Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2026/562

30.3.2026

UREDBA KOMISIJE (EU) 2026/562

z dne 16. marca 2026

o razglasitvi nekaterih vrst pomoči v sektorju železniškega prevoza, prevoza po celinskih plovnih poteh in multimodalnega prevoza za združljive z notranjim trgom pri uporabi členov 93, 107 in 108 Pogodbe o delovanju Evropske unije

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

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

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

po objavi osnutka te uredbe v skladu s členom 4 Uredbe (EU) 2022/2586,

po posvetovanju s Svetovalnim odborom za državno pomoč,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Dodeljevanje državnih sredstev, ki izpolnjuje merila iz člena 107(1) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: Pogodba), pomeni državno pomoč, ki jo je treba v skladu s členom 108(3) Pogodbe priglasiti Komisiji. Vendar lahko v skladu s členom 109 Pogodbe Svet določi vrste pomoči, ki so izvzete iz obveznosti priglasitve. Komisija lahko v skladu s členom 108(4) Pogodbe sprejme uredbe glede navedenih vrst državne pomoči.

(2) Uredba (EU) 2022/2586 pooblašča Komisijo, da razglasi, da je pomoč za usklajevanje prometa iz člena 93 Pogodbe pod določenimi pogoji lahko izvzeta iz obveznosti priglasitve.

(3) Pomoč za kopenski prevoz se šteje za združljivo s Pogodbo, če se z njo izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa ali če gre za „nadomestilo za opravljanje določenih storitev, ki so del javne službe“, v skladu s členom 93 Pogodbe.

(4) Za doseganje cilja podnebne nevtralnosti Unije iz Uredbe (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta ([2]) je potrebna temeljita zelena in digitalna preobrazba prevoza v Uniji. Unija je v okviru strategije Komisije za trajnostno in pametno mobilnost ([3]) iz leta 2020 pozvala države članice, naj sprejmejo ukrepe za večjo trajnostnost vseh načinov prevoza in spodbujajo prehod na bolj trajnostne načine prevoza.

(5) Člen 11 Pogodbe izpostavlja zavezanost Unije varstvu okolja in trajnostnosti, saj je v njem poudarjeno vključevanje okoljskih zahtev v opredelitve in izvajanje njenih politik in dejavnosti.

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

([2]) Uredba (EU) 2021/1119 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 30. junija 2021 o vzpostavitvi okvira za doseganje podnebne nevtralnosti in spremembi uredb (ES) št. 401/2009 in (EU) 2018/1999 (UL L 243, 9.7.2021, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

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

(6) Na podlagi izkušenj Komisije pri uporabi člena 93 Pogodbe se za nekatere vrste državne pomoči, s katerimi se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa, šteje, da ne povzročajo znatnega izkrivljanja konkurence in trgovine med državami članicami, če izpolnjujejo nekatera jasna merila združljivosti, določena na podlagi obsežne prakse odločanja.

(7) Ta uredba se uporablja za ukrepe državne pomoči za tekoče poslovanje in naložbe, dodeljene v sektorjih trajnostnega kopenskega prevoza.

(8) Pomoč, ki izpolnjuje vse pogoje iz te uredbe, tako splošne kot specifične pogoje za zadevne vrste pomoči, bi bilo treba izvzeti iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe.

(9) Za državno pomoč v smislu člena 107(1) Pogodbe, ki je ta uredba ne zajema, se še naprej uporablja obveznost priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe. Ta uredba ne vpliva na možnost držav članic, da priglasijo pomoč, katere cilji ustrezajo ciljem, ki jih zajema ta uredba.

(10) Ta uredba bi se morala uporabljati le za pomoč, s katero se izpolnjujejo potrebe po usklajevanju prometa. Nasprotno pa bi morala pomoč za opravljanje določenih storitev v sektorjih kopenskega prevoza, ki so del javne službe, še naprej urejati Uredba (ES) št. 1370/2007 Evropskega parlamenta in Sveta ([4]) ali pa bi jo bilo treba priglasiti Komisiji, kadar ne izpolnjuje pogojev iz navedene uredbe. Podjetja, ki opravljajo prevozne storitve na podlagi javnega naročila storitev, bi morala biti upravičena do pomoči, dodeljene na podlagi te uredbe, zlasti pod pogojem, da se spoštuje člen 8 te uredbe in da se prepreči prekomerno nadomestilo.

(11) Ta uredba bi morala omogočati večjo poenostavitev v skladu s cilji Komisije ([5]) in okrepiti preglednost ter omogočati učinkovito ocenjevanje in preverjanje skladnosti s pravili o državni pomoči na nacionalni ravni in na ravni Unije, pri čemer pa se ohranjajo institucionalne pristojnosti Komisije in držav članic. To je v skladu s sporočilom Komisije o posodobitvi področja državnih pomoči EU ([6]) in ugotovitvami preverjanja primernosti, ki ga je Komisija izvedla leta 2020 ([7]), v katerih je poudarila potrebo po zmanjšanju upravnih bremen in zagotovitvi učinkovite javne porabe.

(12) Splošni pogoji za uporabo te uredbe so določeni na podlagi vrste skupnih načel, ki zagotavljajo, da pomoč (i) služi namenu usklajevanja prometa, (ii) ima jasen spodbujevalni učinek, (iii) je nujna, ustrezna in sorazmerna, (iv) je povsem pregledno dodeljena, je predmet nadzornega mehanizma in rednega ocenjevanja ter (v) ne vpliva na konkurenco in trgovino v obsegu, ki bi ogrožal splošne interese Unije.

(13) Za zagotovitev nujnosti pomoči in njenega spodbujevalnega delovanja na razvoj nadaljnjih dejavnosti ali projektov se ta uredba ne bi smela uporabljati v primeru pomoči za dejavnosti ali projekte, ki bi jih upravičenec izvajal v vsakem primeru, tudi če ne bi bilo pomoči. Pomoč bi se morala iz obveznosti priglasitve iz te uredbe izvzeti samo, če se delo na projektu ali dejavnosti, ki prejema pomoč, začne po tem, ko je upravičenec predložil pisni zahtevek za pomoč. Nakup zemljišča in pripravljalna dela, kot je pridobivanje dovoljenj in opravljanje študij izvedljivosti, se ne štejejo za začetek dela na projektu, ki prejema pomoč.

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

([5]) Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij Enostavnejša in hitrejša Evropa: Sporočilo o izvajanju in poenostavitvi (COM(2025) 47 final).

([6]) Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Posodobitev področja državnih pomoči EU (COM(2012) 209 final).

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

(14) Kar zadeva katero koli *ad hoc* pomoč za naložbe, ki jo zajema ta uredba in je dodeljena upravičencu, ki je veliko podjetje, bi morala država članica poleg pogojev, ki se uporabljajo za spodbujevalni učinek za upravičence, ki so mala in srednja podjetja (MSP), zagotoviti, da je upravičenec analiziral, ali je naložba, ki prejema pomoč, izvedljiva s pomočjo in brez nje, kar dokazuje njegova notranja dokumentacija. V takih primerih bi morala država članica preveriti, ali ta dokumentacija potrjuje, da bo pomoč prinesla bistveno povečanje obsega naložbe, podprte s pomočjo, bistveno povečanje skupnega zneska, ki ga bo upravičenec porabil za to naložbo, ali bistveno povečanje hitrosti dokončanja naložbe.

(15) Za samodejne sheme pomoči v obliki davčnih ugodnosti bi moral veljati specifičen pogoj glede spodbujevalnega učinka, saj je pomoč, ki izhaja iz takih shem pomoči, dodeljena samodejno. Ta specifični pogoj pomeni, da bi se morali z navedenimi shemami pomoči podpirati le projekti ali dejavnosti, pri katerih se dela začnejo po začetku veljavnosti teh shem. Vendar se ta pogoj ne bi smel uporabljati v primeru naslednic shem pomoči, če je bila dejavnost zajeta že v prejšnjih shemah v obliki davčnih ugodnosti. Pri ocenjevanju spodbujevalnega učinka shem, ki so naslednice shem pomoči, bi moral biti ključni trenutek takrat, ko je bil davčni ukrep prvič določen v prvotni shemi.

(16) Za pomoč za tekoče poslovanje za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza, ki izpolnjuje pogoje iz te uredbe, bi bilo treba šteti, da ima spodbujevalni učinek, če se pomoč prenese na uporabnike ter se zato povečata povpraševanje po trajnostnih prevoznih storitvah in prehod na druge načine prevoza. Z obveščanjem javnosti se povečuje ozaveščenost o razpoložljivih ukrepih za zmanjšanje vrzeli v konkurenčnosti med trajnostnimi načini kopenskega prevoza in izključno cestnim prevozom ali drugimi konkurenčnimi manj trajnostnimi načini prevoza. Zato se šteje, da se z obveščanjem zagotavlja, da se pomoč odraža v ceni, ki jo morajo plačati uporabniki.

(17) Zaradi preglednosti, enake obravnave in učinkovitega spremljanja bi bilo treba to uredbo uporabljati le za pomoč, za katero je mogoče vnaprej in brez potrebe po oceni tveganja natančno izračunati bruto ekvivalent nepovratnih sredstev (v nadaljnjem besedilu: pregledna pomoč). Za nekatere instrumente pomoči, kot so posojila, jamstva, davčni ukrepi in zlasti vračljivi predujmi, bi morala ta uredba določati, pod kakšnimi pogoji se lahko obravnavajo kot pregledni. Pomoč v obliki jamstev bi bilo treba šteti za pregledno, če je bil bruto ekvivalent nepovratnih sredstev izračunan na podlagi premij varnega pristana, določenih za ustrezno vrsto podjetja. Kot pregledno bi bilo treba obravnavati tudi, če je bila metodologija, ki se uporablja za izračun intenzivnosti pomoči državnega jamstva, pred izvajanjem ukrepa priglašena Komisiji in jo je slednja odobrila v skladu z Obvestilom Komisije o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe za državno pomoč v obliki poroštev ([8]). V tej uredbi se pomoč, ki vključuje zapleteno ekonomsko oceno za natančen predhodni izračun bruto ekvivalenta nepovratnih sredstev pomoči (kot je pomoč v obliki naložb v lastniški kapital in naložb v navidezni lastniški kapital), ne bi smela šteti za pregledno pomoč, razen če za bruto ekvivalent nepovratnih sredstev take pomoči štejejo nominalni zneski takih naložb.

(18) Da se zagotovita sorazmernost pomoči in njena omejenost na potrebni znesek, bi bilo treba določiti najvišje zneske pomoči v obliki intenzivnosti pomoči glede na nabor upravičenih stroškov. Intenzivnost pomoči bi bilo treba na podlagi izkušenj Komisije določiti na ravni, na kateri pride do najmanjšega izkrivljanja konkurence in trgovine, ki ga povzroča dejavnost, ki prejema pomoč, in na kateri bi se ustrezno odpravljali nedelovanje trga ali druge ovire za usklajevanje prometa.

(19) V izračun intenzivnosti pomoči bi bilo treba vključiti samo upravičene stroške. Opredelitev upravičenih stroškov bi morala biti podprta z razumljivimi, podrobnimi in posodobljenimi dokumentarnimi dokazili. Pomoč, ki presega ustrezno intenzivnost pomoči, ne bi smela biti izvzeta iz obveznosti priglasitve. Za izračun bi bilo treba uporabiti zneske pred kakršnim koli odbitkom davkov ali drugih dajatev. Pomoč, ki se izplača v več obrokih, bi bilo treba diskontirati na vrednost, ki jo je imela ob dodelitvi. Upravičene stroške bi bilo prav tako treba diskontirati na vrednost v tistem trenutku.

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

(20) Komisija bi morala zagotoviti, da odobrena pomoč ne vpliva na konkurenco in trgovino v obsegu, ki bi ogrožal splošne interese Unije. Zato bi bilo treba iz področja uporabe te uredbe izključiti pomoč, dodeljeno upravičencu, ki je naslovnik neporavnanega naloga za izterjavo zaradi predhodnega sklepa Komisije o razglasitvi pomoči za nezakonito in nezdružljivo z notranjim trgom.

(21) Pomoč podjetjem v težavah bi bilo treba izvzeti iz področja uporabe te uredbe. Tako pomoč bi bilo treba ocenjevati na podlagi Smernic o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje nefinančnih podjetij v težavah ([9]).

(22) V tej uredbi so združene bogate izkušnje, ki jih je Komisija pridobila pri ocenjevanju pomoči za tekoče poslovanje, namenjene zmanjševanju zunanjih stroškov prevoza. Tako pomoč bi bilo treba količinsko opredeljevati na podlagi zunanjih stroškov, ki se jim lahko izogne s sprejetjem bolj trajnostne prevozne rešitve namesto konkurenčnega, tržno donosnega načina prevoza, kot je izključno cestni prevoz. Pomoč je lahko v obliki znižanja pristojbin, ki jih prevozniki plačujejo za uporabo infrastrukture. Pomoč za tekoče poslovanje za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza bi morala biti zajeta v tej uredbi le, če je izkrivljanje konkurence in trgovine omejeno in so izpolnjeni natančno opredeljeni pogoji. To velja, kadar se prihranjeni zunanji stroški izračunajo v skladu s pravili in metodologijo iz priročnika Komisije o zunanjih stroških prevoza ([10]), intenzivnost pomoči ostane pod določenimi pragovi in se pomoč dodeli samo za storitve trajnostnega kopenskega prevoza, ki se dejansko opravijo. S tem se zagotavlja, da je pomoč strogo omejena na nadomestila za zunanje stroške, povezane z uporabo bolj trajnostnega načina prevoza.

(23) Poleg tega bi morala biti pomoč za tekoče poslovanje za podporo prevoznikom ali organizatorjem prevoza pri vzpostavljanju novih komercialnih železniških tovornih povezav ali tovornih povezav po celinskih plovnih poteh zajeta v tej uredbi le, če je izkrivljanje konkurence in trgovine omejeno in so izpolnjeni natančno opredeljeni pogoji. Temu je tako, kadar se znesek pomoči izračuna glede na izgube iz poslovanja, ki jih je imel upravičenec v prvih petih letih delovanja nove komercialne tovorne povezave, intenzivnost pomoči pa ostaja pod določenim pragom.

