2026/562

30.3.2026

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2026/562

af 16. marts 2026

om forenelighed med det indre marked af visse kategorier af støtte inden for jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport i henhold til artikel 93, 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 4,

under henvisning til Rådets forordning (EU) 2022/2586 af 19. december 2022 om anvendelse af artikel 93, 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på visse former for statsstøtte inden for sektorerne jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport ([1]), særlig artikel 1,

efter offentliggørelse af udkast til denne forordning i overensstemmelse med artikel 4 i forordning (EU) 2022/2586,

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Statsstøtte, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Statslig finansiering, som opfylder kriterierne i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (»traktaten«), udgør statsstøtte og skal anmeldes til Kommissionen i henhold til traktatens artikel 108, stk. 3. I medfør af traktatens artikel 109 kan Rådet imidlertid bestemme, at visse former for støtte er fritaget for denne anmeldelsespligt. I henhold til traktatens artikel 108, stk. 4, kan Kommissionen vedtage forordninger vedrørende disse former for statsstøtte.

(2) Ved forordning (EU) 2022/2586 tillægges Kommissionen beføjelse til at erklære, at støtte til samordning af transportvæsenet som omhandlet i traktatens artikel 93 på visse betingelser kan fritages for anmeldelsespligten.

(3) Støtte til landtransport anses for at være forenelig med traktaten, hvis den opfylder behovet for samordning af transportvæsenet, eller hvis den udgør »godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse«, jf. traktatens artikel 93.

(4) Opfyldelsen af Unionens mål om klimaneutralitet som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 ([2]) kræver en gennemgribende grøn og digital omstilling af transportvæsenet i Unionen. I forbindelse med Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet fra 2020 ([3]) opfordrede Unionen medlemsstaterne til at træffe foranstaltninger til at gøre alle transportformer mere bæredygtige og fremme omlægningen til mere bæredygtige transportformer.

(5) I traktatens artikel 11 fremhæves Unionens engagement i miljøbeskyttelse og bæredygtighed, idet det understreges, at miljøbeskyttelseskrav skal integreres i udformningen og gennemførelsen af Unionens politikker og aktioner.

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

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1119 af 30. juni 2021 om fastlæggelse af rammerne for at opnå klimaneutralitet og om ændring af forordning (EF) nr. 401/2009 og (EU) 2018/1999 (EUT L 243 af 9.7.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

([3]) Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, »Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden« (COM(2020) 789 final).

(6) På grundlag af Kommissionens erfaring med anvendelse af traktatens artikel 93 anses visse kategorier af statsstøtte, der opfylder behovene for samordning af transportvæsenet, for ikke at give anledning til væsentlig fordrejning af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne, forudsat at de opfylder nogle klare forenelighedsbetingelser, der fastsættes på grundlag af en omfattende beslutningspraksis.

(7) Denne forordning finder anvendelse på offentlige driftsstøtte- og investeringsstøtteforanstaltninger, som ydes i sektorerne for bæredygtig landtransport.

(8) Støtte, der opfylder alle betingelserne i denne forordning, såvel de generelle betingelser som de betingelser, der er specifikke for de relevante støttekategorier, bør være fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3.

(9) Statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1, som ikke er omfattet af denne forordning, er fortsat underlagt anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3. Denne forordning berører ikke medlemsstaternes mulighed for at anmelde støtte til formål, der svarer til de i denne forordning omhandlede formål.

(10) Denne forordning bør udelukkende finde anvendelse på støtte, der opfylder behovet for samordning af transportvæsenet. Derimod bør støtte til opfyldelse af visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse inden for landtransportsektorerne, fortsat være underlagt bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 ([4]) eller, hvis støtten ikke opfylder betingelserne i nævnte forordning, anmeldes til Kommissionen. Virksomheder, der udfører transporttjenester, og som har fået tildelt en offentlig tjenesteydelseskontrakt, bør kunne modtage støtte i henhold til nærværende forordning, forudsat at navnlig artikel 8 er overholdt, og at der ikke sker overkompensation.

(11) Denne forordning bør bidrage til en forenkling af statsstøttereglerne i overensstemmelse med Kommissionens målsætninger ([5]) og øge gennemsigtigheden samt den effektive evaluering og kontrol med overholdelsen af statsstøttereglerne på nationalt plan og EU-plan, samtidig med at Kommissionen og medlemsstaterne bevarer deres institutionelle beføjelser. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om modernisering af EU's statsstøttepolitik ([6]) og resultatet af den kvalitetskontrol, som Kommissionen foretog i 2020 ([7]), og som fremhæver behovet for at mindske den administrative byrde og styrke udgiftseffektiviteten.

(12) De generelle betingelser for anvendelsen af denne forordning fastsættes på grundlag af nogle fælles principper, der sikrer, at støtten i) opfylder behovet for samordning af transportvæsenet, ii) har en klar tilskyndelsesvirkning, iii) er nødvendig, formålstjenlig og proportional, iv) er fuldt ud gennemsigtig og underlagt en kontrolmekanisme og regelmæssig evaluering og v) ikke påvirker konkurrencen og samhandelen i et omfang, der er til skade for Unionens almene interesser.

(13) For at sikre, at støtten er nødvendig og fungerer som tilskyndelse til at videreudvikle aktiviteter eller projekter, bør denne forordning ikke finde anvendelse på støtte til aktiviteter eller projekter, som støttemodtageren under alle omstændigheder ville iværksætte uden støtten. Støtte bør kun fritages for anmeldelsespligten efter denne forordning, hvis arbejdet med det projekt eller den aktivitet, hvortil der ydes støtte, først påbegyndes, efter at modtageren har indgivet en skriftlig ansøgning om støtte. Erhvervelse af jord og andet forberedende arbejde såsom indhentning af tilladelser og gennemførlighedsundersøgelser betragtes ikke som påbegyndelse af arbejdet på det støttede projekt.

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1. ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj).

([5]) Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: »Et enklere og hurtigere Europa: Meddelelse om gennemførelse og forenkling« (COM(2025) 47 final).

([6]) Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, »Modernisering af EU's statsstøttepolitik« (COM(2012) 209 final).

([7]) Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene af 30. oktober 2020 om kvalitetskontrol af moderniseringspakken om statsstøtte fra 2012, retningslinjerne for statsstøtte til jernbaner og kortfristet eksportkreditforsikring (SWD(2020) 257 final).

(14) I forbindelse med enhver ad hoc-investering, der er omfattet af denne forordning, som ydes til en stor virksomhed, bør medlemsstaten ud over at overholde betingelserne vedrørende tilskyndelsesvirkning, der gælder for små og mellemstore virksomheder (SMV), også sikre sig, at støttemodtageren i interne dokumenter har analyseret den støttede investerings levedygtighed med og uden støtte. I den forbindelse bør medlemsstaten kontrollere, at disse dokumenter bekræfter, at støtten vil føre til en væsentlig stigning i den støttede investerings størrelse eller omfang, en væsentlig forøgelse af det samlede beløb, som støttemodtageren afsætter til investeringen, eller en væsentligt hurtigere gennemførelse af investeringen.

(15) Automatiske støtteordninger i form af skattefordele bør være underlagt en særlig betingelse med hensyn til tilskyndelsesvirkning, da den støtte, der følger af sådanne støtteordninger, ydes automatisk. En sådan særlig betingelse indebærer, at disse støtteordninger kun bør støtte projekter eller aktiviteter, hvor arbejdet først påbegyndes efter ordningens ikrafttræden. Denne betingelse bør imidlertid ikke finde anvendelse på efterfølgerordninger, såfremt aktiviteten allerede var omfattet af de foregående ordninger med skattefordele. Ved vurderingen af sådanne efterfølgerordningers tilskyndelsesvirkning er det relevante tidspunkt det tidspunkt, hvor den skattemæssige foranstaltning første gang blev indført i den oprindelige ordning.

(16) Driftsstøtte med henblik på at reducere de eksterne omkostninger ved transport, som opfylder betingelserne i denne forordning, bør anses for at have en tilskyndelsesvirkning, hvis støtten kommer brugerne til gode og dermed øger efterspørgslen efter bæredygtige transporttjenester og støtter et modalskift. Formålet med offentliggørelse af støtten er at øge bevidstheden om de foranstaltninger, der kan tages i brug for at reducere konkurrencegabet mellem bæredygtige landtransportformer og transport udelukkende ad vej eller andre konkurrerende og mindre bæredygtige transportformer. Offentliggørelse anses derfor for at sikre, at støtten afspejles i den pris, som brugerne skal betale.

(17) For at sikre gennemsigtighed, ligebehandling og et effektivt tilsyn bør denne forordning kun finde anvendelse på støtte, hvis bruttosubventionsækvivalent kan forudberegnes præcist, uden at det er nødvendigt først at foretage en risikovurdering (»gennemsigtig støtte«). I denne forordning bør det fastsættes, på hvilke betingelser visse støtteinstrumenter såsom lån, garantier, skatteforanstaltninger og især tilbagebetalingspligtige forskud kan betragtes som gennemsigtige. Støtte indeholdt i garantier bør anses for at være gennemsigtig, når bruttosubventionsækvivalenten er blevet beregnet på basis af de minimumspræmier, der gælder for den pågældende virksomhedstype. Støtte bør også betragtes som gennemsigtig, hvis den metode, der anvendes til at beregne statsgarantiens støtteintensitet, er blevet anmeldt til og godkendt af Kommissionen, før foranstaltningen gennemføres, i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om anvendelsen af EF-traktatens artikel 107 og 108 på statsstøtte i form af garantier ([8]). I forbindelse med denne forordning bør støtte, hvor det er nødvendigt at foretage en kompleks økonomisk vurdering for præcist at forudberegne støttens bruttosubventionsækvivalent (f.eks. støtte indeholdt i egenkapitalinvesteringer og kvasiegenkapitalinvesteringer), ikke betragtes som gennemsigtig støtte, medmindre støttens bruttosubventionsækvivalent anses for at svare til de nominelle beløb for disse investeringer.

(18) For at sikre, at støtten er proportional og begrænset til, hvad der er nødvendigt, bør der i denne forordning fastsættes maksimale støttebeløb udtrykt i støtteintensiteter i forhold til en række støtteberettigede omkostninger. På grundlag af Kommissionens erfaringer bør støtteintensiteten fastsættes på et niveau, der sikrer, at den støttede aktivitet fordrejer konkurrencen og samhandelen mindst muligt, samtidig med at støtten i passende grad afhjælper markedsfejl eller andre hindringer for samordning af transportvæsenet.

(19) Ved beregningen af støtteintensiteten bør der alene tages hensyn til støtteberettigede omkostninger. Fastlæggelsen af de støtteberettigede omkostninger bør understøttes af klar, detaljeret og ajourført dokumentation. Støtte, som overstiger den relevante støtteintensitet, bør ikke være fritaget for anmeldelsespligten. Alle beløb, der indgår i beregningen, bør opgøres før ethvert fradrag af skatter eller andre afgifter. Støtte, der udbetales i flere rater, bør tilbagediskonteres til sin værdi på det tidspunkt, hvor den blev tildelt. De støtteberettigede omkostninger bør ligeledes tilbagediskonteres til deres værdi på dette tidspunkt.

([8]) EUT C 155 af 20.6.2008, s. 10.

(20) Kommissionen bør sikre, at den godkendte støtte ikke påvirker konkurrencen og samhandelen i et omfang, der er til skade for Unionens almene interesser. Derfor bør denne forordning ikke omfatte støtte til en støttemodtager, der ikke har efterkommet et påbud om tilbagebetaling af støtte, som Kommissionen ved en tidligere afgørelse har erklæret ulovlig og uforenelig med det indre marked.

(21) Støtte til kriseramte virksomheder bør ikke være omfattet af denne forordning. En sådan støtte skal vurderes med udgangspunkt i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering af kriseramte ikkefinansielle virksomheder ([9]).

(22) Denne forordning er baseret på den brede erfaring, Kommissionen har indhøstet i forbindelse med vurderingen af driftsstøtte til nedbringelse af de eksterne omkostninger ved transport. Størrelsen af en sådan støtte bør fastsættes på grundlag af de eksterne omkostninger, der kan undgås ved at indføre en mere bæredygtig transportløsning i stedet for en konkurrerende og kommercielt levedygtig transportform såsom transport udelukkende ad vej. Støtten kan tage form af en nedsættelse af de afgifter, transportvirksomhederne skal betale for brug af infrastrukturen. Driftsstøtte med henblik på at nedbringe de eksterne omkostninger ved transport bør kun være omfattet af denne forordning, hvis fordrejningen af konkurrencen og samhandelen er begrænset, og på nøje fastlagte betingelser. Det er tilfældet, når de undgåede eksterne omkostninger beregnes i overensstemmelse med de regler og den metode, der er fastsat i Kommissionens håndbog om de eksterne omkostninger ved transport ([10]), når støtteintensiteten holdes under visse tærskler, og når støtten udelukkende ydes til faktisk udførte bæredygtige landtransporttjenester. Dette sikrer, at støtten er strengt begrænset til udelukkende at kompensere for de eksterne omkostninger, der undgås ved at bruge en mere bæredygtig transportform.

(23) Samtidig bør driftsstøtte, der ydes til transportvirksomheder eller transportarrangører til etablering af nye kommercielle forbindelser inden for jernbanegodstransport eller godstransport ad indre vandveje, kun være omfattet af denne forordning, såfremt fordrejningen af konkurrencen og samhandelen er begrænset, og på nøje fastlagte betingelser. Det er tilfældet, når støttebeløbet fastsættes i forhold til støttemodtagerens driftstab i de første fem års drift af den nye kommercielle godsforbindelse, og støtteintensiteten holdes under en vis tærskel.

(24) Det er vigtigt at investere i jernbanerelaterede servicefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje, multimodale faciliteter til transport ad jernbane og ad indre vandveje samt i private sidespor i hele Unionen for at sikre indbyrdes forbindelsesmuligheder, en velfungerende økonomi og samhørighed mellem medlemsstaterne. Sådanne investeringer støtter prioriteterne i Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet fra 2020 ([11]), som fokuserer på udviklingen af multimodale transportfaciliteter. Denne forordning bør omfatte investeringsstøtte til etablering, opgradering og fornyelse af jernbanerelaterede servicefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje samt multimodale faciliteter til transport ad jernbane eller indre vandveje såvel som af private sidespor. Denne forordning bør ikke finde anvendelse på støtte til havneinfrastruktur (kajpladser, moler osv.) eller støtte til adgangsinfrastruktur i havne, som er omfattet af Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 ([12]). Denne forordning bør imidlertid finde anvendelse på støtte til havnesuprastruktur (overfladefaciliteter, f.eks. til oplagring, servicefaciliteter, f.eks. pakhuse, samt udstyr til drift af faciliteter), forudsat at den pågældende suprastruktur befinder sig i en facilitet til transport ad indre vandveje eller en multimodal transportfacilitet med forbindelse til jernbane eller indre vandveje. Den administrative byrde i forbindelse med anmeldelse af ukomplicerede støtteforanstaltninger bør mindskes for denne type støtte, hvilket også vil give Kommissionen mulighed for at fokusere på de potentielt mest fordrejende tilfælde. Betingelserne for at fritage investeringsstøtte til jernbanerelaterede servicefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje og multimodale faciliteter til transport ad jernbane eller ad indre vandveje samt til private sidespor fra anmeldelsespligten bør begrænse fordrejninger af konkurrencen og samhandelen, som kan skabe ulige vilkår i det indre marked. Fordrejning af konkurrence og samhandel kan navnlig begrænses ved at sikre, at støtten er proportional.

([9]) EUT C 249 af 31.7.2014, s. 1.

([10]) Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, H. Essen, D. Fiorello, K. El Beyrouty m.fl., »Handbook on the external costs of transport« – 2019-udgaven – 1.1, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

([11]) Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget: »Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet: En europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden« (COM(2020) 789 final).

([12]) Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

(25) Denne forordning bør kun finde anvendelse på investeringsstøtte til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje og af visse kategorier af udstyr, som anvendes til udførelse af bæredygtig multimodal transport (dvs. intermodale lasteenheder og kraner om bord på fartøjer), såfremt fordrejningen af konkurrencen og samhandelen er begrænset. Hvad angår anskaffelsen af bestemte typer udstyr til bæredygtig multimodal transport er dette tilfældet for støtteordninger, der vedrører kraner om bord på fartøjer og dele af udgifterne til intermodale lasteenheder, og når støtteintensiteten holdes under nøje fastlagte tærskler. Hvad angår anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje er dette tilfældet, når støtten ydes i form af en garanti til køberen af køretøjet/fartøjet og på nøje fastlagte betingelser. I jernbanesektoren har SMV'er og nytilkomne vanskeligt ved at forny eller udvide deres flåder på grund af de høje investeringsomkostninger ved erhvervelse af rullende materiel, og fordi de har vanskeligt ved at få adgang til finansiering. Små midcapselskaber står over for lignende udfordringer. I sektoren for transport ad indre vandveje er de fleste virksomheder SMV'er eller i bedste fald små midcapselskaber. Det gør det vanskeligt for dem at forny eller udvide deres flåder, fordi de har vanskeligt ved at få adgang til markedsfinansiering. Derfor fremmer investeringsstøtte i form at garantier til nytilkomne i jernbanesektoren og til SMV'er og små midcapselskaber i jernbanesektoren og sektoren for transport ad indre vandveje bæredygtig transport uden at fordreje konkurrencen og samhandelen unødigt.

(26) I overensstemmelse med Unionens transportpolitik og digitale politik er der behov for en yderligere indsats for at muliggøre kommunikation mellem forskellige transportinformationssystemer og for samordning af transportnet og grænseoverskridende konkurrence samt for at forbedre transportsikkerheden i Unionen. Dette er nødvendigt på grund af forskellige standarder for transportnet, manglen på teknisk harmonisering, inkompatible værktøjer og systemer til dataindsamling samt udfordringer vedrørende datadeling og datasuverænitet. Samtidig viser erfaringerne fra vurderingen af foranstaltninger til støtte for interoperabilitet, som er blevet anmeldt i henhold til retningslinjerne for statsstøtte til jernbaneselskaber fra 2008 ([13]), at der opstår kritiske markedsfejl på grund af mangelfuld samordning og ulempen ved at være »first mover«, hvor transportvirksomhedernes kommercielle interesse ikke strækker sig til fordelene ved at indføre en bestemt teknologi eller standard.

(27) Det er f.eks. tilfældet med tog- og trafikstyringssystemer såsom det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS). ERTMS er et fælles europæisk signal- og hastighedskontrolsystem, der sikrer interoperabilitet mellem nationale jernbanesystemer, hvilket reducerer udgifterne til indkøb og vedligeholdelse af signalsystemer og øger togenes hastighed, infrastrukturens kapacitet og sikkerhedsniveauet inden for jernbanetransport. ERTMS omfatter det europæiske togkontrolsystem (ETCS) — dvs. et togsignalsystem, der omfatter automatisk driftssikring — jernbanemobilradio (RMR) og automatiseret togdrift (ATO). Det RMR-system, der i øjeblikket anvendes til jernbanedrift, dvs. GSM-R, er baseret på specifikationer, der blev færdiggjort for 20 år siden. På grund af teknologisk forældelse vil industrien næppe garantere support af GSM-R efter 2031. Eftersom støtte til interoperabilitet har begrænsede negative virkninger for konkurrencen, og i lyset af den indhøstede erfaring, bør sådan støtte være omfattet af denne forordning på nøje fastlagte betingelser.