(24) Naložbe v objekte za izvajanje železniških storitev, objekte za prevoz po celinskih plovnih poteh, objekte za multimodalni železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh ter v zasebne stranske tire v Uniji so ključne za zagotavljanje povezljivosti, trajnostnega delovanja gospodarstva in kohezije med državami članicami. Take naložbe podpirajo prednostne naloge strategije Komisije za trajnostno in pametno mobilnost ([11]) iz leta 2020, ki daje prednost razvoju objektov za multimodalni prevoz. Ta uredba bi morala zajemati pomoč za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo objektov za izvajanje železniških storitev, objektov za prevoz po celinskih plovnih poteh, objektov za multimodalni železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh ter zasebnih stranskih tirov. Ta uredba se ne bi smela uporabljati za pomoč za pristaniško infrastrukturo (privezi, pomoli itd.) in pristaniško dostopovno infrastrukturo, ki sta upravičeni do pomoči v skladu z Uredbo Komisije (EU) št. 651/2014 ([12]). Vendar bi se morala ta uredba uporabljati za pomoč za pristaniško superstrukturo (ureditve površin, na primer za skladiščenje, objekti za izvajanje storitev, kot so skladišča, in oprema, ki se uporablja za upravljanje objektov), če se zadevna superstruktura nahaja v objektu za prevoz po celinskih plovnih poteh ali objektu za multimodalni prevoz z železniško povezavo ali povezavo po celinskih plovnih poteh. Za to vrsto pomoči bi bilo treba zmanjšati upravno breme zaradi priglašanja preprostih ukrepov državne pomoči, kar tudi Komisiji omogoča, da se osredotoča na primere, ki bi lahko najbolj izkrivljali konkurenco. Pogoji za izvzetje pomoči za naložbe v objekte za izvajanje železniških storitev, objekte za prevoz po celinskih plovnih poteh, objekte za multimodalni železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh ter zasebne stranske tire iz obveznosti priglasitve bi morali omejiti izkrivljanje konkurence in trgovine, ki bi ogrozilo enake konkurenčne pogoje na notranjem trgu. Izkrivljanje trgovine in konkurence se omeji zlasti z zagotavljanjem sorazmernosti pomoči.

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

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

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

([12]) Uredba Komisije (EU) št. 651/2014 z dne 17. junija 2014 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive z notranjim trgom pri uporabi členov 107 in 108 Pogodbe (UL L 187, 26.6.2014, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

(25) Ta uredba bi morala zajemati pomoč za naložbe v nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh in nekatere vrste opreme, ki je ključna za trajnostni multimodalni prevoz (tj. intermodalnih tovornih enot in žerjavov na krovu plovil), le, kadar je izkrivljanje konkurence in trgovine omejeno. Za nakup nekaterih vrst opreme za trajnostni multimodalni prevoz to velja za sheme pomoči, ki zajemajo žerjave na krovu plovil in del stroškov za intermodalne tovorne enote ter pri katerih intenzivnost pomoči ostaja pod natančno opredeljenimi pragovi. Za nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh to velja, kadar je pomoč v obliki jamstva kupcu vozila in so izpolnjeni natančno opredeljeni pogoji. V železniškem sektorju imajo MSP ter novi udeleženci na trgu težave pri obnovi ali povečevanju voznega parka zaradi visokih stroškov naložbe v nakup tirnih vozil in težav pri dostopu do financiranja. S podobnimi izzivi se soočajo mala podjetja s srednje veliko tržno kapitalizacijo. V sektorju celinskih plovnih poti je večina prevoznikov MSP ali v najboljšem primeru malih podjetij s srednje veliko tržno kapitalizacijo. Zato težko obnovijo ali povečajo svoj plovni park zaradi težav pri dostopu do tržnega financiranja. Zato pomoč za naložbe v obliki jamstev za nove udeležence na trgu v železniškem sektorju, MSP ter mala podjetja s srednje veliko tržno kapitalizacijo v železniškem sektorju in sektorju celinskih plovnih poti spodbuja trajnostni prevoz brez neupravičenega izkrivljanja konkurence in trgovine.

(26) V skladu s prometno in digitalno politiko Unije so potrebna nadaljnja prizadevanja, da se omogoči komunikacija med različnimi prometnimi informacijskimi sistemi ter usklajevanje prometnih omrežij in čezmejna konkurenca, pa tudi izboljša prometna varnost v Uniji. To je potrebno zaradi različnih standardov prometnih omrežij, tehnične neusklajenosti, nezdružljivih orodij in sistemov za zbiranje podatkov ter pomislekov glede souporabe podatkov in podatkovne suverenosti. Poleg tega so izkušnje pri ocenjevanju ukrepov za podporo interoperabilnosti, ki so bili priglašeni v skladu s smernicami o državnih pomočeh za prevoznike v železniškem prometu ([13]) iz leta 2008, pokazale, da obstaja resno nedelovanje trga zaradi neusklajevanja in težav, ki se nanašajo na slabši položaj prvega na trgu, kadar koristi, povezane z uvedbo določene tehnologije ali standarda presegajo poslovne interese prevoznikov.

(27) To velja na primer za sisteme za nadzor vlakov in prometa, kot je evropski sistem za upravljanje železniškega prometa (ERTMS). ERTMS je enotni evropski sistem za signalizacijo in nadzor hitrosti, ki zagotavlja interoperabilnost nacionalnih železniških sistemov, zmanjšuje stroške nakupa in vzdrževanja sistemov signalizacije ter povečuje hitrost vlakov, zmogljivost infrastrukture in raven varnosti v železniškem prometu. ERTMS sestavljajo evropski sistem za nadzor vlakov (ETCS), tj. sistem kabinske signalizacije, ki vključuje avtomatsko zaščito vlakov, ter železniški mobilni radio (RMR) in avtomatizirana vožnja vlakov (ATO). Sistem RMR, ki se trenutno uporablja za železniški prevoz, tj. globalni sistem za mobilne komunikacije – železnica (GSM-R), temelji na specifikacijah, ki so bile dokončno oblikovane pred 20 leti. Zaradi tehnološke zastarelosti industrijska podpora GSM-R po letu 2031 verjetno ne bo več zagotovljena. Glede na omejene negativne učinke pomoči za interoperabilnost na konkurenco in trgovino ter ob upoštevanju pridobljenih izkušenj bi morala biti taka pomoč zajeta v tej uredbi, če so izpolnjeni natančno opredeljeni pogoji.

(28) Za spodbujanje konkurenčnosti železniškega prevoza in prevoza po celinskih plovnih poteh je treba spodbujati tudi tehnično prilagoditev in posodobitev v sektorjih trajnostnega kopenskega prevoza. Za pomoč takim naložbam bi morali veljati pogoji, ki omejujejo izkrivljanje konkurence in trgovine, ki bi ogrozilo enake konkurenčne pogoje na notranjem trgu. Pogoji za izvzetje takšne pomoči iz obveznosti priglasitve bi morali zlasti zagotavljati, da je pomoč nujna in sorazmerna, ter vključevati zaščitne ukrepe glede vrste pomoči in upravičenih stroškov.

(29) Pomoč podjetjem za prilagoditev na prihodnje standarde Unije bi lahko privedla do hitrejšega doseganja visoke ravni usklajenosti in standardizacije. Pomoč ne bi smela biti izvzeta iz obveznosti priglasitve za naložbe, s katerimi se podjetja usklajujejo z že sprejetimi standardi Unije. Če pa je bil ustrezni standard Unije že sprejet, vendar še ni začel veljati, ima lahko pomoč spodbujevalni učinek, če spodbuja izvedbo in dokončanje naložbe vsaj 12 mesecev pred začetkom veljavnosti standarda, če se standard ne uporablja retroaktivno. Da se državi članici ne bi odvrnilo od določitve obveznih nacionalnih standardov, ki so strožji ali ambicioznejši od ustreznih standardov Unije, imajo lahko ukrepi pomoči spodbujevalni učinek ne glede na obstoj takih nacionalnih standardov. Enako velja za pomoč, ki se dodeli, če so bili v primeru neobstoja standardov Unije sprejeti obvezni nacionalni standardi.

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

(30) Nekatere vrste pomoči, ki zajemajo visoke zneske pomoči, dodeljene na projekt, bi morala Komisija oceniti na podlagi priglasitve zaradi večjega tveganja neupravičenega izkrivljanja konkurence in trgovine. Vsako pomoč, katere znesek presega določene pragove, bi bilo treba zato še vedno obvezno priglasiti v skladu s členom 108(3) Pogodbe. Treba bi bilo zagotoviti, da se pragovi ne zaobidejo z umetno delitvijo projektov na več projektov s podobnimi značilnostmi, cilji ali upravičenci.

(31) Zaradi večje možnosti vpliva velikih shem pomoči na trgovino in konkurenco bi morale biti sheme pomoči, katerih proračun presega določen prag v katerem koli letu ali skupni prag, ki temelji na absolutni vrednosti, načeloma predmet ocene državne pomoči. Cilj ocenjevanja bi moral biti preveriti, (i) ali so bili potrjeni predpostavke in pogoji, na katerih temelji združljivost sheme, ter (ii) učinkovitost ukrepa pomoči glede na njegove splošne in specifične cilje. Moralo bi pokazati tudi vpliv sheme na konkurenco in trgovino. Da se zagotovi enaka obravnava, bi bilo treba ocenjevanje državne pomoči izvesti na podlagi načrta ocenjevanja, ki ga odobri Komisija. Čeprav bi bilo tak načrt običajno treba pripraviti ob oblikovanju sheme in odobriti pravočasno, da lahko začne shema veljati, to morda ni mogoče v vseh primerih. Da torej ne bi prišlo do zamude pri začetku veljavnosti shem pomoči, bi se morala ta uredba za takšne sheme uporabljati za začetno obdobje največ šestih mesecev. Komisija bi morala imeti možnost, da to obdobje podaljša po odobritvi načrta ocenjevanja. V ta namen bi bilo treba načrt ocenjevanja priglasiti Komisiji v 20 delovnih dneh po začetku veljavnosti sheme. Komisija bi morala izjemoma tudi imeti možnost, da se odloči, da ocena ni nujna glede na posebne značilnosti primera.

(32) Od držav članic bi bilo treba zahtevati, da Komisiji predložijo vse informacije, ki jih potrebuje za oceno načrta ocenjevanja. Prav tako bi morala Komisija imeti možnost, da po potrebi brez nepotrebnega odlašanja zahteva dodatne informacije. Spremembe shem, ki so predmet ocenjevanja, razen preoblikovanj, ki ne morejo vplivati na združljivost sheme pomoči na področju uporabe te uredbe ali ne morejo znatno vplivati na vsebino odobrenega načrta ocenjevanja, bi bilo treba izključiti iz področja uporabe te uredbe. Za spremembe, kot so povsem formalna preoblikovanja ali upravna preoblikovanja, vključno s spremembami, izvedenimi v okviru sofinanciranih ukrepov Unije, načeloma ne bi smelo veljati, da znatno vplivajo na vsebino odobrenega načrta ocenjevanja.

(33) Da bi ugotovili, ali se spoštujejo pragovi za priglasitev in največje intenzivnosti pomoči iz te uredbe, bi bilo treba upoštevati skupni znesek ukrepov pomoči za dejavnost ali projekt, ki prejema pomoč. V tej uredbi bi bilo treba podrobno opredeliti okoliščine, v katerih se lahko različne vrste pomoči kumulirajo. Treba bi bilo dovoliti, da se pomoči, izvzete iz obveznosti priglasitve s to uredbo, kumulirajo z vsemi drugimi združljivimi pomočmi, ki so izvzete z drugimi uredbami, ali z vsemi drugimi pomočmi, ki jih odobri Komisija, dokler se navedeni ukrepi nanašajo na različne opredeljive upravičene stroške. Kadar se različni viri pomoči nanašajo na iste deloma ali v celoti prekrivajoče se opredeljive upravičene stroške, bi morala biti kumulacija dovoljena do največje intenzivnosti pomoči ali zneska pomoči, ki se uporablja za navedeno pomoč v skladu s to uredbo. S to uredbo bi bilo treba določiti tudi posebna pravila za kumulacijo ukrepov pomoči z opredeljivimi upravičenimi stroški ali brez njih in za kumulacijo s pomočjo *de minimis*. Pomoč *de minimis* se pogosto ne dodeli za specifične opredeljive upravičene stroške in se jim pogosto tudi ne pripisuje. V takih primerih bi morala obstajati možnost proste kumulacije pomoči *de minimis* z državno pomočjo, ki je izvzeta v skladu s to uredbo. Če pa je pomoč *de minimis* dodeljena za iste opredeljive upravičene stroške kot državna pomoč, ki je izvzeta v skladu s to uredbo, bi se morala kumulacija dovoliti samo do največje intenzivnosti pomoči, kot je določena v poglavju II te uredbe.

(34) Financiranje, ki ga centralno upravljajo institucije, agencije, skupna podjetja ali drugi organi Unije ter ni pod neposrednim ali posrednim nadzorom držav članic, ne pomeni državne pomoči. Kadar se takšno financiranje kombinira z državno pomočjo, je treba pri ugotavljanju, ali se upoštevajo pragovi za priglasitev in največje intenzivnosti pomoči ali najvišji zneski pomoči, upoštevati le državno pomoč. To bi moralo veljati, če skupni znesek javnih finančnih sredstev, ki je bil dodeljen v zvezi z istimi upravičenimi stroški, ne presega najugodnejše stopnje financiranja, kot je določena z veljavnimi predpisi prava Unije.

(35) Preglednost državne pomoči je ključnega pomena za pravilno uporabo pravil Pogodbe in prispeva k večji skladnosti in odgovornosti, medsebojnim strokovnim pregledom in nenazadnje k učinkovitejši javni porabi. Da se zagotovi preglednost, bi morale države članice vzpostaviti celovita spletišča na regionalni ali nacionalni ravni s povzetki informacij o vsakem ukrepu pomoči, izvzetem v skladu s to uredbo. Kot drugo možnost pa bi bilo treba državam članicam omogočiti, da povzetke informacij o vsakem izvzetem ukrepu pomoči objavijo na spletišču Komisije za preglednost dodeljevanja pomoči. V skladu s standardno prakso glede objavljanja informacij v skladu s Direktivo (EU) 2019/1024 Evropskega parlamenta in Sveta ([14]) bi bilo treba uporabiti standardno obliko. Ta oblika bi morala omogočati iskanje po informacijah ter njihov prenos in preprosto objavo na internetu. Povezave na spletišča o državni pomoči vseh držav članic bi morale biti objavljene na spletišču Komisije. V skladu s členom 2(2) Uredbe Sveta (EU) 2022/2586 bi bilo treba na spletišču Komisije objaviti povzetek informacij o vsakem ukrepu pomoči, izvzetem na podlagi te uredbe.

(36) Izvrševanje pravil o državni pomoči je zelo odvisno od sodelovanja držav članic. Zato bi morale države članice sprejeti vse potrebne ukrepe za zagotovitev skladnosti s to uredbo, vključno s skladnostjo individualnih pomoči, dodeljenih v okviru shem skupinskih izjem, z vsemi ustreznimi pogoji.

(37) Da bi zagotovili učinkovito spremljanje ukrepov pomoči v skladu z Uredbo (EU) 2022/2586, je primerno, da se določijo zahteve v zvezi s poročanjem držav članic o ukrepih pomoči, ki so bili izvzeti na podlagi te uredbe. Glede na zastaralni rok iz člena 17 Uredbe Sveta (EU) 2015/1589 ([15]) je prav tako primerno določiti pravila glede evidenc, ki bi jih morale imeti države članice o pomoči, izvzeti na podlagi te uredbe.

(38) Za večjo učinkovitost pogojev združljivosti iz te uredbe bi morala imeti Komisija možnost, da v primeru neizpolnjevanja teh pogojev odvzame možnost prihodnje uporabe ugodnosti skupinske izjeme. Komisija bi morala imeti možnost, da ta odvzem omeji na nekatere vrste pomoči, nekatere upravičence ali ukrepe pomoči, ki so jih sprejeli nekateri organi, kadar neskladnost s to uredbo vpliva le na omejeno število ukrepov ali nekatere organe. Takšen ciljni odvzem bi moral zagotoviti sorazmerno odpravo težave, neposredno povezano z ugotovljeno neskladnostjo. Kadar ukrep pomoči ni priglašen in ne izpolnjuje vseh pogojev za izvzetje iz priglasitve, pomeni nezakonito pomoč, ki jo Komisija preuči v okviru ustreznega postopka iz Uredbe (EU) 2015/1589 za nepriglašeno pomoč. Odvzem možnosti prihodnje uporabe ugodnosti skupinske izjeme ne bi smel vplivati na veljavnost skupinske izjeme za morebitne predhodne ukrepe, skladne s to uredbo.

(39) Da bi se odpravile razlike, ki bi lahko povzročile izkrivljanje konkurence in trgovine, ter olajšalo usklajevanje med različnimi pobudami Unije in nacionalnimi pobudami v zvezi z MSP, pa tudi za večjo jasnost upravnih postopkov in pravno varnost, bi morala opredelitev MSP v smislu Priloge I k tej uredbi temeljiti na opredelitvi iz Priporočila Komisije 2003/361/ES ([16]).

(40) Politiko državnih pomoči bi bilo treba redno revidirati na podlagi izkušenj Komisije na tem področju. Zato bi bilo treba omejiti obdobje uporabe te uredbe. Primerno je določiti prehodne določbe, ki urejajo obravnavo izvzetih shem pomoči od konca obdobja uporabe te uredbe. Taka pravila naj bi dala državam članicam dovolj časa za prilagoditev na vsako prihodnjo ureditev –

([14]) Direktiva (EU) 2019/1024 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o odprtih podatkih in ponovni uporabi informacij javnega sektorja (UL L 172, 26.6.2019, str. 56, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj).

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

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

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

POGLAVJE I

SKUPNE DOLOČBE

Člen 1

Področje uporabe

1. Ta uredba se uporablja za naslednje vrste pomoči:

(a) sheme pomoči za tekoče poslovanje za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza;

(b) sheme pomoči za tekoče poslovanje za vzpostavitev novih komercialnih železniških tovornih povezav in tovornih povezav po celinskih plovnih poteh;

(c) sheme pomoči za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo objektov za izvajanje železniških storitev, objektov za prevoz po celinskih plovnih poteh ter objektov za multimodalni železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, vključno s pristaniško superstrukturo, če se zadevna superstruktura nahaja v objektu za prevoz po celinskih plovnih poteh ali objektu za multimodalni prevoz z železniško povezavo ali povezavo po celinskih plovnih poteh;

(d) *ad hoc* pomoč za naložbe in sheme pomoči za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo tovornih terminalov za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh;

(e) sheme pomoči za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo zasebnih stranskih tirov;

(f) sheme pomoči za naložbe v nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh;

(g) sheme pomoči za naložbe v nakup intermodalnih tovornih enot in žerjavov na krovu plovil;

(h) sheme pomoči za naložbe v interoperabilnost v sektorjih trajnostnega kopenskega prevoza;

(i) sheme pomoči za naložbe v prilagoditev in posodobitev v sektorjih trajnostnega kopenskega prevoza.

2. Ta uredba se ne uporablja za nobeno od naslednjih vrst pomoči:

(a) sheme pomoči, ki ne izključujejo izrecno plačil individualne pomoči podjetju, ki je naslovnik neporavnanega naloga za izterjavo na podlagi predhodnega sklepa Komisije, v katerem je pomoč, odobreno s strani iste države članice, razglasila za nezakonito in nezdružljivo z notranjim trgom;

(b) *ad hoc* pomoč podjetju, ki je naslovnik neporavnanega naloga za izterjavo zaradi predhodnega sklepa Komisije o razglasitvi pomoči, ki jo je dodelila ista država članica, za nezakonito in nezdružljivo z notranjim trgom;

(c) pomoč, ki se dodeli pod pogojem, da se domačim proizvodom pri uporabi daje prednost pred uvoženimi;

(d) pomoč podjetjem v težavah;

(e) ukrepe pomoči, ki so sami po sebi, zaradi z njimi povezanih pogojev ali zaradi metode njihovega financiranja neločljivo povezani s kršitvijo prava Unije, zlasti:

   (i) ukrepe pomoči, pri katerih je dodelitev pomoči pogojena z obveznostjo upravičenca, da ima svoj sedež v zadevni državi članici ali da ima tam večino poslovnih enot. Vendar se dovoli zahteva, da je v trenutku plačila pomoči v državi članici, ki dodeli pomoč, poslovna enota ali podružnica;

   (ii) pomoč, katere dodelitev je pogojena z obveznostjo upravičenca, da uporabi doma proizvedeno blago ali storitve;

(f) pomoč za opravljanje storitev potniškega ali tovornega prevoza, ki so del javne službe;

(g) pomoč za pristaniško infrastrukturo in pristaniško dostopovno infrastrukturo, ki jo Komisija oceni neposredno na podlagi člena 107(3)(c) Pogodbe, ali je zajeta v Uredbi (EU) št. 651/2014;

(h) sheme pomoči iz poglavja II te uredbe, če spadajo na področje uporabe člena 20 te uredbe, od izteka šestih mesecev po začetku njihove veljavnosti ali od poznejšega datuma, ki ga določi Komisija v skladu s členom 20(1) te uredbe;

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

Člen 2

Opredelitev pojmov

V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(a) „sektorji trajnostnega kopenskega prevoza“ pomenijo železniški sektor, sektor celinskih plovnih poti in trajnostni multimodalni prevoz v sektorju kopenskega prevoza;

(b) „zunanji stroški prevoza“ pomenijo stroške, ki jih ustvarijo uporabniki prevoza in jih ne krijejo sami, temveč jih krije družba kot celota, zlasti stroške, povezane z emisijami toplogrednih plinov, onesnaževanjem zraka, poškodbami in smrtnimi žrtvami, hrupom in zastoji;

(c) „shema pomoči“ pomeni vsak akt, na podlagi katerega je mogoče brez nadaljnjih izvedbenih ukrepov dodeliti individualno pomoč podjetjem, opredeljenim v aktu na splošen in abstrakten način, ter vsak akt, na podlagi katerega je mogoče enemu ali več podjetjem dodeliti pomoč, ki ni povezana z določenim projektom, za nedoločen čas in/ali v nedoločenem znesku;

(d) „nova komercialna železniška tovorna povezava“ pomeni komercialno povezavo, ki zadeva nove redne železniške tovorne prevoze med vsaj dvema tovornima terminaloma, ki vsaj tri leta pred začetkom prevozov na dani povezavi nista bila neposredno povezana z rednimi železniškimi tovornimi prevozi;

(e) „nova komercialna tovorna povezava po celinskih plovnih poteh“ pomeni komercialno povezavo, ki zadeva nove redne tovorne prevoze po celinskih plovnih poteh med vsaj dvema tovornima terminaloma, ki vsaj tri leta pred začetkom prevozov na dani povezavi nista bila neposredno povezana z rednimi tovornimi prevozi po celinskih plovnih poteh;

(f) „tovorni terminal“ pomeni strukturo, opremljeno za pretovarjanje in začasno skladiščenje tovora;

(g) „objekt za izvajanje železniških storitev“ pomeni objekt za izvajanje storitev (na primer železniški tovorni terminal ali vzdrževalni oziroma skladiščni objekt) in njegovo dostopovno infrastrukturo (vključno s fizično ali digitalno opremo, potrebno za njegovo delovanje), ki se nahaja v Uniji in je naveden v Prilogi II k Direktivi 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([17]), razen objektov ali opreme, ki so povezani z opravljanjem neprevoznih dejavnosti;

(h) „dostopovna infrastruktura“ pomeni vse vrste infrastrukture, potrebne za zagotavljanje dostopa do objekta za multimodalni železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh oziroma objekta za unimodalno izvajanje železniških storitev ali objekta za unimodalni prevoz po celinskih plovnih poteh in vstopa vanj uporabnikom s kopnega ali morja in rek; to so na primer ceste, železniški tiri, kanali in zapornice;

(i) „objekt za prevoz po celinskih plovnih poteh“ pomeni objekt za izvajanje storitev (na primer tovorni terminal ali vzdrževalni oziroma skladiščni objekt) in njegovo dostopovno infrastrukturo (vključno s fizično ali digitalno opremo, potrebno za njegovo delovanje), ki se nahaja v Uniji in se uporablja za izvajanje prevoza po celinskih plovnih poteh, razen objektov ali opreme, ki so povezani z opravljanjem neprevoznih dejavnosti;

(j) „pristaniška superstruktura“ pomeni ureditve površin (na primer za skladiščenje), nepremično opremo (na primer skladišča in zgradbe terminala) in mobilno opremo (na primer žerjave), ki se nahaja v pristanišču za zagotavljanje pristaniških storitev, povezanih s prevozom, če se zadevna superstruktura nahaja v objektu za multimodalni prevoz z železniško povezavo ali povezavo po celinskih plovnih poteh;

([17]) Direktiva 2012/34/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. novembra 2012 o vzpostavitvi enotnega evropskega železniškega območja (UL L 343, 14.12.2012, str. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

(k) „objekt za multimodalni železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh“ pomeni objekt za izvajanje storitev, vključno s pristaniško superstrukturo in tovornimi terminali za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, ter njegovo dostopovno infrastrukturo (vključno s fizično ali digitalno opremo, potrebno za njegovo delovanje), ki se nahaja v Uniji in je potreben za zagotavljanje železniškega prevoza ali prevoza po celinskih plovnih poteh v kombinaciji z drugimi načini prevoza, razen objektov ali opreme, ki so povezani z opravljanjem neprevoznih dejavnosti;

(l) „multimodalni prevoz“ pomeni prevažanje tovora ali potnikov z uporabo vsaj dveh različnih načinov prevoza;

(m) „*ad hoc* pomoč“ pomeni pomoč, ki ni dodeljena na podlagi sheme pomoči;

(n) „zasebni stranski tir“ pomeni železniško infrastrukturo v zasebni lasti in upravljanju, vključno z železniškimi tiri in vsemi drugimi napravami ali opremo, potrebnimi za njeno delovanje, ki je povezana z objekti za natovarjanje v javnem železniškem omrežju, ki se ne štejejo za objekte za izvajanje železniških storitev iz Priloge II k Direktivi 2012/34/EU, ter vsako namensko infrastrukturo, ki služi železniški infrastrukturi v zasebni lasti in upravljanju;

(o) „namenska infrastruktura“ pomeni infrastrukturo, ki je zgrajena za predhodno prepoznavna podjetja in prilagojena njihovim potrebam;

(p) „vozilo za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh“ pomeni:

(i) tirno vozilo ali

(ii) plovilo za celinsko plovbo;

(q) „tirna vozila“ pomenijo kar koli od naslednjega:

(i) lokomotive za tovorni in potniški prevoz ter tirna vozila za prevoz potnikov, vključno z vlečnimi vozili z motorji z notranjim zgorevanjem ali električnimi vlečnimi vozili, potniške vlake z motorji z notranjim zgorevanjem na lastni pogon ali električne potniške vlake na lastni pogon ter potniške vagone;

(ii) tovorne vagone, vključno z nizkopodnimi vozili, ki so namenjena za vožnjo po celotnem omrežju in za prevoz tovornjakov;

(r) „plovilo za celinsko plovbo“ pomeni plovilo za prevoz potnikov ali tovora, namenjeno izključno ali predvsem za plovbo po celinskih plovnih poteh ali znotraj zaščitenih voda oziroma zelo blizu njih, vključno s plovili, zgrajenimi posebej za poganjanje konvoja v potisni navezi;

(s) „malo podjetje s srednje veliko tržno kapitalizacijo“ pomeni podjetje, ki izpolnjuje merila iz Priloge IV k tej uredbi. Za namene pomoči v okviru finančnih produktov, ki jih podpira sklad InvestEU v okviru večletnega finančnega okvira Unije za obdobje 2021–2027 ([18]), „malo podjetje s srednje veliko tržno kapitalizacijo“ pomeni subjekt, ki ni MSP in ki zaposluje do 499 zaposlenih;

(t) „intermodalna tovorna enota“ pomeni zabojnik, zamenljivo tovorišče ali polpriklopnik/tovorno cestno motorno vozilo ali kombinacijo vozil, ki se uporablja za intermodalni prevoz;

(u) „intermodalni prevoz“ pomeni prevoz tovora v isti intermodalni tovorni enoti z zaporednimi načini prevoza, pri čemer se sam tovor pri menjavi načina prevoza ne pretovarja;

(v) „morsko plovilo“ pomeni plovilo, ki ne pluje izključno ali predvsem po celinskih plovnih poteh ali znotraj zaščitenih voda oziroma zelo blizu njih;

(w) „podjetje v težavah“ pomeni podjetje v težavah, kot je opredeljeno v členu 2, točka 18, Uredbe (EU) št. 651/2014;

(x) „oprema za trajnostni multimodalni prevoz“ pomeni opremo, ki je ključna za trajnostni multimodalni prevoz, kot so prestavljivi polpriklopniki, razen opreme, ki se uporablja za objekte;

(y) „individualna pomoč“ pomeni (i) *ad hoc* pomoč in (ii) pomoč, ki je dodeljena posameznim upravičencem na podlagi sheme pomoči;

([18]) Uredba Sveta (EU, Euratom) 2020/2093 z dne 17. decembra 2020 o določitvi večletnega finančnega okvira za obdobje 2021–2027 (UL L 433I, 22.12.2020, str. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj).