(28) For at gøre jernbanetransport og transport ad indre vandveje mere konkurrencedygtigt er det også nødvendigt at fremme teknisk tilpasning og modernisering i sektorerne for bæredygtig landtransport. Støtte til sådanne investeringer bør være underlagt betingelser, der begrænser fordrejning af konkurrencen og samhandelen, som kan svække de lige konkurrencevilkår i det indre marked. Navnlig bør betingelserne for at fritage sådan støtte fra anmeldelsespligten sikre, at støtten er nødvendig og proportional, og omfatte sikkerhedsforanstaltninger med hensyn til støttetypen og de støtteberettigede omkostninger.

(29) Støtte til virksomheder med henblik på tilpasning til fremtidige EU-standarder kan bidrage til, at der hurtigere opnås et højt harmoniserings- og standardiseringsniveau. Støtte til investeringer, som virksomhederne gennemfører for at opfylde allerede vedtagne EU-standarder, bør imidlertid ikke være fritaget for anmeldelsespligten. I tilfælde, hvor den relevante EU-standard allerede er vedtaget, men endnu ikke er trådt i kraft, kan støtte dog have en tilskyndelsesvirkning, hvis den tilskynder til, at investeringen gennemføres og afsluttes, mindst 12 måneder før standarden træder i kraft, forudsat at standarden ikke finder anvendelse med tilbagevirkende kraft. For ikke at afskrække medlemsstaterne fra at fastsætte obligatoriske nationale standarder, der er strengere eller mere ambitiøse end de tilsvarende EU-standarder, kan støtteforanstaltninger have en tilskyndelsesvirkning, uanset om der foreligger sådanne nationale standarder. Det samme gælder for støtte, der ydes i henhold til obligatoriske nationale standarder, som er vedtaget i fravær af EU-standarder.

([13]) Meddelelse fra Kommissionen — Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber (EUT C 184 af 22.7.2008, s. 13).

(30) Visse kategorier af støtte, som omfatter større støttebeløb pr. projekt, bør vurderes af Kommissionen efter anmeldelsen som følge af den øgede risiko for urimelig fordrejning af konkurrence og samhandel. Derfor bør støtte, der overstiger bestemte tærskler, stadig være anmeldelsespligtig efter traktatens artikel 108, stk. 3. Det bør sikres, at disse tærskler ikke omgås ved kunstigt at opsplitte projekter i flere projekter med tilsvarende karakteristika, mål eller støttemodtagere.

(31) Da omfattende støtteordninger potentielt har større indvirkning på samhandelen og konkurrencen, bør støtteordninger med et budget, der i et givet år eller i hele ordningens levetid overskrider en bestemt tærskel, som fastsættes med udgangspunkt i en absolut værdi, i princippet underkastes en evaluering. Formålet med evalueringen bør være at kontrollere i) om de antagelser og betingelser, der ligger til grund for ordningens forenelighed, kan bekræftes, og ii) om støtten er effektiv set i lyset af dens generelle og specifikke mål. Evalueringen bør også belyse ordningens virkninger for konkurrence og samhandel. For at sikre ligebehandling bør denne evaluering gennemføres på grundlag af en af Kommissionen godkendt evalueringsplan. En sådan plan bør normalt udfærdiges, når ordningen tilrettelægges, og være godkendt, før ordningen træder i kraft, men dette er ikke nødvendigvis muligt i alle tilfælde. For ikke at forsinke støtteordningernes ikrafttræden bør denne forordning derfor finde anvendelse på sådanne ordninger i en indledende periode på højst seks måneder. Kommissionen bør derefter kunne forlænge denne periode, når evalueringsplanen er godkendt. Med henblik herpå bør evalueringsplanen anmeldes til Kommissionen senest 20 arbejdsdage efter ordningens ikrafttræden. Kommissionen bør også undtagelsesvis kunne beslutte, at der på grund af sagens særlige karakter ikke er behov for en evaluering.

(32) Medlemsstaterne bør forpligtes til at forsyne Kommissionen med alle de oplysninger, den har behov for til at vurdere evalueringsplanen. Hvor det er nødvendig bør Kommissionen også kunne anmode om yderligere oplysninger uden unødig forsinkelse. Ændringer af ordninger, der er underlagt krav om evaluering, bortset fra ændringer, som ikke kan påvirke støtteordningens forenelighed efter denne forordning eller ikke i væsentlig grad kan påvirke indholdet af den godkendte evalueringsplan, bør udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde. Ændringer af rent formel eller administrativ karakter, herunder ændringer der foretages inden for rammerne af EU-medfinansierede foranstaltninger, bør i princippet ikke betragtes som værende af væsentlig betydning for indholdet af den godkendte evalueringsplan.

(33) Ved bestemmelsen af, om de anmeldelsestærskler og de maksimale støtteintensiteter, der er fastsat i denne forordning, er overholdt, bør alle støtteforanstaltninger til fordel for den støttede aktivitet eller det støttede projekt lægges til grund. Omstændighederne for kumulering af forskellige kategorier af støtte bør præciseres i denne forordning. Støtte, der er fritaget for anmeldelsespligten i henhold til denne forordning, bør kunne kumuleres med enhver anden forenelig statsstøtte, der er fritaget i henhold til en anden forordning, eller med enhver anden støtte, der er godkendt af Kommissionen, forudsat at foranstaltningerne vedrører forskellige identificerbare støtteberettigede omkostninger. Når der fra forskellige kilder ydes støtte til de samme — helt eller delvist overlappende — identificerbare støtteberettigede omkostninger, bør kumulering tillades op til den højeste støtteintensitet eller det højeste støttebeløb, der i henhold til denne forordning kan finde anvendelse på den relevante støtte. Denne forordning bør også indeholde særlige regler for kumulation af støtteforanstaltninger med og uden identificerbare støtteberettigede omkostninger og for kumulation med de minimis-støtte. For de minimis-støtte gælder, at den ofte ikke ydes til eller ikke kan henføres til specifikke identificerbare støtteberettigede omkostninger. I sådanne tilfælde bør det være muligt frit at kumulere de minimis-støtte med statsstøtte, der er fritaget efter denne forordning. Er der derimod ydet de minimis-støtte til de samme identificerbare støtteberettigede omkostninger som statsstøtte, der er fritaget efter denne forordning, bør kumulering kun tillades op til den maksimale støtteintensitet, der er fastsat i denne forordnings kapitel II.

(34) Finansiering, der forvaltes centralt af EU-institutioner, EU-agenturer, EU-fællesforetagender eller andre EU-organer, og som ikke direkte eller indirekte er under medlemsstaternes kontrol, udgør ikke statsstøtte. Hvis en sådan finansiering kombineres med statsstøtte, bør kun sidstnævnte tages i betragtning ved vurderingen af, hvorvidt anmeldelsestærskler og maksimale støtteintensiteter eller maksimale støttebeløb er overholdt. Dette bør gælde, forudsat at den samlede offentlige finansiering ydet til de samme støtteberettigede omkostninger ikke overstiger de mest gunstige finansieringssatser, der er fastsat i de relevante bestemmelser i EU-lovgivningen.

(35) Det har afgørende betydning for den korrekte anvendelse af traktatens bestemmelser, at statsstøtten er gennemsigtig, og gennemsigtighed fører desuden til bedre overholdelse af reglerne og større ansvarlighed, muliggør peer review og medfører i sidste ende en mere effektiv anvendelse af offentlige midler. For at sikre gennemsigtighed bør medlemsstaterne etablere centrale websteder på regionalt eller nationalt plan med kortfattede oplysninger om hver enkelt støtteforanstaltning, der er fritaget efter denne forordning. Alternativt bør medlemsstaterne have mulighed for at offentliggøre kortfattede oplysninger om hver fritaget støtteforanstaltning i Kommissionens modul for gennemsigtighed i statsstøtte. I overensstemmelse med standardpraksis for offentliggørelse af informationer, jf. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1024 ([14]), bør der benyttes et standardformat. Dette format bør muliggøre søgning, download og nem offentliggørelse af information på internettet. Der bør offentliggøres links til alle medlemsstaternes statsstøttewebsteder på Kommissionens websted. I overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, i forordning (EU) 2022/2586 bør der på Kommissionens websted offentliggøres kortfattede oplysninger om hver enkelt støtteforanstaltning, der er fritaget efter denne forordning.

(36) Håndhævelsen af statsstøttereglerne beror i høj grad på medlemsstaternes samarbejde. Derfor bør medlemsstaterne træffe alle nødvendige foranstaltninger til at sikre, at denne forordning overholdes, herunder også med hensyn til opfyldelsen af de relevante betingelser for individuel støtte, der ydes inden for rammerne af gruppefritagne ordninger.

(37) Med henblik på at sikre et effektivt tilsyn med støtteforanstaltninger i overensstemmelse med forordning (EU) 2022/2586 bør der fastsættes krav til medlemsstaternes indberetning af støtteforanstaltninger, der er fritaget i overensstemmelse med nærværende forordning. Desuden bør der i lyset af den forældelsesfrist, der er fastsat i artikel 17 i Rådets forordning (EU) 2015/1589 ([15]), fastsættes regler for de registre, som medlemsstaterne skal føre om støtte, der er fritaget efter nærværende forordning.