(z) „tovorni terminal za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh“ pomeni tovorni terminal med dvema različnima železniškima sistemoma ali med vsaj dvema načinoma prevoza, od katerih je eden železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, ter njegovo dostopovno infrastrukturo (vključno s fizično ali digitalno opremo, potrebno za njegovo delovanje), ki se nahaja v Uniji, kot so tovorni terminali v pristaniščih na celinskih vodah ali morskih pristaniščih, vzdolž celinskih plovnih poti ali na letališčih ali multimodalne logistične platforme, razen objektov ali opreme, ki so povezani z opravljanjem neprevoznih dejavnosti;

(aa) „naložba v lastniški kapital“ pomeni zagotovitev kapitala podjetju, ki se vloži neposredno ali posredno v zameno za lastništvo ustreznega deleža navedenega podjetja;

(bb) „naložba v navidezni lastniški kapital“ pomeni vrsto financiranja, ki se uvršča med lastniškim kapitalom in dolgom, ima večje tveganje kot dolg, ki se plačuje prednostno, in manjše tveganje kot navaden lastniški kapital ter katerega donos za imetnika temelji predvsem na dobičku ali izgubah zadevnega ciljnega podjetja in ki je nezavarovan v primeru neizpolnitve obveznosti. Naložbe v navidezni lastniški kapital so lahko strukturirane kot nezavarovani in podrejeni dolg, vključno z dolžniško-lastniškim dolgom, ki se v nekaterih primerih lahko preoblikuje v lastniški kapital ali prednostni kapital;

(cc) „začetek del“ pomeni bodisi začetek gradbenih del v okviru naložbe bodisi prvo pravno zavezujočo zavezo za naročilo opreme ali, v primeru prevzemov, trenutek pridobitve sredstev, neposredno povezanih s pridobljeno poslovno enoto, odvisno od tega, kaj nastopi prej;

(dd) „naslednica davčne sheme“ pomeni shemo v obliki davčnih ugodnosti, ki je spremenjena različica predhodno obstoječe sheme v obliki davčnih ugodnosti in ki jo nadomešča;

(ee) „intenzivnost pomoči“ pomeni bruto znesek pomoči, izražen kot odstotek upravičenih stroškov, pred odbitkom davkov ali drugih dajatev;

(ff) „prevoznik“ pomeni podjetje, ki prevaža potnike ali tovor v sektorjih trajnostnega kopenskega prevoza;

(gg) „organizator prevoza“ pomeni podjetje, ki organizira prevoz tovora in tako izbira med načini prevoza;

(hh) „trajnostni kopenski prevoz“ pomeni prevažanje tovora ali potnikov z železniškim prevozom, prevozom po celinskih plovnih poteh ali trajnostnim multimodalnim prevozom;

(ii) „kopenski prevoz“ pomeni prevažanje tovora ali potnikov z železniškim prevozom, prevozom po celinskih plovnih poteh ali cestnim prevozom;

(jj) „prevoz po morju na kratkih razdaljah“ pomeni prevoz tovora in/ali potnikov po morju med pristanišči, ki se geografsko nahajajo v vodah ene ali več držav članic, ali med pristaniščem v vodah držav članic in pristaniščem v sosednji tretji državi, ki z obalno črto na morjih meji na vode ene ali več držav članic ([19]);

(kk) „trajnostni multimodalni prevoz“ pomeni prevažanje tovora ali potnikov z uporabo vsaj dveh različnih načinov prevoza, če je vsaj eden od uporabljenih načinov prevoza železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh ali če se pri multimodalnem prevozu kopenski prevoz kombinira s prevozom po morju na kratkih razdaljah;

(ll) „neprevozne dejavnosti“ pomenijo komercialne storitve, ki niso povezane s trajnostnim kopenskim prevozom, vključno s pomožnimi storitvami za potnike, špediterje ali druge ponudnike storitev, kot je dajanje v najem pisarniških in trgovskih prostorov ter hotelov;

(mm) „omrežje TEN-T“ pomeni omrežje iz člena 2(1) Uredbe (EU) 2024/1679;

(nn) „prevoznik v železniškem prometu“ pomeni prevoznika v železniškem prometu, kot je opredeljen v členu 3(1) Direktive 2012/34/EU;

([19]) Člen 3, točka 25, Uredbe (EU) 2024/1679 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. junija 2024 o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja, spremembi uredb (EU) 2021/1153 in (EU) št. 913/2010 ter razveljavitvi Uredbe (EU) št. 1315/2013 (UL L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(oo) „nov udeleženec na trgu“ pomeni prevoznika v železniškem prometu, kot je opredeljen v členu 3(1) Direktive 2012/34/EU, ki izpolnjuje oba naslednja pogoja:

(i) prejel je licenco iz člena 17(3) Direktive 2012/34/EU za zadevni segment trga manj kot 20 let pred dodelitvijo pomoči;

(ii) ni povezan v smislu člena 3(3) Priloge I k tej uredbi s prevoznikom v železniškem prometu, ki je pridobil licenco v skladu s členom 3(14) Direktive 2012/34/EU pred 1. januarjem 2010;

(pp) „malo in srednje podjetje“ (MSP) pomeni podjetje, ki izpolnjuje pogoje iz Priloge I k tej uredbi;

(qq) „evropsko okolje rečnih informacijskih storitev (RIS)“ pomeni elektronsko platformo z enotno točko dostopa, ki temelji na nacionalnih rečnih informacijskih storitvah in uporabnikom RIS zagotavlja tehnične in operativne storitve ter vsebuje povezave do elektronskega poročanja v skladu z načelom „samo enkrat“, s čimer se zagotovi, da državljani in podjetja javnim upravam podatke predložijo samo enkrat;

(rr) „telematske aplikacije za tovorni promet“ pomenijo aplikacije, kot so informacijski sistemi (spremljanje tovora in vlakov v realnem času), ranžirni sistemi in sistemi usmerjanja vlakov, sistemi za rezervacije, plačila in fakturiranje ter aplikacije, ki upravljajo povezave z drugimi načini prevoza in izdelujejo elektronske spremne dokumente;

(ss) „evropski register vozil“ pomeni register v skladu s členom 22(1) in členom 47(5) Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ([20]).

Člen 3

Pogoji za izvzetje

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

Člen 4

Pragovi za priglasitev

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

(a) za individualno pomoč za tekoče poslovanje za vzpostavitev novih komercialnih povezav, dodeljeno v okviru sheme: 15 milijonov EUR na povezavo;

(b) za individualno pomoč, dodeljeno v okviru sheme, za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo objektov za izvajanje železniških storitev, objektov za prevoz po celinskih plovnih poteh ter objektov za multimodalni železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh: 30 milijonov EUR na projekt;

(c) za *ad hoc* pomoč za naložbe v izgradnjo, nadgradnjo in obnovo tovornih terminalov za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh: 10 milijonov EUR na projekt;

(d) za individualno pomoč za naložbe v zasebne stranske tire, dodeljeno v okviru sheme: 4 milijona EUR na projekt.

([20]) Direktiva (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2016 o interoperabilnosti železniškega sistema v Evropski uniji (UL L 138, 26.5.2016, str. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Člen 5

Preglednost pomoči

1. Ta uredba se uporablja le za pomoč, za katero je mogoče vnaprej in brez potrebe po oceni tveganja natančno izračunati bruto ekvivalent nepovratnih sredstev (v nadaljnjem besedilu: pregledna pomoč).

2. Kot pregledne se obravnavajo naslednje vrste pomoči:

(a) pomoč v obliki nepovratnih sredstev in subvencioniranih obrestnih mer;

(b) pomoč v obliki posojil, kadar se bruto ekvivalent nepovratnih sredstev izračuna na podlagi referenčne mere, ki velja ob dodelitvi nepovratnih sredstev, kot je določeno v Sporočilu Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj ([21]);

(c) pomoč v obliki davčnih ugodnosti in znižanih dajatev, kadar ukrep določa najvišjo vrednost, s katero se zagotovi, da veljavni prag ni presežen;

(d) pomoč v obliki naložb v lastniški kapital in naložb v navidezni lastniški kapital, pri čemer za bruto ekvivalent nepovratnih sredstev šteje nominalni znesek takih naložb;

(e) pomoč v obliki jamstev, če je izpolnjen eden od naslednjih pogojev:

(i) bruto ekvivalent nepovratnih sredstev je bil izračunan na podlagi premij varnega pristana, določenih v Obvestilu Komisije o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe za državno pomoč v obliki poroštev;

(ii) pred izvajanjem ukrepa je bila metodologija za izračun jamstvenega bruto ekvivalenta nepovratnih sredstev sprejeta na podlagi Obvestila Komisije o uporabi členov 107 in 108 Pogodbe za državno pomoč v obliki poroštev, in sicer po priglasitvi te metodologije Komisiji, ter odobrena metodologija izrecno obravnava vrsto jamstva in vrsto zadevne osnovne transakcije v smislu uporabe te uredbe;

(iii) pomoč se dodeli za nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh v obliki jamstev v skladu s pogoji iz člena 14 te uredbe.

Člen 6

Spodbujevalni učinek

1. Ta uredba se uporablja le za pomoč, ki ima spodbujevalni učinek.

2. Šteje se, da ima pomoč spodbujevalni učinek, če upravičenec zadevni državi članici predloži pisni zahtevek za pomoč pred začetkom izvajanja del na projektu ali dejavnosti. Zahtevek za odobritev pomoči mora vsebovati najmanj naslednje podatke:

(a) ime in velikost podjetja;

(b) opis projekta ali dejavnosti, vključno z datumom začetka in konca;

(c) lokacijo projekta ali dejavnosti;

(d) seznam stroškov projekta ali dejavnosti;

(e) vrsto pomoči (nepovratna sredstva, posojilo, jamstvo, vračljivo predplačilo ali drugo) in znesek javnega financiranja, potrebnega za projekt ali dejavnost.

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

3. *Ad hoc* pomoč za velika podjetja ima spodbujevalni učinek, če je država članica zagotovila, da so izpolnjeni pogoji iz odstavka 2, in je pred dodelitvijo zadevne pomoči preverila, da dokumentacija, ki jo je pripravil upravičenec, potrjuje, da bo pomoč dosegla enega ali več naslednjih rezultatov:

(a) bistveno razširitev obsega projekta ali dejavnosti;

(b) bistveno povečanje skupnega zneska, ki ga je upravičenec porabil za projekt ali dejavnost;

(c) bistveno povečanje hitrosti zaključka projekta ali dejavnosti.

4. Z odstopanjem od odstavkov 2 in 3 se za ukrepe v obliki davčnih ugodnosti domneva, da imajo spodbujevalni učinek, če sta izpolnjena naslednja kumulativna pogoja:

(a) ukrep uvaja pravico do pomoči v skladu z objektivnimi merili, ne da bi se država članica dodatno odločala po lastnem preudarku;

(b) ukrep je bil sprejet in je v veljavi, preden se je delo na projektu ali dejavnosti, ki prejema pomoč, začelo izvajati, razen za sheme, ki so naslednice shem pomoči, kadar sta projekt ali dejavnost že zajeta v predhodnih shemah v obliki davčnih ugodnosti.

5. Z odstopanjem od odstavkov 2, 3 in 4 se za pomoč za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza domneva, da ima spodbujevalni učinek, če so izpolnjeni pogoji iz člena 10.

Člen 7

Intenzivnost pomoči in upravičeni stroški

1. Za izračun intenzivnosti pomoči in upravičenih stroškov se uporabijo zneski pred kakršnim koli odbitkom davkov ali drugih dajatev. Vendar se davek na dodano vrednost, obračunan na upravičene stroške ali izdatke, ki se lahko povrne v skladu z veljavno nacionalno davčno zakonodajo, ne upošteva pri izračunu intenzivnosti pomoči in upravičenih stroškov. Za upravičene stroške se predložijo dokumentarna dokazila, ki morajo biti razumljiva, podrobna in posodobljena. Zneski upravičenih stroškov se lahko izračunajo v skladu z možnostmi poenostavljenega obračunavanja stroškov, če se dejavnost vsaj delno financira iz enega od skladov Unije, ki dovoljuje uporabo možnosti poenostavljenega obračunavanja stroškov, in če je kategorija stroškov upravičena na podlagi ustreznih določb. V takem primeru se uporabljajo možnosti poenostavljenega obračunavanja stroškov, določene v ustreznih pravilih, ki se uporabljajo za sklad Unije.

2. Zneski upravičenih stroškov se lahko izračunajo v skladu z možnostmi poenostavljenega obračunavanja stroškov iz Uredbe (EU) št. 1303/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ([22]) ali Uredbe (EU) 2021/1060 Evropskega parlamenta in Sveta ([23]) tudi za projekte, ki se izvajajo v skladu z načrti za okrevanje in odpornost, ki jih je odobril Svet na podlagi Uredbe (EU) 2021/241 Evropskega parlamenta in Sveta ([24]).

3. Če se pomoč ne dodeli v obliki nepovratnih sredstev, je znesek pomoči enak bruto ekvivalentu nepovratnih sredstev.

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

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

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

4. Pomoč, za katero obveznost plačila nastane v prihodnosti, vključno s pomočjo, ki se izplača v več obrokih, se diskontira na vrednost, ki jo je imela ob dodelitvi. Upravičeni stroški se diskontirajo na vrednost, ki so jo imeli ob dodelitvi. Obrestna mera, ki se uporablja za diskontiranje, je diskontna stopnja, ki velja ob dodelitvi pomoči, kot je določeno v Sporočilu Komisije o spremembi metode določanja referenčnih obrestnih mer in diskontnih stopenj ([25]).

Člen 8

Kumulacija

1. Pri ugotavljanju, ali so upoštevani pragovi za priglasitev, določeni v členu 4, in največje intenzivnosti pomoči, določene v poglavju II, se upošteva skupni znesek pomoči za dejavnost, projekt oziroma podjetje, ki prejema pomoč, glede na vrsto pomoči.

2. Kadar se finančna sredstva Unije, ki jih centralno upravljajo institucije, agencije, skupna podjetja ali drugi organi Unije in niso pod neposrednim ali posrednim nadzorom države članice, kombinirajo z državno pomočjo, je treba pri ugotavljanju, ali se upoštevajo pragovi za priglasitev in največje intenzivnosti pomoči ali najvišji zneski pomoči, upoštevati le državno pomoč, če skupni znesek javnih finančnih sredstev, ki je bil dodeljen v zvezi z istimi upravičenimi stroški, ne presega najugodnejše stopnje financiranja, določene v pravu Unije.

3. Pomoč z opredeljivimi upravičenimi stroški, ki je izvzeta s to uredbo, se lahko kumulira:

(a) z vsako drugo državno pomočjo, če se navedena pomoč nanaša na druge opredeljive upravičene stroške kot pomoč, ki je izvzeta s to uredbo;

(b) z vsako drugo državno pomočjo v zvezi z istimi upravičenimi stroški, ki se deloma ali v celoti prekrivajo, če se s tako kumulacijo ne preseže največja intenzivnost pomoči ali znesek pomoči, ki se uporablja po tej uredbi;

(c) z vsako pomočjo *de minimis* v zvezi z istimi upravičenimi stroški kot pri pomoči, ki je izvzeta s to uredbo, če se s tako kumulacijo ne preseže največja intenzivnost pomoči ali znesek pomoči, ki se uporablja po tej uredbi;

(d) z vsako drugo državno pomočjo brez opredeljivih upravičenih stroškov, zlasti vsako pomočjo brez opredeljivih upravičenih stroškov, izvzeto z Uredbo (EU) št. 651/2014, ali vsako pomočjo *de minimis* brez opredeljivih upravičenih stroškov.