(38) Med henblik på at styrke effektiviteten af de forenelighedsbetingelser, der fastsættes i denne forordning, bør Kommissionen kunne inddrage gruppefritagelsen for fremtidige støtteforanstaltninger, hvis kravene ikke overholdes. Kommissionen bør kunne begrænse denne inddragelse til bestemte støttetyper, bestemte støttemodtagere eller støtteforanstaltninger vedtaget af bestemte myndigheder, når det kun er for en begrænset gruppe af foranstaltninger eller for bestemte myndigheders vedkommende, at denne forordning ikke er overholdt. En sådan målrettet inddragelse af gruppefritagelsen bør være en rimelig og direkte følge af den konstaterede manglende overholdelse. Hvis en støtteforanstaltning ikke er blevet anmeldt og ikke opfylder alle betingelserne for at blive fritaget for anmeldelsespligten, udgør den ulovlig støtte, som Kommissionen skal undersøge efter den relevante procedure for ikkeanmeldt støtte i henhold til forordning (EU) 2015/1589. Inddragelse af gruppefritagelsen for fremtidige støtteforanstaltninger bør ikke ændre ved, at hidtidige foranstaltninger, som er i overensstemmelse med denne forordning, er gruppefritagne.

(39) For at undgå forskelle, der kan medføre fordrejning af konkurrencen og samhandelen, og lette samordningen mellem EU-initiativer og medlemsstaternes initiativer vedrørende SMV'er, samt for at skabe administrativ klarhed og retssikkerhed, bør definitionen af en SMV, jf. bilag I til denne forordning, være baseret på definitionen i Kommissionens henstilling 2003/361/EF ([16]).

(40) Statsstøttepolitikken bør revideres regelmæssigt på grundlag af Kommissionens erfaringer på området. Derfor bør denne forordnings anvendelsesperiode begrænses. Der bør fastsættes overgangsbestemmelser vedrørende håndteringen af fritagne støtteordninger fra udløbet af denne forordnings anvendelsesperiode. Disse regler bør give medlemsstaterne tid til at tilpasse sig eventuelle fremtidige regelsæt —

([14]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1024 af 20. juni 2019 om åbne data og videreanvendelse af den offentlige sektors informationer (EUT L 172 af 26.6.2019, s. 56, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj).

([15]) Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([16]) Kommissionens henstilling 2003/361/EF af 6. maj 2003 om definitionen af mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder (EUT L 124 af 20.5.2003, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på følgende kategorier af støtte:

a) driftsstøtteordninger til nedbringelse af de eksterne omkostninger ved transport

b) driftsstøtteordninger til etablering af nye kommercielle godsforbindelser ad jernbane og ad indre vandveje

c) investeringsstøtteordninger til etablering, opgradering og fornyelse af jernbanerelaterede servicefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje og multimodale faciliteter til transport ad jernbane eller ad indre vandveje, herunder havnesuprastruktur, forudsat at den pågældende suprastruktur befinder sig i en facilitet til transport ad indre vandveje eller en multimodal transportfacilitet med forbindelse til jernbane eller indre vandveje

d) ad hoc-investeringsstøtte og investeringsstøtteordninger til etablering, opgradering og fornyelse af godsterminaler for transport ad jernbane eller ad indre vandveje

e) investeringsstøtteordninger til etablering, opgradering og fornyelse af private sidespor

f) investeringsstøtteordninger til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje

g) investeringsstøtteordninger til anskaffelse af intermodale lasteenheder og kraner om bord på fartøjer

h) investeringsstøtteordninger til opnåelse af interoperabilitet inden for sektorerne for bæredygtig landtransport

i) investeringsstøtteordninger til tilpasning og modernisering inden for sektorerne for bæredygtig landtransport.

2. Denne forordning finder ikke anvendelse på følgende kategorier af støtte:

a) støtteordninger, som ikke udtrykkeligt udelukker udbetaling af individuel støtte til en virksomhed, som ikke har efterkommet et påbud om tilbagebetaling af støtte ydet af den samme medlemsstat, som Kommissionen ved en tidligere afgørelse har erklæret ulovlig og uforenelig med det indre marked

b) ad hoc-støtte til en virksomhed, som ikke har efterkommet et påbud om tilbagebetaling af støtte ydet af den samme medlemsstat, som Kommissionen ved en tidligere afgørelse har erklæret ulovlig og uforenelig med det indre marked

c) støtte, som er betinget af, at der anvendes indenlandske varer frem for importerede

d) støtte til kriseramte virksomheder

e) støtteforanstaltninger, der i sig selv, som følge af de betingelser, der er knyttet til dem, eller i kraft af deres finansieringsmåde uundgåeligt vil føre til en overtrædelse af EU-retten, navnlig:

   i) støtteforanstaltninger, hvor støtten betinges af, at modtageren har sit hovedkontor eller hovedsagelig er etableret i den relevante medlemsstat. Det er dog tilladt at stille krav om et forretningssted eller en filial i den støtteydende medlemsstat på tidspunktet for støttens udbetaling

   ii) støtte, hvis ydelse er betinget af, at modtageren gør brug af nationalt producerede varer eller nationale tjenesteydelser

f) støtte til opfyldelse af forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse inden for person- eller godstransport

g) støtte til havneinfrastruktur og adgangsinfrastruktur i havne, som vurderes af Kommissionen direkte i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra c), eller som er omfattet af forordning (EU) nr. 651/2014

h) støtteordninger som opført i kapitel II, hvis de er omfattet af bestemmelserne i artikel 20, fra seks måneder efter deres ikrafttræden eller fra en senere dato, som fastsættes af Kommissionen i overensstemmelse med artikel 20, stk. 1

i) enhver ændring af de i litra h) omhandlede støtteordninger med undtagelse af ændringer, som ikke påvirker støtteordningens forenelighed efter denne forordning eller ikke i væsentlig grad påvirker indholdet af den godkendte evalueringsplan.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

a) »sektorer for bæredygtig landtransport«: jernbanesektoren, sektoren for transport ad indre vandveje og bæredygtig multimodal transport inden for landtransportsektoren

b) »eksterne omkostninger ved transport«: omkostninger, som transportbrugerne skaber, og som ikke bæres af dem, men af samfundet som helhed, navnlig omkostninger med hensyn til drivhusgasemissioner, luftforurening, kvæstelser og dødsfald samt støj og trængsel

c) »støtteordning«: enhver retsakt, i henhold til hvilken der kan tildeles individuel støtte til virksomheder, som er defineret generelt og abstrakt, uden at der er behov for yderligere gennemførelsesforanstaltninger, og enhver retsakt, i henhold til hvilken, en eller flere virksomheder kan tildeles støtte, som ikke er knyttet til et bestemt projekt, i en ikke nærmere defineret periode og/eller for et ikke nærmere defineret beløb

d) »ny kommerciel godsforbindelse ad jernbane«: en kommerciel forbindelse til udførelse af ny regelmæssig godstransport ad jernbane mellem mindst to godsterminaler, der ikke har været direkte forbundet med regelmæssige godsforbindelser ad jernbane i mindst tre år forud for idriftsættelsen af den pågældende forbindelse

e) »ny kommerciel godsforbindelse ad indre vandveje«: en kommerciel forbindelse til udførelse af ny regelmæssig godstransport ad indre vandveje mellem mindst to godsterminaler, der ikke har været forbundet med regelmæssige godsforbindelser ad indre vandveje i mindst tre år forud for idriftsættelsen af den pågældende forbindelse

f) »godsterminal«: et anlæg, der er udstyret til omladning og midlertidig oplagring af gods

g) »jernbanerelateret servicefacilitet«: en servicefacilitet (f.eks. en godsterminal eller en vedligeholdelses- eller lagerfacilitet) og tilhørende adgangsinfrastruktur (herunder det fysiske eller digitale udstyr, der er nødvendigt for at gøre den funktionsdygtig), der er beliggende i Unionen og er omhandlet i bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU ([17]), bortset fra faciliteter eller udstyr, der anvendes til at udføre ikketransportmæssige aktiviteter

h) »adgangsinfrastruktur«: enhver type infrastruktur, der er nødvendig for at sikre adgangen fra land, hav eller flod for brugere til en multimodal facilitet til transport ad jernbane eller ad indre vandveje eller en unimodal jernbanerelateret servicefacilitet eller facilitet til transport ad indre vandveje såsom veje, jernbanespor, sejlrender og sluser

i) »facilitet til transport ad indre vandveje«: en servicefacilitet (f.eks. en godsterminal eller en vedligeholdelses- eller lagerfacilitet) og tilhørende adgangsinfrastruktur (herunder det fysiske eller digitale udstyr, der er nødvendigt for at gøre faciliteten funktionsdygtig), som er beliggende i Unionen og anvendes til at udføre transport ad indre vandveje, bortset fra faciliteter eller udstyr, der anvendes til at udføre ikketransportmæssige aktiviteter

j) »havnesuprastruktur«: overfladefaciliteter (f.eks. til oplagring), stationært udstyr (f.eks. pakhuse og terminalbygninger) og mobilt udstyr (f.eks. kraner) i en havn til levering af transportrelaterede havnetjenester, forudsat at den pågældende suprastruktur befinder sig i en multimodal transportfacilitet med forbindelse til jernbane eller indre vandveje