Člen 9

Objave in informacije

1. Zadevna država članica zagotovi, da se na spletišču Komisije za preglednost dodeljevanja pomoči ([26]) ali na celovitem spletišču o državnih pomočeh na nacionalni ali regionalni ravni objavijo naslednji vidiki:

(a) povzetek informacij iz člena 19 v standardizirani obliki, določeni v Prilogi II, ali povezava, ki omogoča dostop do njega;

(b) celotno besedilo vsakega ukrepa pomoči, kot je navedeno v členu 19, ali povezava, ki omogoča dostop do celotnega besedila;

(c) informacije, določene v Prilogi III za vsako dodelitev individualne pomoči, ki presega 100 000 EUR.

2. Države članice vzpostavijo celovita spletišča o državnih pomočeh na način, ki omogoča enostaven dostop do informacij iz Priloge III.

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

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

3. Za sheme pomoči v obliki davčnih ugodnosti se pogoji iz odstavka 1 štejejo za izpolnjene, če države članice objavijo zahtevane informacije o zneskih individualnih pomoči v milijonih EUR v naslednjih razponih:

0,1–0,5;

0,5–1;

1–2;

2–5;

5–10;

10–20;

20–50;

50 in več.

4. Države članice objavijo informacije iz odstavka 1, točka (c), na organiziran, dostopen in standardiziran način, kot je določeno v Prilogi III, ter omogočijo učinkoviti funkciji iskanja in prenosa. Države članice objavijo navedene informacije v šestih mesecih od datuma dodelitve pomoči, za pomoč v obliki davčnih ugodnosti pa v enem letu od roka za oddajo davčne napovedi. Informacije so na voljo vsaj deset let od datuma dodelitve pomoči.

5. Komisija na svojem spletišču objavi:

(a) povezave na spletišča o državni pomoči iz odstavka 1;

(b) povzetek informacij iz člena 19.

POGLAVJE II

POSEBNE DOLOČBE ZA RAZLIČNE VRSTE POMOČI

ODDELEK 1

Pomoč za tekoče poslovanje

Člen 10

Pomoč za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza

1. Sheme pomoči za tekoče poslovanje za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza so združljive z notranjim trgom v smislu člena 93 Pogodbe in so izvzete iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji iz tega člena in poglavja I.

2. Do pomoči so upravičeni potniški in tovorni železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh in trajnostni multimodalni prevoz. Pomoč mora biti dodeljena prevoznikom ali organizatorjem prevoza, ki izberejo trajnostne rešitve kopenskega prevoza.

3. Upravičeni stroški so del zunanjih stroškov prevoza, ki se jim izogne tako, da se namesto manj trajnostnih konkurenčnih načinov prevoza uporabi železniški prevoz, prevoz po celinskih plovnih poteh ali prevoz po morju na kratkih razdaljah v okviru trajnostnega multimodalnega prevoza. Prihranjeni zunanji stroški se izračunajo v skladu s pravili in metodologijo iz priročnika Komisije o zunanjih stroških prevoza ([27]), kakor je bil spremenjen ali nadomeščen.

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

4. Upravičeni stroški se izračunajo tako, da se (i) razlika v zunanjih stroških na potniški, tonski ali prevoženi kilometer (ali drugo enoto za prevoz iz priročnika Komisije) med podprtim načinom prevoza in manj trajnostno alternativo pomnoži s (ii) skupno količino iste enote, ki so jo upravičenci realizirali v obdobju, v katerem so nastali upravičeni stroški. Države članice lahko metodologijo zunanjih stroškov uporabijo za kritje vseh stroškov poslovanja, vključno s stroški poslovanja, povezanimi z uporabo infrastrukture.

5. Intenzivnost pomoči ne sme presegati 60 % upravičenih stroškov.

6. Pomoč se ne sme dodeliti na podlagi pavšalnih zneskov, temveč na podlagi enot dejansko opravljenih prevoznih storitev, izraženih v prevoženih kilometrih, potniških kilometrih pri storitvah potniškega prevoza, tonskih kilometrih pri storitvah tovornega prevoza ali drugih enotah za prevoz iz priročnika Komisije.

7. Pomoč, dodeljena prevoznikom in organizatorjem prevoza, mora učinkovati tako, da preprečuje zmanjšanje prehoda na trajnostne načine kopenskega prevoza ali ta prehod povečuje. V ta namen upravičenci javno objavijo vsaj naslednje informacije:

(a) organ, ki je dodelil pomoč;

(b) datum dodelitve pomoči;

(c) zneske prejete pomoči;

(d) obdobje in dejavnosti, za katere je bila pomoč dodeljena.

Člen 11

Pomoč za vzpostavitev novih komercialnih železniških tovornih povezav in tovornih povezav po celinskih plovnih poteh

1. Sheme pomoči za vzpostavitev novih komercialnih železniških tovornih povezav in novih komercialnih tovornih povezav po celinskih plovnih poteh so združljive z notranjim trgom v smislu člena 93 Pogodbe in izvzete iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji iz tega člena in poglavja I.

2. Pomoč mora biti dodeljena prevoznikom ali organizatorjem prevoza, ki zbirajo povpraševanje in organizirajo redne tovorne prevoze med tovornimi terminali za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, za vzpostavitev novih komercialnih železniških tovornih povezav in tovornih povezav po celinskih plovnih poteh.

3. Upravičeni stroški so izgube iz poslovanja, ki nastanejo v zvezi z zadevno povezavo v obdobju največ petih let od datuma, ko upravičenec začne izvajati storitve na novi komercialni povezavi.

4. Upravičeni so tudi stroški poslovanja, povezani s potencialno vzpostavitvijo nove povezave, ki so nastali pred njo, kot so pripravljalne študije ali študije izvedljivosti. Če se nova komercialna povezava vzpostavi, se taki stroški poslovanja vključijo v upravičene stroške za prvo leto delovanja nove komercialne povezave. Če se nova komercialna povezava ne vzpostavi, se taki stroški poslovanja štejejo za upravičene za obdobje do enega leta od datuma, ko so prvič nastali.

5. Za namene tega člena „izgube iz poslovanja“ pomenijo negativno razliko med prihodki ter stroški poslovanja, nastalimi v zvezi z zadevno povezavo, in stroški poslovanja v zvezi z deli, ki so povezana z vzpostavitvijo nove komercialne povezave in so bila izvedena pred njo. Upravičeni stroški, dodeljeni novi komercialni povezavi, zajemajo vse neposredne stroške poslovanja, ki nastanejo pri upravljanju nove komercialne povezave, ter ustrezen prispevek k stroškom poslovanja, ki so skupni novi komercialni povezavi in drugim dejavnostim. Prihodki, ki jih je treba upoštevati, vključujejo vse prihodke, ustvarjene z novo komercialno povezavo, vključno s kakršno koli pomočjo za tekoče poslovanje, prejeto za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza.

6. Intenzivnost pomoči ne sme presegati 80 % upravičenih stroškov v prvem letu, 70 % upravičenih stroškov v drugem letu, 60 % upravičenih stroškov v tretjem letu, 50 % upravičenih stroškov v četrtem letu in 40 % upravičenih stroškov v petem letu.

7. Pomoč se lahko izplača vnaprej le, če se izplačuje letno, tj. na začetku vsakega enoletnega obdobja. Kadar se pomoč izplača vnaprej, se upravičeni stroški ocenijo predhodno na podlagi realnih napovedi in se diskontirajo na vrednost ob dodelitvi pomoči.

8. Države članice morajo vzpostaviti mehanizem za spremljanje in vračanje sredstev, da se zagotovi, da pomoč ne presega dovoljene intenzivnosti pomoči iz odstavka 6.

ODDELEK 2

Pomoč za naložbe

Pododdelek A

Pomoč za naložbe v objekte za unimodalno in multimodalno izvajanje železniških storitev in prevoz po celinskih plovnih poteh ter zasebne stranske tire

Člen 12

Pomoč za izgradnjo, nadgradnjo in obnovo objektov za unimodalno in multimodalno izvajanje železniških storitev in prevoz po celinskih plovnih poteh

1. Pomoč za izgradnjo, nadgradnjo in obnovo (vključno z nadomeščanjem) objektov za izvajanje železniških storitev, objektov za prevoz po celinskih plovnih poteh ter objektov za multimodalni železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh je združljiva z notranjim trgom v smislu člena 93 Pogodbe in izvzeta iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji iz tega člena in poglavja I.

2. Pomoč mora biti lastnikom ali upravljavcem objekta za izvajanje železniških storitev, objekta za prevoz po celinskih plovnih poteh ali objekta za multimodalni železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, ki gradijo, nadgrajujejo ali obnavljajo tak objekt, dodeljena na podlagi shem, razen pomoči za izgradnjo, nadgradnjo in obnovo tovornih terminalov za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, ki se lahko dodeli tudi kot *ad hoc* pomoč. Kadar se dodeli *ad hoc* pomoč, mora predhodno ocenjeno potencialno povpraševanje po zmogljivosti vsaj srednjeročno presegati skupno zmogljivost objekta, za katerega se dodeljuje pomoč, in drugih obstoječih ali že načrtovanih objektov, za katere je razumno pričakovati, da bi lahko služili kot alternativa objektu, za katerega se dodeljuje pomoč.

3. Upravičeni stroški so stroški naložbe v opredmetena (nepremična in premična) in neopredmetena sredstva, ki so neposredno povezana z izgradnjo, nadgradnjo ali obnovo zadevnega objekta. Stroški naložbe vključujejo ureditev površin (na primer za skladiščenje), nepremično opremo (na primer skladišča in zgradbe terminala) in opremo za upravljanje objekta (na primer kontejnerske manipulatorje), ki se nahaja na objektu, ter informacijsko, digitalno in programsko opremo za zagotavljanje storitev, povezanih s prevozom. Upravičeni so tudi stroški študij izvedljivosti in topoloških analiz ter stroški načrtovanja in postavitve.

4. Stroški, povezani z neprevoznimi dejavnostmi, niso upravičeni.

5. Znesek pomoči ne sme presegati nižjega od naslednjih pragov:

(a) razlike med upravičenimi stroški na eni strani ter vsoto diskontiranega poslovnega dobička naložbe v njeni ekonomski življenjski dobi in diskontirane končne vrednosti naložbe (preostala vrednost ob koncu ekonomske življenjske dobe naložbe) na drugi strani. Diskontirani poslovni dobiček vključuje tudi dodatni čisti poslovni dobiček, ustvarjen z neprevoznimi dejavnostmi, ki so povezane z dejavnostmi prevoza, ki se bodo izvajale v zadevnem objektu (kot je oddaja poslovnih prostorov v objektu v najem). Diskontirani poslovni dobiček in končna vrednost se odštejeta od upravičenih stroškov predhodno na podlagi realnih napovedi ali naknadno prek mehanizma za vračanje sredstev. Znesek pomoči lahko omogoča ustvarjanje razumnega dobička. Razumen dobiček se določi glede na običajni dobiček za zadevni sektor in vrsto projekta. V vsakem primeru se stopnja donosa kapitala, ki ne presega ustrezne menjalne obrestne mere in premije 100 baznih točk, šteje za razumno;

(b) 50 % upravičenih stroškov.

6. Z odstopanjem od odstavka 5 mora biti pomoč, ki ne presega 5 milijonov EUR na projekt, dodeljena do največje intenzivnosti pomoči 50 % upravičenih stroškov.

7. Intenzivnost pomoči se lahko poveča za do 10 odstotnih točk za objekte vzdolž omrežja TEN-T.

8. Dostop do objekta, za katerega se dodeljuje pomoč, mora biti odprt, pregleden in nediskriminatoren ter se mora omogočiti vsem zainteresiranim uporabnikom v skladu s sektorsko zakonodajo, vključno z Direktivo 2012/34/EU.

9. Vsaka koncesija tretji osebi ali druga pooblastitev tretje osebe za izgradnjo, nadgradnjo, upravljanje ali najem objekta, za katerega se dodeljuje pomoč, se mora dodeliti na konkurenčen, pregleden, nediskriminatoren način in brez pogojevanja.

10. Če so lastnik, upravljavec in kateri koli predvideni končni uporabnik objekta, za katerega se dodeljuje pomoč, del istega podjetja ali so povezana podjetja v smislu Priloge I, se mora upravljanje objekta dodeliti na podlagi odprtega, konkurenčnega, preglednega in nediskriminatornega postopka, v katerem je morebitnim povezanim podjetjem dovoljeno sodelovati. Ta odstavek se ne uporablja za pomoč za nadgradnjo objektov za izvajanje železniških storitev, objektov za prevoz po celinskih plovnih poteh in objektov za multimodalni železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, kadar stroški naložbe v nadgradnjo v obdobju najmanj petih let ne presegajo 10 % vrednosti začetne naložbe.

Člen 13

Pomoč za izgradnjo, nadgradnjo in obnovo zasebnih stranskih tirov

1. Sheme pomoči za izgradnjo, nadgradnjo ali obnovo (vključno z nadomeščanjem) zasebnih stranskih tirov so združljive z notranjim trgom v smislu člena 93 Pogodbe in so izvzete iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji iz tega člena in poglavja I.

2. Pomoč mora biti dodeljena lastniku ali upravljavcu zasebnega stranskega tira, ki gradi, nadgrajuje ali obnavlja zasebni stranski tir.

3. Upravičeni stroški so stroški naložbe v vsa sredstva, ki so neposredno povezana z izgradnjo, nadgradnjo ali obnovo zasebnega stranskega tira. Upravičeni so tudi stroški študij izvedljivosti in topoloških analiz ter stroški načrtovanja in postavitve. Prav tako so upravičeni stroški ploščadi za natovarjanje/raztovarjanje in oprema, ki je ključna za železniški prevoz na zasebnem stranskem tiru, pod pogojem, da so te ploščadi in oprema nabavljeni za natovarjanje in raztovarjanje vlakov na zadevnem zasebnem stranskem tiru.

4. Znesek pomoči ne sme presegati nižjega od naslednjih pragov:

(a) razlike med upravičenimi stroški na eni strani ter vsoto diskontiranega poslovnega dobička naložbe v njeni ekonomski življenjski dobi in diskontirane končne vrednosti naložbe (preostala vrednost ob koncu ekonomske življenjske dobe naložbe) na drugi strani. Diskontirani poslovni dobiček in končna vrednost se odštejeta od upravičenih stroškov predhodno na podlagi realnih napovedi ali naknadno prek mehanizma za vračanje sredstev. Znesek pomoči lahko omogoča ustvarjanje razumnega dobička. Razumen dobiček se določi glede na običajni dobiček za zadevni sektor in vrsto projekta. V vsakem primeru se stopnja donosa kapitala, ki ne presega ustrezne menjalne obrestne mere in premije 100 baznih točk, šteje za razumno;

(b) 50 % upravičenih stroškov.

5. Z odstopanjem od odstavka 4 mora biti pomoč, ki ne presega 2,5 milijona EUR na projekt, dodeljena do največje intenzivnosti pomoči 50 % upravičenih stroškov.

Pododdelek B

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

Člen 14

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

1. Sheme pomoči za naložbe v nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh so združljive z notranjim trgom v smislu člena 93 Pogodbe in so izvzete iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji iz tega člena in poglavja I.

2. Upravičeni stroški so vsi stroški naložbe, povezani z nakupom novih ali rabljenih vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, brez morebitnih drugih prejetih pomoči. Taki stroški lahko vključujejo zlasti ceno vozila in stroške dostave. Stroški projektnih študij, svetovanja ali inženiringa so upravičeni, če so povezani z naložbami iz tega člena in so del njih. Plovila, zgrajena posebej za opravljanje vleke (vlačilci), niso upravičena do podpore.

3. Pomoč mora biti dodeljena:

(a) novim udeležencem na trgu v železniškem sektorju; ali

(b) prevoznikom v železniškem prometu, prevoznikom po celinskih plovnih poteh ali podjetjem, ki nudijo zakup v železniškem sektorju in sektorju celinskih plovnih poti, če se navedena podjetja in prevozniki štejejo za MSP ali mala podjetja s srednje veliko tržno kapitalizacijo.

4. Pomoč mora biti v obliki jamstva kupcu vozila za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh. Jamstva se morajo zagotoviti neposredno končnim upravičencem ali kreditnim oziroma drugim finančnim institucijam kot finančnim posrednikom, dokler upravičenec ohrani prosto izbiro finančnega posrednika. Finančni posrednik mora biti sposoben dokazati, da upravlja mehanizem, ki zagotavlja prenos prednosti v največji možni meri na končne upravičence v obliki večje količine financiranja, portfeljev s povečanim tveganjem, nižjih zahtev glede zavarovanja s premoženjem ali nižjih obrestnih mer, kot če teh javnih jamstev ne bi bilo.

5. Jamstvo se mora zagotoviti za nova posamezna posojila za nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh. Nominalni znesek osnovnega posojila ne sme presegati upravičenih stroškov. Kritje jamstva ne sme presegati 80 % osnovnega posojila. Javna jamstva se morajo zagotoviti proti plačilu v obsegu najmanj 50 bazičnih točk, če je bonitetna ocena države članice odobritve enaka AAA-A.

6. Trajanje jamstva mora biti omejeno na največ 15 let.

7. Pomoč za nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh se lahko kumulira s pomočjo za interoperabilnost ali pomočjo za tehnično prilagoditev in posodobitev, če so neto dodatni stroški za interoperabilnost iz člena 16(6) te uredbe ali za naložbe za posodobitev in tehnično prilagoditev iz člena 17(6) te uredbe izključeni iz upravičenih stroškov iz odstavka 2.

Člen 15

Pomoč za nakup intermodalnih tovornih enot ali žerjavov na krovu plovil

1. Sheme pomoči za naložbe v nakup novih ali rabljenih intermodalnih tovornih enot ali žerjavov na krovu plovil so združljive z notranjim trgom v smislu člena 93 Pogodbe in so izvzete iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji iz tega člena in poglavja I.

2. Pomoč mora biti dodeljena podjetjem, ki izvedejo nakup intermodalnih tovornih enot ali žerjavov na krovu plovil.

3. Upravičeni stroški so naslednji:

(a) za intermodalne tovorne enote: razlika v stroških med tovornimi enotami, ki se uporabljajo izključno za cestni prevoz, in intermodalnimi tovornimi enotami, ki se lahko pretovarjajo za namene trajnostnega multimodalnega prevoza;

(b) za žerjave na krovu plovil: polna nabavna cena.

4. Upravičeni stroški vključujejo študije izvedljivosti ter stroške načrtovanja in postavitve.

5. Znesek pomoči ne sme presegati intenzivnosti pomoči v višini 40 % upravičenih stroškov v primeru iz odstavka 3, točka (a), in 20 % upravičenih stroškov v primeru iz odstavka 3, točka (b).

Pododdelek C

Pomoč za naložbe v interoperabilnost ter tehnično prilagoditev in posodobitev

Člen 16

Pomoč za interoperabilnost

1. Sheme pomoči za naložbe v sredstva, ki prispevajo k neprekinjenim prometnim tokovom med nacionalnimi omrežji ali načini prevoza, so združljive z notranjim trgom v smislu člena 93 Pogodbe in so izvzete iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji iz tega člena in poglavja I te uredbe.

2. Pomoč mora biti dodeljena lastnikom vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, prevoznikom in organizatorjem prevoza za izvajanje naložb iz odstavka 3 v sektorjih trajnostnega kopenskega prevoza.

3. Upravičeni naložbeni projekti so naslednji:

(a) evropski sistem za nadzor vlakov (ETCS), prihodnji železniški mobilni komunikacijski sistem (FRMCS), tudi kadar se kombinira z globalnim sistemom za mobilne komunikacije – železnica (GSM-R), in avtomatizirana vožnja vlakov (ATO) v okviru evropskega sistema za upravljanje železniškega prometa (ERTMS), kot je opisano v sekundarni zakonodaji Unije ([28]);

(b) digitalno samodejno spenjanje (DAC) ([29]);

(c) oprema GSM-R na samostojni osnovi;

(d) prilagoditev tirnih vozil za uporabo v različnih električnih sistemih;

(e) prilagoditev tirnih vozil za uporabo z različnimi tirnimi širinami;

(f) prilagoditev plovil za celinsko plovbo za uporabo v morskih pristaniščih in morskih plovil za uporabo v pristaniščih na celinskih vodah;

(g) prilagoditev plovil za celinsko plovbo na spreminjajoče se pogoje plovbe, vključno z nizkim vodostajem;

(h) avtomatizacija tirnih vozil in plovil za celinsko plovbo;

(i) prilagoditev vozil za prevoz intermodalnih tovornih enot;

([28]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2023/1695 z dne 10. avgusta 2023 o tehnični specifikaciji za interoperabilnost v zvezi s podsistemi vodenje-upravljanje in signalizacija železniškega sistema v Evropski uniji ter razveljavitvi Uredbe (EU) 2016/919 (UL L 222, 8.9.2023, str. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

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

(j) ključne tehnologije, potrebne za izvajanje RIS, kot so evropsko okolje RIS, sistem za prikazovanje elektronskih navigacijskih kart in informacij za celinsko plovbo, obvestila kapitanom, sistem samodejnega prepoznavanja za celinsko plovbo ter mednarodno elektronsko poročanje;

(k) telematske aplikacije in druga programska oprema za tovorni prevoz, če prispevajo k neprekinjenim prometnim tokovom med različnimi načini prevoza, zlasti multimodalni sistemi za prepoznavanje, sledenje in sledljivost ter multimodalne platforme za izmenjavo podatkov, razen naložb v aplikacije za potniške storitve, kot so sistemi, ki potnikom dajejo informacije pred in med vožnjo, sistemi za rezervacije in plačila v potniškem prevozu, za upravljanje prtljage ter upravljanje povezav med potniškimi vlaki in z drugimi načini potniškega prevoza.

4. Upravičeni stroški so vsi stroški, potrebni za izvajanje naložbenih projektov iz odstavka 3. Taki stroški vključujejo stroške, ki so potrebni za nakup in namestitev ustrezne tehnologije, stroške vodenja projekta in stroške dostave. Upravičeni so tudi stroški, povezani s študijami, preskušanjem in odobritvijo ter pilotnimi in prototipnimi napravami za izvajanje ustrezne tehnologije na ravni tehnološke pripravljenosti 9 ([30]). Stroški vzdrževanja niso upravičeni. Sredstva, ki se financirajo z zadevno pomočjo, so lahko nova ali rabljena. Kar zadeva naložbe v interoperabilnost v povezavi z ERTMS, so stroški, povezani z vključitvijo funkcij evropskega globalnega satelitskega navigacijskega sistema (EGNSS) v ERTMS, upravičeni. Do podpore so upravičeni tudi stroški, povezani z opremo GSM-R v kombinaciji z opremo za FRMCS. Stroški, povezani z naložbami v samostojno opremo GSM-R, so upravičeni do podpore le, če nastanejo do 31. decembra 2031.

5. Intenzivnost pomoči ne sme presegati:

(a) 90 % upravičenih stroškov za naložbene projekte iz odstavka 3, točki (a) in (b);

(b) 50 % upravičenih stroškov za naložbene projekte iz odstavka 3, točke (c) do (k).

6. Kar zadeva naložbe v interoperabilnost vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh oziroma intermodalnih tovornih enot ali žerjavov na krovu plovil, katerih nakup je načrtovan, so upravičeni stroški omejeni na neto dodatne stroške za interoperabilnost, če ti stroški niso že zajeti v kaki drugi obliki pomoči, zlasti pomoči iz členov 14 in 15. Neto dodatni stroški za interoperabilnost se izračunajo kot razlika med skupnimi stroški nakupa vozila za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh oziroma intermodalne tovorne enote ali žerjava na krovu plovila, katerega nakup je načrtovan in ki je opremljen z zadevnimi naložbami, na eni strani ter hipotetičnimi skupnimi stroški nakupa enakega vozila oziroma intermodalne tovorne enote ali žerjava na krovu plovila ali podobnega sredstva brez naložb v interoperabilnost na drugi strani.

7. Pogodbeni dogovori za prenos sredstev, financiranih s pomočjo za interoperabilnost, ali njihovo uporabo proti plačilu (na primer zakup) morajo vsaj pet let po dodelitvi pomoči vključevati klavzulo, ki navaja, da je bila naložba, ki prispeva k interoperabilnosti zadevnega sredstva, financirana z državno pomočjo. Prav tako morajo biti v pogodbenih dogovorih opredeljene morebitne ustrezne obveznosti iz odstavka 9 in naveden znesek pomoči.

8. Naložba, ki prejema pomoč, se mora izvesti in zaključiti vsaj eno leto pred datumom, ko take naložbe postanejo obvezne na ravni Unije.

9. Tirna vozila, na katerih se izvede podprta naložba, morajo vsaj pet let po izvedbi naložbe ohraniti veljaven status registracije v evropskem registru vozil, evidentiran z oznako 00, kot je opredeljena v Dodatku 3 k Izvedbenemu sklepu Komisije (EU) 2018/1614 ([31]).

([30]) Sporočilo Komisije Okvir za državno pomoč za raziskave, razvoj in inovacije (UL C 414, 28.10.2022, str. 1), opomba 60. Glej tudi Sporočilo Komisije vropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Evropska strategija za ključne omogočitvene tehnologije – pot do rasti in delovnih mest (COM(2012) 341 final).

([31]) Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2018/1614 z dne 25. oktobra 2018 o določitvi specifikacij za registre vozil iz člena 47 Direktive (EU) 2016/797 Evropskega parlamenta in Sveta ter o spremembi in razveljavitvi Odločbe Komisije 2007/756/ES (UL L 268, 26.10.2018, str. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

Člen 17

Pomoč za tehnično prilagoditev in posodobitev v sektorjih trajnostnega kopenskega prevoza

1. Sheme pomoči za naložbe v sredstva, ki prispevajo k tehnični prilagoditvi in posodobitvi v sektorjih trajnostnega kopenskega prevoza, so združljive z notranjim trgom v smislu člena 93 Pogodbe in so izvzete iz obveznosti priglasitve iz člena 108(3) Pogodbe, če so izpolnjeni pogoji iz tega člena in poglavja I.

2. Pomoč mora biti dodeljena lastnikom vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh, prevoznikom in organizatorjem prevoza za izvajanje naložb iz odstavka 3 v sektorjih trajnostnega kopenskega prevoza.

3. Upravičeni naložbeni projekti so naslednji:

(a) naknadno opremljanje ali obnova tirnih vozil;

(b) naknadno opremljanje ali obnova plovil za celinsko plovbo, na primer za izboljšanje hidrodinamike in učinkovitosti;

(c) naknadno opremljanje ali obnova opreme za trajnostni multimodalni prevoz;

(d) tehnična prilagoditev tirnih vozil in plovil za celinsko plovbo za nove vrste tovora;

(e) telematske aplikacije in druga programska oprema za tovorni prevoz v železniškem sektorju in sektorju celinskih plovnih poti, ki ne spadajo v člen 16, kot so sistemi, ki zagotavljajo informacije izključno v okviru enega načina prevoza, ali digitalni sistemi za rezervacije in plačila, ki ne prispevajo k neprekinjenim prometnim tokovom, razen naložb v aplikacije za potniške storitve, kot so sistemi, ki potnikom dajejo informacije pred in med vožnjo, sistemi za rezervacije in plačila v potniškem prevozu, za upravljanje prtljage ter upravljanje povezav med potniškimi vlaki in z drugimi načini potniškega prevoza;

(f) programska oprema za napoved prometa (ocenjeni čas odhoda / ocenjeni čas prihoda) in programska oprema za optimizacijo poti;

(g) digitalni sistemi za spremljanje delovnega časa in časa počitka v železniškem prevozu.

4. Upravičeni stroški so vsi stroški, potrebni za izvajanje teh naložb. Taki stroški lahko vključujejo zlasti stroške, ki so potrebni za nakup in namestitev ustrezne tehnologije, stroške, povezane z nadgradnjo že nameščene tehnologije, stroške vodenja projekta in stroške dostave. Stroški, povezani s študijami, preskušanjem in odobritvijo ter pilotnimi in prototipnimi napravami za izvajanje ustrezne tehnologije na ravni tehnološke pripravljenosti 9 ([32]), so upravičeni. Stroški vzdrževanja niso upravičeni. Sredstva, ki se financirajo z zadevno pomočjo, so lahko nova ali rabljena.

5. Intenzivnost pomoči ne sme presegati 30 % upravičenih stroškov.

6. Kar zadeva naložbe v vozila za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh oziroma opremo za trajnostni multimodalni prevoz, katerih nakup je načrtovan, so upravičeni stroški omejeni na neto dodatne stroške za tehnično prilagoditev in posodobitev, če ti stroški niso že zajeti v kaki drugi obliki pomoči, zlasti pomoči iz členov 14 in 15. Neto dodatni stroški za tehnično prilagoditev in posodobitev se izračunajo kot razlika med skupnimi stroški nakupa vozila za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh oziroma opreme za trajnostni multimodalni prevoz, katere nakup je načrtovan in ki je opremljena z zadevnimi naložbami, na eni strani ter hipotetičnimi skupnimi stroški nakupa enakega ali podobnega sredstva, ki potrebuje tehnično prilagoditev in posodobitev, na drugi strani.

([32]) Sporočilo Komisije Okvir za državno pomoč za raziskave, razvoj in inovacije (UL C 414, 28.10.2022, str. 1), opomba 60. Glej tudi sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Evropska strategija za ključne omogočitvene tehnologije – pot do rasti in delovnih mest (COM(2012) 341 final).