([17]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

k) »multimodal facilitet til transport ad jernbane eller ad indre vandveje«: en servicefacilitet, herunder havnesuprastruktur og godsterminaler for transport ad jernbane eller ad indre vandveje, samt tilhørende adgangsinfrastruktur (herunder det fysiske eller digitale udstyr, der er nødvendigt for at gøre faciliteten funktionsdygtig), som er beliggende i Unionen og er nødvendig for at udføre transport ad jernbane eller ad indre vandveje i kombination med andre transportformer, bortset fra faciliteter eller udstyr, der anvendes til at udføre ikketransportmæssige aktiviteter

l) »multimodal transport«: gods- eller persontransport med mindst to forskellige transportformer

m) »ad hoc-støtte«: støtte, der ikke ydes inden for rammerne af en støtteordning

n) »privat sidespor«: et privat ejet og privat drevet stykke jernbaneinfrastruktur, herunder jernbanespor og alle andre installationer og alt andet udstyr, der er nødvendigt for at gøre infrastrukturen funktionsdygtig, som forbinder lastefaciliteter, der ikke betragtes som servicefaciliteter som omhandlet i bilag II til direktiv 2012/34/EU, og eventuel specialiseret infrastruktur, der betjener et privat ejet og privat drevet stykke jernbaneinfrastruktur, med det offentlige jernbanenet

o) »specialiseret infrastruktur«: infrastruktur, som er opført til virksomheder, der er udpeget på forhånd, og som er indrettet med henblik på deres behov

p) »køretøj eller fartøj til transport ad jernbane eller indre vandveje«:

   i) rullende materiel eller

   ii) et fartøj til transport ad indre vandveje

q) »rullende materiel«: en af følgende:

   i) lokomotiver til gods- og persontransport samt passagervogne, herunder brændstof- eller eldrevne trækkraftenheder, selvkørende brændstof- eller eldrevne tog og personvogne

   ii) godsvogne, herunder lave køretøjer konstrueret til kørsel på hele nettet, og køretøjer til transport af lastvogne

r) »fartøj til transport ad indre vandveje«: et fartøj til person- eller godstransport, der udelukkende eller hovedsagelig er beregnet til sejlads på indre vandveje eller i farvande inden for eller i umiddelbar nærhed af beskyttede farvande, herunder specialbyggede fartøjer til at fremdrive en konvoj, der skubbes

s) »små midcapselskaber«: virksomheder, som opfylder kriterierne i bilag IV til denne forordning. For støtte, der indgår i finansielle produkter, som støttes af InvestEU-Fonden inden for rammerne af Unionens flerårige finansielle ramme for 2021-2027 ([18]), skal »små midcapselskaber« forstås som virksomheder, som ikke er SMV'er og har op til 499 ansatte

t) »intermodal lasteenhed«: en container, et veksellad eller en sættevogn eller et motorkøretøj eller vogntog til godstransport, der anvendes til intermodal transport

u) »intermodal transport«: godsbevægelser i en og samme intermodale lasteenhed foretaget ved hjælp af flere på hinanden følgende transportformer, hvor selve godset ikke håndteres ved skift af transportform

v) »søgående fartøj«: fartøj, der ikke udelukkende eller hovedsagelig sejler på indre vandveje eller i farvande inden for eller i umiddelbar nærhed af beskyttede farvande

w) »kriseramt virksomhed«: en kriseramt virksomhed som defineret i artikel 2, nr. 18), i forordning (EU) nr. 651/2014

x) »udstyr til bæredygtig multimodal transport«: udstyr, som anvendes i forbindelse med bæredygtig multimodal transport såsom sættevogne, der kan løftes med kran, bortset fra udstyr, der anvendes i forbindelse med faciliteterne

y) »individuel støtte«: i) ad hoc-støtte samt ii) tildelinger af støtte til individuelle støttemodtagere på grundlag af en støtteordning

([18]) Rådets forordning (EU, Euratom) 2020/2093 af 17. december 2020 om fastlæggelse af den flerårige finansielle ramme for årene 2021-2027 (EUT L 433 I af 22.12.2020, s. 11, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj).

z) »godsterminal for transport ad jernbane eller ad indre vandveje«: en godsterminal mellem to forskellige jernbanesystemer eller mellem mindst to transportformer, hvoraf den ene er jernbane eller indre vandveje, samt tilhørende adgangsinfrastruktur (herunder det fysiske eller digitale udstyr, der er nødvendigt for at gøre faciliteten funktionsdygtig), som er beliggende i Unionen, f.eks. godsterminaler i indlandshavne eller søhavne, langs indre vandveje eller i lufthavne eller multimodale logistiske platforme, bortset fra faciliteter eller udstyr, der anvendes til at udføre ikketransportmæssige aktiviteter

(aa) »egenkapitalinvestering«: tilrådighedsstillelse af kapital til en virksomhed gennem direkte eller indirekte investering til gengæld for ejerskab af en tilsvarende del af denne virksomhed

(bb) »kvasiegenkapitalinvestering«: en finansieringsform, der rangerer mellem egenkapital og gæld, idet den indebærer en større risiko end foranstående gæld og en lavere risiko end kernekapital, og hvis afkast for indehaveren primært er baseret på målvirksomhedens overskud eller tab, og som der ikke er sikkerhed for i tilfælde af misligholdelse. Kvasiegenkapitalinvesteringer kan struktureres som usikret og efterstillet gæld, herunder mezzaningæld, og i nogle tilfælde som gæld, der kan konverteres til egenkapital eller »preferred equity«

(cc) »arbejdets påbegyndelse«: enten påbegyndelsen af etablerings-/anlægsarbejdet i forbindelse med investeringsprojektet eller det første retligt bindende tilsagn om køb af udstyr, alt efter hvad der indtræffer først, eller, ved virksomhedsovertagelser, tidspunktet for erhvervelsen af de aktiver, der er direkte knyttet til den erhvervede virksomhed

(dd) »efterfølgerordning på skatteområdet«: en ordning i form af skattefordele, som udgør en ændret udgave af og erstatter en tidligere eksisterende ordning i form af skattefordele

(ee) »støtteintensitet«: bruttostøttebeløbet udtrykt i procent af de støtteberettigede omkostninger, før eventuelt fradrag af skat og andre afgifter

(ff) »transportvirksomhed«: en virksomhed, der udfører transport af passagerer eller gods inden for sektorerne for bæredygtig landtransport

(gg) »transportarrangør«: en virksomhed, der arrangerer transport af gods og dermed træffer valget mellem transportformer

(hh) »bæredygtig landtransport«: transport af gods eller passagerer ad jernbane, indre vandveje eller bæredygtig multimodal transport

(ii) »landtransport«: jernbanetransport, transport ad indre og vejtransport af gods eller passagerer

(jj) »nærskibsfart«: transport af gods og/eller passagerer ad søvejen mellem havne i en eller flere medlemsstaters geografiske farvande eller mellem en havn i medlemsstaternes farvande og en havn beliggende i et tilgrænsende tredjelands farvande med kyststrækninger langs have ved en eller flere medlemsstaters grænser ([19])

(kk) »bæredygtig multimodal transport«: gods- eller persontransport med mindst to forskellige transportformer, hvor mindst en af de anvendte transportformer er jernbane eller indre vandveje, eller hvor den multimodale transport kombinerer landtransport med nærskibsfart

ll) »ikketransportmæssige aktiviteter«: kommercielle tjenester, som ikke er knyttet til bæredygtig landtransport, herunder hjælpetjenester til passagerer, speditører eller andre tjenesteudbydere, f.eks. udlejning af kontorer, butikker og hoteller

mm) »TEN-T«: det net, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, i forordning (EU) 2024/1679

nn) »jernbanevirksomhed«: en jernbanevirksomhed som defineret i artikel 3, nr. 1), i direktiv 2012/34/EU

([19]) Artikel 3, nr. 25), i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1679 af 13. juni 2024 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet, ændring af forordning (EU) 2021/1153 og (EU) nr. 913/2010 og ophævelse af forordning (EU) nr. 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

oo) »nytilkommen« en jernbanevirksomhed som defineret i artikel 3, nr. 1), i direktiv 2012/34/EU, som opfylder begge følgende betingelser:

i) på støttetildelingstidspunktet er der gået mindre end 20 år, siden den nytilkomne fik udstedt en licens efter artikel 17, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU for det pågældende markedssegment

ii) den nytilkomne er ikke tilknyttet, jf. artikel 3, stk. 3, i bilag I til nærværende forordning, en jernbanevirksomhed, der har fået udstedt en licens i henhold til artikel 3, nr. 14), i direktiv 2012/34/EU før den 1. januar 2010

pp) »små og mellemstore virksomheder« eller »SMV'er«: virksomheder, som opfylder kriterierne i bilag I til denne forordning

qq) »det europæiske RIS-miljø«: en elektronisk platform med ét adgangspunkt baseret på nationale flodinformationstjenester, som leverer tekniske og operationelle tjenester til RIS-brugere og indeholder links til elektronisk indberetning efter engangsprincippet for at sikre, at borgere og virksomheder kun skal indberette oplysninger til de offentlige forvaltninger én gang

rr) »telematiksystemer i godstrafikken«: applikationer såsom informationssystemer (overvågning i realtid af gods og tog), sorterings- og allokeringssystemer, reserverings-, betalings- og faktureringssystemer, applikationer til styring af korrespondancen med andre transportformer og udfærdigelse af elektroniske ledsagedokumenter

ss) »europæisk køretøjs- eller fartøjsregister«: et register i henhold til artikel 22, stk. 1, og artikel 47, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 ([20]).

Artikel 3

Betingelser for fritagelse

Støtteordninger, individuel støtte ydet i henhold til støtteordninger og ad hoc-støtte betragtes som forenelige med det indre marked efter traktatens artikel 93 og er fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at støtten opfylder alle de generelle betingelser, der er fastsat i kapitel I, og de særlige betingelser for den relevante kategori af støtte, der er fastsat i kapitel II.

Artikel 4

Anmeldelsestærskler

Denne forordning finder ikke anvendelse på støtte, der overskrider følgende tærskler udtrykt i maksimale støttebeløb:

a) individuel driftsstøtte til etablering af nye kommercielle forbindelser, som ydes i henhold til en ordning: 15 mio. EUR pr. forbindelse

b) individuel investeringsstøtte til etablering, opgradering og fornyelse af jernbanerelaterede servicefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje eller faciliteter til multimodal transport ad jernbane eller ad indre vandveje, som ydes i henhold til en ordning: 30 mio. EUR pr. projekt

c) ad hoc-investeringsstøtte til etablering, opgradering og fornyelse af godsterminaler for transport ad jernbane eller ad indre vandveje: 10 mio. EUR pr. projekt

d) individuel investeringsstøtte til private sidespor, som ydes i henhold til en ordning: 4 mio. EUR pr. projekt.

([20]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Artikel 5

Støttens gennemsigtighed

1. Denne forordning finder kun anvendelse på støtte, hvis bruttosubventionsækvivalent kan forudberegnes præcist, uden at det er nødvendigt først at foretage en risikovurdering (»gennemsigtig støtte«).

2. Følgende kategorier af støtte betragtes som gennemsigtige:

a) støtte indeholdt i tilskud og rentetilskud

b) støtte indeholdt i lån, når bruttosubventionsækvivalenten er blevet beregnet på basis af de gældende referencesatser på det tidspunkt, hvor lånet blev ydet, som fastsat i Kommissionens meddelelse om revision af metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten ([21])

c) støtte i form af skattefordele eller afgiftsnedsættelser, når foranstaltningen omfatter et loft, som sikrer, at den gældende tærskel ikke overskrides

d) støtte i form af egenkapitalinvesteringer og kvasiegenkapitalinvesteringer, når bruttosubventionsækvivalenten anses for at svare til de nominelle beløb for disse investeringer

e) støtte indeholdt i garantier, når en af følgende betingelser er opfyldt:

   i) bruttosubventionsækvivalenten er blevet beregnet på basis af de minimumspræmier, der er fastsat i Kommissionens meddelelse om anvendelsen af EF-traktatens artikel 107 og 108 på statsstøtte i form af garantier

   ii) metoden til beregning af garantiens bruttosubventionsækvivalent er inden foranstaltningens gennemførelse, efter anmeldelsen af denne metode til Kommissionen, blevet godkendt på grundlag af en kommissionsmeddelelse om anvendelsen af traktatens artikel 107 og 108 på statsstøtte i form af garantier, og den godkendte metode tager udtrykkeligt sigte på den type garantier og den type underliggende transaktioner, der er relevante i forbindelse med anvendelsen af denne forordning

   iii) støtten ydes til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje i form af garantier i overensstemmelse med betingelserne i denne forordnings artikel 14.

Artikel 6

Tilskyndelsesvirkning

1. Denne forordning finder kun anvendelse på støtte, der har en tilskyndelsesvirkning.

2. Støtte anses for at have en tilskyndelsesvirkning, hvis modtageren før projektets eller aktivitetens påbegyndelse har indgivet en skriftlig støtteansøgning til den pågældende medlemsstat. Ansøgningen om støtte skal mindst indeholde følgende oplysninger:

a) virksomhedens navn og størrelse

b) en beskrivelse af projektet eller aktiviteten, herunder dets start- og slutdato

c) projektets placering eller det sted, hvor aktiviteten udføres

d) en liste over omkostningerne ved projektet eller aktiviteten

e) støttetype (tilskud, lån, garanti, tilbagebetalingspligtigt forskud eller andet) og beløbet for den offentlige finansiering, som projektet eller aktiviteten kræver.

([21]) EUT C 14 af 19.1.2008, s. 6.

3. Ad hoc-støtte til store virksomheder anses for at have en tilskyndelsesvirkning, når medlemsstaten ud over at sikre, at betingelserne i stk. 2 er opfyldt, før den yder den pågældende støtte har kontrolleret, at den dokumentation, som støttemodtageren har udarbejdet, godtgør, at støtten vil føre til et eller flere af følgende resultater:

a) en væsentlig udvidelse af projektets/aktivitetens omfang

b) en væsentlig forhøjelse af det samlede beløb, som støttemodtageren bruger til projektet/aktiviteten

c) en væsentligt hurtigere gennemførelse af projektet/aktiviteten.

4. Uanset stk. 2 og 3 anses foranstaltninger i form af skattefordele for at have tilskyndelsesvirkning, når alle følgende betingelser er opfyldt:

a) foranstaltningen giver ret til støtte efter objektive kriterier, og uden at medlemsstaten skal tage yderligere stilling dertil

b) foranstaltningen er vedtaget og trådt i kraft, før arbejdet med det projekt eller den aktivitet, hvortil der ydes støtte, er påbegyndt, undtagen hvor der er tale om efterfølgerordninger, forudsat at projektet eller aktiviteten allerede var omfattet af de foregående skattefordelsordninger.

5. Uanset stk. 2, 3 og 4 anses støtte med henblik på at nedbringe de eksterne omkostninger ved transport for at have tilskyndelsesvirkning, når betingelserne i artikel 10 er opfyldt.

Artikel 7

Støtteintensitet og støtteberettigede omkostninger

1. Ved beregning af støtteintensitet og støtteberettigede omkostninger skal alle anvendte tal opgøres før eventuelt fradrag af skat og andre afgifter. Ved beregning af støtteintensitet og støtteberettigede omkostninger medregnes imidlertid ikke merværdiafgift afholdt i forbindelse med støtteberettigede omkostninger eller udgifter, hvis den er refusionsberettiget i henhold til de gældende nationale skatteregler. Der skal foreligge klar, specificeret og aktuel dokumentation for de støtteberettigede omkostninger. De støtteberettigede omkostninger kan beregnes i overensstemmelse med bestemmelserne om forenklede omkostninger, forudsat at aktiviteten i det mindste delvis finansieres gennem en EU-fond, der gør det muligt at benytte bestemmelserne om forenklede omkostninger, og at omkostningskategorien er støtteberettiget i henhold til de relevante bestemmelser. I så fald finder de forenklede omkostningsmuligheder, der er fastsat i de relevante regler for EU-fonden, anvendelse.

2. For projekter, der gennemføres i overensstemmelse med genopretnings- og resiliensplaner som godkendt af Rådet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/241 ([22]), kan støtteberettigede omkostninger også beregnes i overensstemmelse med metoden med forenklede omkostninger som fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1303/2013 ([23]) eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1060 ([24]).

3. Hvis støtten ydes som andet end tilskud, er støttebeløbet støttens bruttosubventionsækvivalent.

([22]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/241 af 12. februar 2021 om oprettelse af genopretnings- og resiliensfaciliteten (EUT L 57 af 18.2.2021, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj).

([23]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1303/2013 af 17. december 2013 om fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond, Samhørighedsfonden, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om generelle bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond, Samhørighedsfonden og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 1083/2006 (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 320, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj).

([24]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1060 af 24. juni 2021 om fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond Plus, Samhørighedsfonden, Fonden for Retfærdig Omstilling og Den Europæiske Hav-, Fiskeri- og Akvakulturfond og om finansielle regler for nævnte fonde og for Asyl-, Migrations- og Integrationsfonden, Fonden for Intern Sikkerhed og instrumentet for finansiel støtte til grænseforvaltning og visumpolitik (EUT L 231 af 30.6.2021, s. 159, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj).

4. Støtte, der udbetales i fremtiden, herunder støtte der udbetales i flere rater, tilbagediskonteres til dens værdi på det tidspunkt, hvor den blev tildelt. De støtteberettigede omkostninger tilbagediskonteres til deres værdi på det tidspunkt, hvor støtten blev tildelt. Den rentesats, der anvendes til tilbagediskontering, er den gældende diskonteringssats på tildelingstidspunktet som fastsat i Kommissionens meddelelse om revision af metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten ([25]).

Artikel 8

Kumulering

1. Ved vurderingen af, om anmeldelsestærsklerne i artikel 4 og de maksimale støtteintensiteter i kapitel II er overholdt, skal der tages hensyn til den samlede statsstøtte til den aktivitet, det projekt eller den virksomhed — afhængigt af typen af støtte — hvortil der ydes støtte.

2. Når EU-finansiering, der forvaltes centralt af EU-institutioner, EU-agenturer, EU-fællesforetagender eller andre EU-organer, som ikke kontrolleres direkte eller indirekte af medlemsstaten, kombineres med statsstøtte, tages alene statsstøtten i betragtning ved vurderingen af, hvorvidt anmeldelsestærskler og maksimale støtteintensiteter eller -beløb er overholdt, forudsat at den samlede offentlige finansiering til de samme støtteberettigede omkostninger ikke overstiger den højeste støttesats, der er fastsat i EU-retten.

3. Støtte med identificerbare omkostninger, der er fritaget ved denne forordning, kan kumuleres med:

a) enhver anden statsstøtte, når den pågældende støtte vedrører andre identificerbare støtteberettigede omkostninger end den støtte, der er fritaget ved denne forordning

b) enhver anden statsstøtte til de samme støtteberettigede omkostninger, hvad enten de overlapper helt eller delvist, forudsat at en sådan kumulering ikke medfører en overskridelse af den maksimale støtteintensitet eller det maksimale støttebeløb, der finder anvendelse efter denne forordning

c) enhver de minimis-støtte til de samme støtteberettigede omkostninger, forudsat at en sådan kumulering ikke medfører en overskridelse af den maksimale støtteintensitet eller det maksimale støttebeløb, der finder anvendelse efter denne forordning

d) enhver anden statsstøtte uden identificerbare støtteberettigede omkostninger, navnlig støtte uden identificerbare støtteberettigede omkostninger, der er fritaget efter forordning (EU) nr. 651/2014 eller de minimis-støtte uden identificerbare støtteberettigede omkostninger.