7. Pogodbeni dogovori za prenos sredstev, financiranih s pomočjo za tehnično prilagoditev in posodobitev vozil in opreme za trajnostni multimodalni prevoz, ali njihovo uporabo proti plačilu morajo vsaj pet let po dodelitvi pomoči vključevati klavzulo, ki navaja, da je bila prilagoditev ali posodobitev zadevnega sredstva financirana z državno pomočjo, skupaj z opredelitvijo zneska pomoči.

8. Podprta naložba se mora izvesti in zaključiti vsaj eno leto pred datumom, ko take naložbe postanejo obvezne na ravni Unije.

POGLAVJE III

SPREMLJANJE

Člen 18

Odvzem ugodnosti skupinske izjeme

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

Člen 19

Poročanje

Države članice Komisiji pošljejo naslednje podatke:

(a) prek elektronskega sistema obveščanja Komisije, povzetek informacij o vsakem ukrepu pomoči, izvzetem na podlagi te uredbe, v standardizirani obliki, določeni v Prilogi II, ter povezavo, ki zagotavlja dostop do celotnega besedila ukrepa pomoči, vključno z njegovimi spremembami, in sicer v 20 delovnih dneh po začetku veljavnosti ukrepa pomoči;

(b) v elektronski obliki letno poročilo v skladu z Uredbo Komisije (ES) št. 794/2004 ([33]) o uporabi te uredbe, ki vsebuje informacije, navedene v Uredbi (ES) št. 794/2004, in sicer za vsako celotno leto ali vsak del leta, v katerem se ta uredba uporablja.

Člen 20

Ocena

1. Ta uredba se uporablja samo za sheme pomoči, ki se naknadno ocenijo v skladu z odstavkom 2, in sicer za obdobje do šest mesecev od njihovega začetka veljavnosti ali za daljše obdobje, ki ga Komisija lahko določi po oceni načrta ocenjevanja, pripravljenega za določeno shemo, kot je navedeno v odstavku 8.

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

2. Sheme pomoči se naknadno ocenijo, če njihov proračun državne pomoči ali obračunani odhodki presegajo 150 milijonov EUR v katerem koli letu ali 750 milijonov EUR v celotnem obdobju njihovega trajanja. Celotno obdobje trajanja je skupno obdobje trajanja sheme in vseh njenih predhodnic, ki vključujejo podoben cilj in geografsko območje, in sicer od 30. marca 2026. Naknadna ocenjevanja se zahtevajo samo za sheme pomoči, katerih skupno obdobje trajanja presega tri leta, in sicer od 30. marca 2026.

3. Zahteva po naknadnem ocenjevanju se lahko opusti za sheme pomoči, ki so neposredne naslednice sheme, ki pokriva podoben cilj in geografsko območje, za katero je bila opravljena ocena ter je bilo v skladu z načrtom ocenjevanja, ki ga je odobrila Komisija, pripravljeno končno ocenjevalno poročilo, ki ni vsebovalo negativnih ugotovitev. Če končno ocenjevalno poročilo o shemi ni v skladu z odobrenim načrtom ocenjevanja, se zadevna shema začasno prekine s takojšnjim učinkom. Za nobeno naslednico take začasno prekinjene sheme pomoči ne velja skupinska izjema.

4. Načrt ocenjevanja vsebuje vsaj naslednje elemente: (i) cilje sheme pomoči, ki jo je treba oceniti; (ii) vprašanja za ocenjevanje; (iii) kazalnike rezultatov; (iv) predvideno metodologijo za izvedbo ocenjevanja; (v) zahteve v zvezi z zbiranjem podatkov; (vi) predlagani časovni okvir ocenjevanja (vključno z datumom predložitve vmesnega in končnega ocenjevalnega poročila); (vii) opis neodvisnega organa, ki bo opravil ocenjevanje, ali merila, ki se bodo uporabila za izbor tega organa, ter (viii) način, na katerega se bo zagotovilo obveščanje javnosti o ocenjevanju.

5. Cilj naknadnega ocenjevanja je preveriti, ali so bili potrjeni predpostavke in pogoji, na katerih temelji združljivost sheme, zlasti nujnost in učinkovitost ukrepa pomoči glede na njegove splošne in specifične cilje. Naknadno se oceni tudi vpliv sheme na konkurenco in trgovino.

6. Naknadno ocenjevanje se izvede na podlagi načrta ocenjevanja, ki ga odobri Komisija.

7. Države članice Komisiji priglasijo osnutek načrta ocenjevanja za sheme pomoči, za katere velja zahteva po ocenjevanju v skladu z odstavkom 2:

(a) v 20 delovnih dneh od začetka veljavnosti sheme, če njen proračun državne pomoči presega 150 milijonov EUR v katerem koli letu ali 750 milijonov EUR v celotnem obdobju trajanja sheme;

(b) v 30 delovnih dneh po pomembni spremembi, s katero je proračun sheme presegel 150 milijonov EUR v katerem koli letu ali 750 milijonov EUR v celotnem obdobju trajanja sheme;

(c) v 30 delovnih dneh po tem, ko so bili na uradnih računih evidentirani izdatki v okviru sheme, ki presegajo 150 milijonov EUR v katerem koli letu.

8. Osnutek načrta ocenjevanja je v skladu s skupno metodologijo za ocenjevanje državne pomoči, ki jo je sprejela Komisija. Komisija se lahko v sklepu o odobritvi načrta ocenjevanja odloči za podaljšanje začetnega obdobja največ šestih mesecev. Države članice objavijo načrt ocenjevanja, ki ga je odobrila Komisija.

9. Naknadno ocenjevanje na podlagi načrta ocenjevanja opravi strokovnjak, neodvisen od organa, ki dodeljuje pomoč. Vsaka ocena vključuje vsaj eno vmesno poročilo in eno končno ocenjevalno poročilo. Države članice objavijo obe poročili.

10. Končno ocenjevalno poročilo se predloži Komisiji najpozneje devet mesecev pred iztekom veljavnosti sheme. Navedeno obdobje se lahko skrajša za sheme, ki sprožijo zahtevo za ocenjevanje v zadnjih dveh letih izvajanja. Natančen obseg in ureditve za vsako ocenjevanje se določijo v sklepu Komisije o odobritvi načrta ocenjevanja. Priglasitev vsakega naslednjega ukrepa pomoči s podobnim ciljem vsebuje opis, kako so bili upoštevani rezultati ocene.

Člen 21

Spremljanje

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

2. Če gre za sheme, po katerih se davčna pomoč dodeli samodejno, kot so tiste na podlagi davčne napovedi upravičencev, in pri katerih se za posameznega upravičenca ne opravi predhodno preverjanje glede izpolnjevanja vseh pogojev združljivosti, država članica redno preverja vsaj naknadno in na podlagi vzorcev, da so vsi pogoji združljivosti izpolnjeni, in sprejme potrebne sklepe. Države članice podrobne evidence o teh preverjanjih hranijo vsaj deset let od datuma, ko so bila ta opravljena.

3. Komisija lahko od vsake države članice zahteva vse informacije in dokazila, ki so po mnenju Komisije potrebni za spremljanje uporabe te uredbe, vključno z informacijami iz odstavkov 1 in 2. Zadevna država članica Komisiji predloži zahtevane informacije in dokazila v 20 delovnih dneh od prejema zahteve ali v daljšem roku, če je določen v zahtevi.

POGLAVJE IV

KONČNE DOLOČBE

Člen 22

Prehodne določbe

1. Ta uredba se uporablja za individualno pomoč, dodeljeno pred njenim začetkom veljavnosti, če pomoč izpolnjuje vse pogoje iz te uredbe, z izjemo člena 9.

2. Vsako pomoč, ki ne izpolnjuje pogojev za izvzetje iz obveznosti priglasitve iz te uredbe, Komisija oceni na podlagi ustreznih okvirov, smernic, sporočil in obvestil, ki jih je sprejela.

3. Ob koncu obdobja uporabe te uredbe so vse sheme pomoči, ki so bile izvzete iz obveznosti priglasitve v skladu s to uredbo, še naprej izvzete za obdobje šestih mesecev.

Pravila iz te uredbe se lahko po obdobju njene veljavnosti še naprej uporabljajo za pomoč, dodeljeno za programsko obdobje 2028–2034 v okviru skladov Unije, ki se izvajajo z deljenim upravljanjem.

Člen 23

Začetek veljavnosti in uporaba

Ta uredba začne veljati 30. marca 2026.

Uporablja se do 31. decembra 2034.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 16. marca 2026

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

PRILOGA I

OPREDELITEV MSP

Člen 1

Podjetje

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

Člen 2

Število zaposlenih in najvišje finančne vrednosti, ki določajo vrsto podjetja

1. Kategorijo mikro, malih in srednjih podjetij (MSP) sestavljajo podjetja, ki imajo manj kot 250 zaposlenih ter letni promet, ki ne presega 50 milijonov EUR, in/ali letno bilančno vsoto, ki ne presega 43 milijonov EUR.

2. V kategoriji MSP se malo podjetje opredeljuje kot tisto, ki ima manj kot 50 zaposlenih in ima letni promet in/ali letno bilančno vsoto, ki ne presega 10 milijonov EUR.

3. V kategoriji MSP se mikro podjetje opredeljuje kot tisto, ki ima manj kot 10 zaposlenih in ima letni promet in/ali letno bilančno vsoto, ki ne presega 2 milijonov EUR.

Člen 3

Vrste podjetij, upoštevane pri izračunu števila zaposlenih in finančnih zneskov

1. „Neodvisno podjetje“ je vsako podjetje, ki ne izpolnjuje opredelitve partnerskega podjetja v smislu odstavka 2 ali povezanega podjetja v smislu odstavka 3.

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

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

(a) javne investicijske družbe, družbe za tvegani kapital, posamezniki ali skupine posameznikov, ki redno vlagajo lastniški kapital v podjetja, ki ne kotirajo na borzi (poslovni angeli), če je skupno vlaganje teh poslovnih angelov v isto podjetje manjše od 1 250 000 EUR;

(b) univerze ali neprofitni raziskovalni centri;

(c) institucionalni vlagatelji, vključno z regionalnimi razvojnimi skladi;

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

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

(a) podjetje ima večino glasovalnih pravic delničarjev ali družbenikov v drugem podjetju;

(b) podjetje ima pravico, da imenuje ali odstavi večino članov upravnega, upravljavskega ali nadzornega organa v drugem podjetju;

(c) podjetje ima pravico, da izvaja prevladujoč vpliv nad drugim podjetjem na podlagi pogodbe, podpisane z navedenim podjetjem, ali določbe v aktu o ustanovitvi ali statutu navedenega podjetja;

(d) podjetje, ki je delničar ali družbenik drugega podjetja, na podlagi sporazuma z drugimi delničarji ali družbeniki navedenega podjetja samo nadzoruje večino glasovalnih pravic delničarjev ali družbenikov v navedenem podjetju.

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

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

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

„Sosedni trg“ je trg za izdelek ali storitev, ki je neposredno nad ali pod upoštevnim trgom.

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

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

Člen 4

Podatki za določanje števila zaposlenih in finančnih zneskov ter referenčno obdobje

1. Podatki glede števila zaposlenih in finančnih zneskov so podatki, ki se navezujejo na zadnje potrjeno obračunsko obdobje in se izračunajo na letni osnovi. Podatki se upoštevajo od datuma zaključka računovodskih izkazov. Višina prometa se izračuna brez davka na dodano vrednost (DDV) in drugih posrednih davkov.

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

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

Člen 5

Število zaposlenih

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

(a) zaposleni;

(b) osebe, ki opravljajo delo za podrejeno podjetje in se po nacionalni zakonodaji obravnavajo kot zaposleni;

(c) lastniki-upravljavci;

(d) partnerji, ki se redno vključujejo v dejavnost podjetja in imajo koristi od finančnih prednosti podjetja.

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

Člen 6

Določitev podatkov o podjetju

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

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

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

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

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

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

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

PRILOGA II

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

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

Referenčna oznaka pomoči	*[izpolni Komisija]*	
Država članica	.....	
Referenčna oznaka države članice	.....	
Regija	Ime regij(-e) (*NUTS*) ([1])	Status regionalne pomoči ([2]) ....
Organ, ki dodeli pomoč	Naziv	.....
	Poštni naslov Spletni naslov	....
Naziv ukrepa pomoči	.....	
Nacionalna pravna podlaga (sklic na ustrezno nacionalno uradno publikacijo)	.....	
Spletna povezava na celotno besedilo ukrepa pomoči	.....	
Vrsta ukrepa	☐ Shema	
	☐ *Ad hoc* pomoč	Ime upravičenca in skupina ([3]), ki ji pripada .....
Sprememba obstoječe sheme pomoči ali *ad hoc* pomoči		Referenčna oznaka pomoči, ki jo dodeli Komisija SA. .....
	☐ Podaljšanje	
	☐ Sprememba	
Trajanje ([4])	☐ Shema	dd.mm.llll do dd.mm.llll
Datum dodelitve	☐ *Ad hoc* pomoč	dd.mm.llll
Zadevni gospodarski sektorji	☐ Vsi gospodarski sektorji, upravičeni do pomoči	
	☐ Omejitev na posamezne sektorje: navedite na ravni skupine NACE ([5])	.....
Vrsta upravičenca	☐ MSP	
	☐ Mala podjetja s srednje veliko tržno kapitalizacijo	
	☐ Velika podjetja	
Ocenjeno število upravičencev:	☐ Do 10 ☐ Od 11 do 50 ☐ Od 51 do 100 ☐ Od 101 do 500 ☐ Od 501 do 1 000 ☐ Več kot 1 000	

Proračun	Letni skupni znesek načrtovanih proračunskih sredstev na podlagi sheme ([6])	Nacionalna valuta … (celotni zneski) ……	
	Skupni znesek podjetju dodeljene *ad hoc* pomoči ([7])	Nacionalna valuta … (celotni zneski) ……	
Instrument pomoči	☐ Nepovratna sredstva/subvencionirane obrestne mere		
	☐ Posojilo/vračljivi predujmi		
	☐ Jamstvo (s sklicem na sklep Komisije, če je primerno) ([8]) Sklic na sklep Komisije: SA ……		
	☐ Davčna ugodnost ali davčna oprostitev		
	☐ Naložba v lastniški kapital ali navidezni lastniški kapital		
	☐ Drugo [navedite] …… Navedite, v katero spodaj navedeno širšo kategorijo bi najbolj spadal v smislu učinka/funkcije: ☐ Nepovratna sredstva ☐ Posojilo ☐ Jamstvo ☐ Davčna ugodnost ☐ Naložba v lastniški kapital ali navidezni lastniški kapital		
☐ Če se sofinancira iz skladov EU	Naziv skladov EU: ……	Znesek financiranja (na sklad EU) …… ……	Nacionalna valuta … (celotni zneski) …… ……

([1]) NUTS – skupna klasifikacija statističnih teritorialnih enot. Regija je običajno določena na ravni 2.
([2]) Člen 107(3)(a) PDEU (status „A“), člen 107(3)(c) PDEU (status „C“), območja, ki ne prejemajo pomoči, tj. območja, ki niso upravičena do regionalne pomoči (status „N“).
([3]) V pravilih o konkurenci iz Pogodbe in v tej uredbi je podjetje vsak subjekt, ki opravlja gospodarsko dejavnost, ne glede na njegov pravni status in način financiranja. Sodišče je odločilo, da bi bilo treba subjekte, ki jih nadzira (na pravni ali dejanski podlagi) isti subjekt, obravnavati kot eno samo podjetje.
([4]) Obdobje, v katerem se organ, ki dodeli pomoč, lahko zaveže, da bo pomoč dodelil.
([5]) NACE Rev. 2.1 – Statistična klasifikacija gospodarskih dejavnosti v Evropski skupnosti. Sektor je običajno določen na ravni skupine.
([6]) Če gre za shemo pomoči: navedite letni skupni znesek načrtovanih proračunskih sredstev na podlagi sheme ali znesek ocenjenih davčnih izgub na leto za vse instrumente pomoči, ki jih ta shema vsebuje.
([7]) V primeru dodelitve *ad hoc* pomoči: navedite skupni znesek pomoči/davčnih izgub.
([8]) Sklic na sklep Komisije o odobritvi metodologije za izračun bruto ekvivalenta nepovratnih sredstev v skladu s členom 5(2)(d) te uredbe, če je primerno.