Artikel 9

Offentliggørelse og oplysninger

1. Den berørte medlemsstat offentliggør i Kommissionens modul om gennemsigtighed ([26]) eller på et centralt statsstøttewebsted på nationalt eller regionalt niveau:

a) et resumé som omhandlet i artikel 19 i det standardiserede format, der er fastsat i bilag II, eller et link hertil

b) den fulde ordlyd af hver enkelt støtteforanstaltning, jf. artikel 19, eller et link, der giver adgang hertil

c) de oplysninger, der er anført i bilag III, om hver individuel støttetildeling på over 100 000 EUR.

2. Medlemsstaterne udformer deres centrale statsstøttewebsteder på en måde, der giver let adgang til oplysningerne, jf. bilag III.

([25]) EUT C 14 af 19.1.2008, s. 6.
([26]) Offentlig søgning i databasen for gennemsigtighed i statsstøtte, som findes på: https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=da.

3. For støtteordninger i form af skattefordele anses betingelserne i stk. 1 for at være opfyldt, når medlemsstaterne offentliggør de krævede oplysninger om individuelle støttetildelinger i følgende beløbstrancher (i mio. EUR):

0,1–0,5

0,5–1

1-2

2-5

5–10

10–20

20–50

50 og derover.

4. Medlemsstaterne offentliggør de oplysninger, der er omhandlet i stk. 1, litra c), på en organiseret, tilgængelig og standardiseret måde, jf. bilag III, med effektive søge- og downloadfunktioner. Medlemsstaterne offentliggør oplysningerne senest seks måneder efter den dato, hvor støtten blev tildelt, eller, hvis det drejer sig om støtte i form af skattefordele, senest et år efter udløbet af fristen for indgivelse af selvangivelsen. Oplysningerne skal være tilgængelige i mindst 10 år fra det tidspunkt, hvor støtten blev tildelt.

5. Kommissionen offentliggør på sit websted:

a) links til statsstøttewebstederne som omhandlet i stk. 1

b) det resumé, der er nævnt i artikel 19.

KAPITEL II

SÆRLIGE BESTEMMELSER FOR FORSKELLIGE KATEGORIER AF STØTTE

AFDELING 1

Driftsstøtte

Artikel 10

Støtte med henblik på at nedbringe de eksterne omkostninger ved transport

1. Driftsstøtteordninger med henblik på at nedbringe de eksterne omkostninger ved transport er forenelige med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.

2. Der må ydes støtte til person- og godstransport ad jernbane, ad indre vandveje samt til bæredygtig multimodal person- og godstransport. Støtten skal ydes til transportvirksomheder eller transportarrangører, som vælger at benytte bæredygtige landtransportløsninger.

3. De støtteberettigede omkostninger er den del af de eksterne omkostninger ved transport, der undgås ved at anvende transport ad jernbane, indre vandveje eller nærskibsfart som led i bæredygtig multimodal transport i stedet for at anvende mindre bæredygtige konkurrerende transportformer. De undgåede eksterne omkostninger beregnes i overensstemmelse med de regler og den metode, der er fastsat i Kommissionens håndbog om de eksterne omkostninger ved transport som ændret eller erstattet ([27]).

([27]) Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, H. Essen, D. Fiorello, K. El Beyrouty m.fl., »Handbook on the external costs of transport« – 2019-udgaven – 1.1, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

4. De støtteberettigede omkostninger beregnes ved at gange i) forskellen i eksterne omkostninger pr. passager-km, ton-km eller køretøjs-/fartøjs-km (eller andre transportenheder som anført i Kommissionens håndbog) mellem den støttede transportform og det mindre bæredygtige alternativ med ii) den samlede volumen af samme enhed, som støttemodtageren har realiseret i den periode, hvor de støtteberettigede omkostninger er påløbet. Medlemsstaterne kan benytte metoden for eksterne omkostninger til at dække enhver driftsomkostning, herunder driftsomkostningerne ved brug af infrastruktur.

5. Støtteintensiteten må højst udgøre 60 % af de støtteberettigede omkostninger.

6. Støtten skal ydes på basis af det faktiske antal enheder af den udførte transporttjeneste, udtrykt i køretøjs-/fartøjs-km, passager-km for personbefordring, ton-km for godstransport eller andre transportenheder som anført i Kommissionens håndbog, og ikke som et fast beløb.

7. Støtte ydet til transportvirksomheder og transportarrangører skal enten forhindre, at der sker et fald i udbredelsen af bæredygtige former for landtransport, eller bidrage til at øge skiftet til bæredygtige former for landtransport. Med henblik herpå offentliggør støttemodtagerne som minimum følgende oplysninger:

a) den støtteydende myndighed

b) datoen for støttens tildeling

c) det modtagne støttebeløb

d) den periode og de operationer, støtten dækker.

Artikel 11

Støtte til etablering af nye kommercielle godsforbindelser ad jernbane og ad indre vandveje

1. Støtteordninger til etablering af nye kommercielle godsforbindelser ad jernbane og nye kommercielle godsforbindelser ad indre vandveje er forenelige med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.

2. Støtten skal ydes til transportvirksomheder eller transportarrangører, som samler efterspørgslen og arrangerer regelmæssig godstransport mellem godsterminaler for transport ad jernbane eller for transport ad indre vandveje med henblik på at etablere nye kommercielle godsforbindelser ad jernbane og ad indre vandveje

3. De støtteberettigede omkostninger er det driftstab, der opstår som følge af den pågældende forbindelse, i en periode på højst fem år fra den dato, hvor støttemodtageren påbegynder driften af den nye kommercielle forbindelse.

4. Driftsomkostninger, som er forbundet med og afholdes forud for den potentielle etablering af en ny forbindelse, f.eks. i forbindelse med forberedende undersøgelser eller gennemførlighedsundersøgelser, er også støtteberettigede. Hvis den nye kommercielle forbindelse etableres, skal disse driftsomkostninger medregnes i de støtteberettigede omkostninger for det første driftsår af den nye kommercielle forbindelse. Hvis den nye kommercielle forbindelse ikke etableres, er de førnævnte driftsomkostninger støtteberettigede i op til et år efter den dato, hvor de blev afholdt for første gang.

5. Med henblik på denne artikel er driftstabet den negative forskel mellem indtægterne og driftsomkostningerne ved den pågældende forbindelse samt driftsomkostningerne ved arbejder i forbindelse med og forud for etableringen af den nye kommercielle forbindelse. Støtteberettigede omkostninger, der kan henføres til den nye kommercielle forbindelse, omfatter alle direkte driftsomkostninger, der opstår i forbindelse med driften af den nye kommercielle forbindelse, samt et passende bidrag til de driftsomkostninger, der vedrører både den nye kommercielle forbindelse og andre aktiviteter. Alle indtægter i forbindelse med den nye kommercielle forbindelse skal tages i betragtning, herunder eventuel modtaget driftsstøtte med henblik på at nedbringe de eksterne omkostninger ved transport.

6. Støtteintensiteten må højst udgøre 80 % af de støtteberettigede omkostninger i det første år, 70 % af de støtteberettigede omkostninger i det andet år, 60 % af de støtteberettigede omkostninger i det tredje år, 50 % af de støtteberettigede omkostninger i det fjerde år og 40 % af de støtteberettigede omkostninger i det femte år.

7. Støtten må kun udbetales på forhånd, hvis den betales årligt, dvs. i begyndelsen af hver etårig periode. Hvis støtten udbetales på forhånd, foretages der et forudgående skøn over de støtteberettigede omkostninger på grundlag af rimelige fremskrivninger, og disse tilbagediskonteres til deres værdi på det tidspunkt, hvor støtten blev tildelt.

8. Medlemsstaterne skal indføre et kontrolsystem og en claw back-mekanisme for at sikre, at støtten ikke overstiger den gældende støtteintensitet, jf. stk. 6.

AFDELING 2

Investeringsstøtte

Underafdeling A

Investeringsstøtte til unimodale og multimodale jernbanerelaterede servicefaciliteter og faciliteter til transport ad indre vandveje samt til private sidespor

Artikel 12

Støtte til etablering, opgradering og fornyelse af unimodale og multimodale jernbanerelaterede servicefaciliteter og faciliteter til transport ad indre vandveje

1. Støtte til etablering, opgradering og fornyelse (herunder udskiftning) af jernbanerelaterede servicefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje samt multimodale faciliteter til transport ad jernbane eller ad indre vandveje er forenelig med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.

2. Støtten skal ydes til ejere eller operatører af en jernbanerelateret servicefacilitet, en facilitet til transport ad indre vandveje eller en multimodal facilitet til transport ad jernbane eller ad indre vandveje, som etablerer, opgraderer eller fornyer den pågældende facilitet på grundlag af ordninger, bortset fra støtte til etablering, opgradering og fornyelse af godsterminaler for transport ad jernbane eller ad indre vandveje, som også kan ydes på ad hoc-basis. I tilfælde af ad hoc-støtte skal den på forhånd estimerede potentielle efterspørgsel efter kapacitet i det mindste på mellemlang sigt overstige den kombinerede kapacitet for den støttede facilitet og andre eksisterende eller allerede planlagte faciliteter, der med rimelighed kan fungere som alternativer til den støttede facilitet.