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

[Navedite, na podlagi katerih določb te uredbe se izvaja ukrep pomoči.]

Primarni cilj	Največja intenzivnost pomoči v % upravičenih stroškov	Najvišji znesek pomoči v nacionalni valuti (celotni zneski)
Shema pomoči za tekoče poslovanje za zmanjšanje zunanjih stroškov prevoza (člen 10)	… (na shemo na leto)	….

Primarni cilj		Največja intenzivnost pomoči v % upravičenih stroškov	Najvišji znesek pomoči v nacionalni valuti (celotni zneski)
Shema pomoči za tekoče poslovanje za vzpostavitev novih komercialnih železniških tovornih povezav in tovornih povezav po celinskih plovnih poteh (člen 11)	Prvo leto delovanja	…	……
	Drugo leto delovanja	…	
	Tretje leto delovanja	…	
	Četrto leto delovanja	…	
	Peto leto delovanja	…	
Shema pomoči za naložbe v objekte za izvajanje železniških storitev, objekte za prevoz po celinskih plovnih poteh in objekte za multimodalni železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh (člen 12)		… (na projekt)	….
Ad hoc pomoč za naložbe v tovorne terminale za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh (člen 12)		… (na projekt)	…
Shema pomoči za naložbe v zasebne stranske tire (člen 13)		… (na projekt)	….
Shema pomoči za naložbe v nakup vozil za železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovnih poteh (člen 14)		… (osnovnega posojila)	….
Shema pomoči za naložbe v nakup intermodalnih tovornih enot ali žerjavov na krovu plovil (člen 15)	Intermodalne tovorne enote	…	….
	Žerjavi na krovu plovil	…	
Shema pomoči za naložbe v interoperabilnost (člen 16)	Naložbeni projekti iz odstavka 3, točki (a) in (b)	…	…
	Naložbeni projekti iz odstavka 3, točke (c) do (j)	…	
Shema pomoči za naložbe v tehnično prilagoditev in posodobitev v sektorjih trajnostnega kopenskega prevoza (člen 17)		…	….

PRILOGA III

DOLOČBE GLEDE OBJAVE INFORMACIJ V SKLADU S ČLENOM 9(1), TOČKA (C), IN ČLENOM 9(2)

V skladu s členom 9(1), točka (c), se objavijo naslednje informacije o dodelitvah individualne pomoči:

(a) naziv upravičenca;

(b) oznaka upravičenca;

(c) vrsta podjetja (MSP/malo podjetje s srednje veliko tržno kapitalizacijo/veliko podjetje) v času dodelitve pomoči;

(d) regija, kjer se nahaja upravičenec, na ravni NUTS II ([1]);

(e) sektor dejavnosti na ravni skupine NACE ([2]);

(f) element pomoči, izražen kot celotni znesek v nacionalni valuti ([3]);

(g) instrument pomoči ([4]) (nepovratna sredstva/subvencionirane obrestne mere, posojilo/vračljivi predujmi/povratna sredstva, jamstvo, davčna ugodnost ali davčna oprostitev, naložba v lastniški kapital ali navidezni lastniški kapital, drugo [navedite]);

(h) datum dodelitve pomoči;

(i) cilj pomoči;

(j) organ, ki dodeli pomoč;

(k) referenčna oznaka ukrepa pomoči ([5]).

Kot je določeno v členu 9(2), države članice vzpostavijo celovita spletišča o državnih pomočeh na način, ki omogoča enostaven dostop do informacij, pri čemer se informacije objavijo v obliki preglednic, ki omogoča iskanje, izpis in enostavno objavo podatkov na internetu, na primer v formatu CSV ali XML. Dostop do spletišča je omogočen vsem zainteresiranim stranem brez omejitev. Za dostop do spletišča se ne zahteva predhodna registracija uporabnika.

([1]) NUTS – skupna klasifikacija statističnih teritorialnih enot. Regija je običajno določena na ravni 2.

([2]) Uredba (ES) št. 1893/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. decembra 2006 o uvedbi statistične klasifikacije gospodarskih dejavnosti NACE Revizija 2 in o spremembi Uredbe Sveta (EGS) št. 3037/90 kakor tudi nekaterih uredb ES o posebnih statističnih področjih (UL L 393, 30.12.2006, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj).

([3]) Za pomoč za tekoče poslovanje letni znesek pomoči na upravičenca. Za pomoč za naložbe znesek naložbe. Za ukrepe iz člena 14 bruto ekvivalent nepovratnih sredstev.

([4]) Če je pomoč dodeljena prek več instrumentov pomoči, se znesek pomoči navede za posamezen instrument.

([5]) Kot določa Komisija v skladu z elektronskim postopkom iz člena 19 te uredbe.

PRILOGA IV

OPREDELITEV MALIH PODJETJIH S SREDNJE VELIKO TRŽNO KAPITALIZACIJO

Opredelitev malih podjetij s srednje veliko tržno kapitalizacijo

1. Podjetje

Podjetje je vsak subjekt, ki se ukvarja z gospodarsko dejavnostjo, ne glede na njegovo pravno obliko. To vključuje partnerstva ali združenja, ki redno opravljajo gospodarsko dejavnost.

2. Meje glede števila zaposlenih in finančne zgornje meje

Kategorijo malih podjetij s srednje veliko tržno kapitalizacijo sestavljajo podjetja, ki niso mala in srednja podjetja v skladu s Prilogo I, imajo manj kot 750 zaposlenih, njihov letni promet ne presega 150 milijonov EUR ali njihova letna bilančna vsota ne presega 129 milijonov EUR.

3. Vrste podjetij, upoštevane pri izračunu števila zaposlenih in finančnih zneskov

3.1. „Neodvisno podjetje“ je vsako podjetje, ki ne izpolnjuje opredelitve partnerskega podjetja v smislu točke 3.2 ali povezanega podjetja v smislu točke 3.5.

3.2. „Partnerska podjetja“ so vsa podjetja, ki ne izpolnjujejo opredelitve povezanih podjetij v smislu točke 3.4, pri čemer ima eno podjetje (podjetje višje v lastniški verigi) samo ali skupaj z enim ali več povezanimi podjetji v smislu točke 3.5 v lasti 25 % ali več kapitala ali glasovalnih pravic drugega podjetja (podjetje nižje v lastniški verigi).

3.3. Podjetje se razen v primerih iz točke 3.4 ne obravnava kot malo podjetje s srednje veliko tržno kapitalizacijo, če ima en ali več javnih organov neposredno ali posredno, skupaj ali posamezno v lasti 25 % ali več kapitala ali glasovalnih pravic.

3.4. Z odstopanjem od točke 3.2 se podjetje lahko obravnava kot neodvisno, torej kot podjetje, ki nima partnerskih podjetij, tudi če imajo 25 % ali več kapitala ali glasovalnih pravic naslednji vlagatelji, če ti vlagatelji posamezno ali skupaj niso povezani z zadevnim podjetjem v smislu točke 3.5:

(a) javne investicijske družbe, skladi tveganega ali zasebnega kapitala, posamezniki ali skupine posameznikov, ki redno vlagajo lastniški kapital v podjetja, ki ne kotirajo na borzi (poslovni angeli), če je skupno vlaganje teh poslovnih angelov v isto podjetje manjše od 5 000 000 EUR;

(b) univerze ali neprofitni raziskovalni centri;

(c) institucionalni vlagatelji, vključno z regionalnimi razvojnimi skladi;

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

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

(a) podjetje ima večino glasovalnih pravic delničarjev ali družbenikov v drugem podjetju;

(b) podjetje ima pravico, da imenuje ali odstavi večino članov upravnega, upravljavskega ali nadzornega organa v drugem podjetju;

(c) podjetje ima pravico, da izvaja prevladujoč vpliv nad drugim podjetjem na podlagi pogodbe, podpisane z navedenim podjetjem, ali določbe v aktu o ustanovitvi ali statutu navedenega podjetja;

(d) podjetje, ki je delničar ali družbenik drugega podjetja, na podlagi sporazuma z drugimi delničarji ali družbeniki navedenega podjetja samo nadzoruje večino glasovalnih pravic delničarjev ali družbenikov v navedenem podjetju.

Domneva, da v podjetju ni prevladujočega vpliva, obstaja, če se vlagatelji iz točke 3.4 neposredno ali posredno ne vključujejo v upravljanje zadevnega podjetja, ne glede na svoje pravice kot delničarji podjetja.

3.5.1. Kot povezana se obravnavajo tudi podjetja, med katerimi obstaja katero koli razmerje iz točke 3.5 prek enega ali več drugih podjetij ali prek katerega koli vlagatelja iz točke 3.4.

3.5.2. Kot povezana podjetja se obravnavajo tudi podjetja, ki so v enem ali drugem razmerju iz točke 3.5 prek fizične osebe ali skupine fizičnih oseb, ki skupno delujejo, če opravljajo svojo dejavnost ali del svoje dejavnosti na istem upoštevnem trgu ali na sosednih trgih. Za namene te točke „sosedni trg“ pomeni trg za izdelek ali storitev, ki je neposredno nad ali pod upoštevnim trgom.

3.5.3. Kadar v podjetje sredstva vloži alternativni investicijski sklad, kot je opredeljen v členu 4(1), točka (a), Direktive 2011/61/EU Evropskega parlamenta in Sveta ([1]), se za namene točke 3.5 naslednji subjekti ne bi smeli šteti za povezana podjetja:

(a) navedeno podjetje in navedeni alternativni investicijski sklad;

(b) navedeno podjetje in upravitelj navedenega alternativnega investicijskega sklada;

(c) navedeno podjetje in drugo podjetje, v katerega je sredstva vložil navedeni alternativni investicijski sklad.

Prvi pododstavek se uporablja, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

(a) alternativni investicijski sklad in njegov upravitelj ter zadevna podjetja vodijo ločene računske evidence;

(b) alternativni investicijski sklad in njegov upravitelj imata vnaprej določeno naložbeno strategijo za izstop iz zadevnega podjetja ali podjetij, vključno z realizacijo vrednosti s prodajo podjetja ali drugimi sredstvi.

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

4. Podatki za določanje števila zaposlenih in finančnih zneskov ter referenčno obdobje

4.1. Podatki glede števila zaposlenih in finančnih zneskov so podatki, ki se navezujejo na zadnje potrjeno obračunsko obdobje in se izračunajo na letni osnovi. Podatki se upoštevajo od datuma zaključka računovodskih izkazov. Višina prometa se izračuna brez davka na dodano vrednost in drugih posrednih davkov.

4.2. Če podjetje na dan zaključka računovodskih izkazov ugotovi, da je za preteklo leto preseglo meje glede števila zaposlenih ali finančne zgornje meje iz točke 2 ali da je padlo pod te meje, izgubi ali pridobi status malega podjetja s srednje veliko tržno kapitalizacijo samo, če se to ponovi v dveh zaporednih obračunskih obdobjih.

([1]) Direktiva 2011/61/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 8. junija 2011 o upraviteljih alternativnih investicijskih skladov in spremembah direktiv 2003/41/ES in 2009/65/ES ter uredb (ES) št. 1060/2009 in (EU) št. 1095/2010 (UL L 174, 1.7.2011, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj).

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

5. Število zaposlenih

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

(a) zaposleni;

(b) osebe, ki opravljajo delo za podrejeno podjetje in se po nacionalni zakonodaji obravnavajo kot zaposleni;

(c) lastniki-upravljavci;

(d) partnerji, ki se redno vključujejo v dejavnost podjetja in imajo koristi od finančnih prednosti podjetja.

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

6. Določitev podatkov o podjetju

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

6.2. Za podjetje, ki ima partnerska podjetja ali povezana podjetja iz točke 3, se podatki, tudi glede števila zaposlenih, določijo na podlagi računovodskih izkazov in drugih podatkov podjetja oziroma na podlagi konsolidiranih računovodskih izkazov podjetja ali konsolidiranih računovodskih izkazov, v katere je podjetje vključeno s konsolidacijo, če ti obstajajo.

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

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

6.3. Podatki o partnerskih podjetjih zadevnega podjetja za uporabo točke 6.2 izhajajo iz njihovih računovodskih izkazov in drugih podatkov v konsolidirani obliki, če ti obstajajo. Tem se prišteje 100 % podatkov za vsa podjetja, ki so povezana s temi partnerskimi podjetji, razen če so bili njihovi računovodski podatki že vključeni s konsolidacijo.

Podatki o podjetjih, povezanih z zadevnim podjetjem, za uporabo točke 6.2 izhajajo iz njihovih računovodskih izkazov in drugih podatkov v konsolidirani obliki, če ti obstajajo. Tem podatkom se sorazmerno prištejejo podatki vsakega morebitnega partnerskega podjetja navedenega povezanega podjetja, ki se z vidika lastniške verige nahaja neposredno nad zadevnim podjetjem ali pod njim, razen če so bili ti podatki že vključeni v konsolidirane računovodske izkaze v odstotku, ki je najmanj sorazmeren z odstotkom, ugotovljenim na podlagi točke 6.2, drugi odstavek.

6.4. Če v konsolidiranih računovodskih izkazih ni podatkov o osebju zadevnega podjetja, se ti podatki izračunajo s sorazmerno vsoto podatkov za partnerska podjetja ter s prištevanjem podatkov podjetij, s katerimi je zadevno podjetje povezano.