3. De støtteberettigede omkostninger er de investeringsomkostninger til materielle (stationære eller mobile) og immaterielle aktiver, der er direkte forbundet med etableringen, opgraderingen eller fornyelsen af den pågældende facilitet. Investeringsomkostningerne omfatter overfladefaciliteter (såsom faciliteter til oplagring), stationært udstyr (såsom pakhuse og terminalbygninger) og udstyr til drift af faciliteten (såsom rækketrucker), som er beliggende i faciliteten, samt IT- og digitalt udstyr og software til levering af transportrelaterede tjenester. Omkostningerne i forbindelse med gennemførlighedsundersøgelser og topologiske undersøgelser såvel som omkostningerne ved planlægning og installation er også støtteberettigede.

4. Omkostningerne ved ikketransportmæssige aktiviteter er ikke støtteberettigede.

5. Støttebeløbet må ikke overskride den laveste af følgende tærskler:

a) differencen mellem på den ene side de støtteberettigede omkostninger og på den anden side summen af investeringens tilbagediskonterede driftsoverskud over dens økonomiske levetid og investeringens tilbagediskonterede terminalværdi (restværdi i slutningen af investeringens økonomiske levetid). Det tilbagediskonterede driftsoverskud omfatter også nettomerfortjenesten som følge af ikketransportmæssige aktiviteter, som er forbundet med de transportaktiviteter, der skal udføres i den pågældende facilitet (f.eks. leje af erhvervsområder i faciliteten). Det tilbagediskonterede driftsoverskud og den tilbagediskonterede terminalværdi skal fratrækkes de støtteberettigede omkostninger forudgående på basis af rimelige fremskrivninger eller efterfølgende ved hjælp af en claw back-mekanisme. Støttebeløbet kan give mulighed for en rimelig fortjeneste. Den rimelige fortjeneste fastsættes under hensyntagen til den typiske fortjeneste i den berørte sektor og for den berørte projekttype. Under alle omstændigheder betragtes en forrentningsgrad, der ikke overstiger den relevante swap-rentesats med tillæg af 100 basispoint, som rimelig

b) 50 % af de støtteberettigede omkostninger.

6. Uanset stk. 5 må der for støtte på op til 5 mio. EUR pr. projekt ydes støtte op til en maksimal støtteintensitet på 50 % af de støtteberettigede omkostninger.

7. Støtteintensiteten må forhøjes med op til 10 procentpoint for faciliteter beliggende langs TEN-T.

8. Alle interesserede brugere skal gives adgang til den støttede facilitet på åbne, gennemsigtige og ikkediskriminerende vilkår i overensstemmelse med sektorlovgivningen, herunder direktiv 2012/34/EU.

9. Enhver koncession eller anden form for overdragelse til tredjemand med henblik på etablering, opgradering, drift eller leje af den facilitet, hvortil der er ydet støtte, skal tildeles på et konkurrencepræget, gennemsigtigt, ikkediskriminerende og ubetinget grundlag.

10. Når ejeren, operatøren og enhver forventet slutbruger af den støttede facilitet er en del af den samme virksomhed eller er tilknyttede virksomheder som omhandlet i bilag I, skal driften af faciliteten tildeles på grundlag af en åben, konkurrencepræget, gennemsigtig og ikkediskriminerende procedure, som eventuelle tilknyttede virksomheder har mulighed for at deltage i. Dette stykke gælder ikke for støtte til opgradering af jernbanerelaterede servicefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje eller multimodale faciliteter til transport ad jernbane eller ad indre vandveje, når investeringsomkostningerne i forbindelse med opgraderingen over en periode på mindst fem år ikke overstiger 10 % af værdien af initialinvesteringen.

Artikel 13

Støtte til etablering, opgradering og fornyelse af private sidespor

1. Støtteordninger til etablering, opgradering eller fornyelse (herunder udskiftning) af private sidespor er forenelige med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.

2. Støtten skal ydes til ejeren eller operatøren af et privat sidespor, som etablerer, opgraderer eller fornyer et privat sidespor.

3. De støtteberettigede omkostninger er investeringsomkostningerne i forbindelse med alle aktiver, der er direkte forbundet med etableringen, opgraderingen eller fornyelsen af det private sidespor. Gennemførlighedsundersøgelser og topologiske undersøgelser samt omkostningerne ved planlægning og installation er også støtteberettigede. Omkostninger ved læsseplatforme og udstyr, der anvendes i forbindelse med jernbaneoperationer på de private sidespor, er også støtteberettigede, forudsat at platformene og udstyret er anskaffet med henblik på af- og pålæsning af tog på de private sidespor.

4. Støttebeløbet må ikke overskride den laveste af følgende tærskler:

a) differencen mellem på den ene side de støtteberettigede omkostninger og på den anden side summen af investeringens tilbagediskonterede driftsoverskud over dens økonomiske levetid og investeringens tilbagediskonterede terminalværdi (restværdi i slutningen af investeringens økonomiske levetid). Det tilbagediskonterede driftsoverskud og den tilbagediskonterede terminalværdi skal fratrækkes de støtteberettigede omkostninger forudgående på basis af rimelige fremskrivninger eller efterfølgende ved hjælp af en claw back-mekanisme. Støttebeløbet kan give mulighed for en rimelig fortjeneste. Den rimelige fortjeneste fastsættes under hensyntagen til den typiske fortjeneste i den berørte sektor og for den berørte projekttype. Under alle omstændigheder betragtes en forrentningsgrad, der ikke overstiger den relevante swap-rentesats med tillæg af 100 basispoint, som rimelig

b) 50 % af de støtteberettigede omkostninger.

5. Uanset stk. 4 må der for støtte på op til 2,5 mio. EUR pr. projekt ydes støtte op til en maksimal støtteintensitet på 50 % af de støtteberettigede omkostninger.

Underafdeling B

Investeringsstøtte til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje samt af udstyr til bæredygtig multimodal transport

Artikel 14

Støtte til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje

1. Investeringsstøtteordninger med henblik på at støtte anskaffelsen af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje er forenelige med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.

2. De støtteberettigede omkostninger er alle investeringsomkostninger forbundet med anskaffelsen af nye eller brugte køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje, fratrukket eventuel anden modtaget støtte. Sådanne omkostninger kan især omfatte prisen på køre- eller fartøjet og leveringsomkostningerne. Omkostninger i forbindelse med designundersøgelser, konsulenttjenester eller ingeniørarbejde er støtteberettigede, når de er knyttet til og er en del af den investering, der er omhandlet i denne artikel. Specialbyggede fartøjer til at udføre slæbning (slæbebåde) er ikke støtteberettigede.

3. Støtten skal ydes til:

a) nytilkomne i jernbanesektoren eller

b) jernbanevirksomheder, virksomheder inden for transport ad indre vandveje eller leasingvirksomheder inden for jernbanesektoren eller sektoren for transport ad indre vandveje, når disse kan betegnes som SMV'er eller små midcapselskaber.

4. Støtten skal ydes i form af en garanti til køberen af køretøjet eller fartøjet til transport ad jernbane eller ad indre vandveje. Garantier skal ydes direkte til de endelige støttemodtagere eller til kreditinstitutter og andre finansielle institutioner som finansielle formidlere, forudsat at støttemodtageren selv frit kan vælge den finansielle formidler. Den finansielle formidler skal kunne dokumentere, at den anvender en ordning, som sikrer, at fordelene i størst muligt omfang videregives til de endelige støttemodtagere i form af større finansieringsvolumener, mere risikofyldte porteføljer, lavere krav til sikkerhedsstillelse eller lavere rentesatser end i en situation uden offentlige garantier.

5. Garantien skal ydes på nye individuelle lån til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje. Det underliggende låns pålydende må ikke overstige de støtteberettigede omkostninger. Garantien må højst dække 80 % af det underliggende lån. Offentlige garantier skal ydes mod et gebyr på mindst 50 basispoint, hvis den tildelende medlemsstats kreditvurdering er AAA-A.

6. Garantiens løbetid skal være begrænset til højst 15 år.

7. Støtte til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje må kumuleres med støtte til opnåelse af interoperabilitet eller støtte til teknisk tilpasning og modernisering, hvis nettomeromkostningerne til opnåelse af interoperabilitet som omhandlet i artikel 16, stk. 6, eller investeringerne til modernisering og teknisk tilpasning som omhandlet i artikel 17, stk. 6, er udelukket af de støtteberettigede omkostninger, der er fastsat i stk. 2.

Artikel 15

Støtte til anskaffelse af intermodale lasteenheder eller kraner om bord på fartøjer

1. Investeringsstøtteordninger til anskaffelse af nye eller brugte intermodale lasteenheder eller kraner om bord på fartøjer er forenelige med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.

2. Støtten skal ydes til virksomheder, som anskaffer intermodale lasteenheder eller kraner om bord på fartøjer.

3. Følgende omkostninger er støtteberettigede:

a) for intermodale lasteenheder: differencen mellem omkostningerne ved transportenheder, der udelukkende anvendes til vejtransport, og omkostningerne ved intermodale lasteenheder, der kan omlades med henblik på bæredygtig multimodal transport

b) for kraner om bord på fartøjer: den fulde anskaffelsespris.

4. De støtteberettigede omkostninger omfatter gennemførlighedsundersøgelser samt omkostningerne ved planlægning og installation.

5. Støttebeløbet må have en støtteintensitet på højst 40 % af de støtteberettigede omkostninger for så vidt angår stk. 3, litra a), og på højst 20 % af de støtteberettigede omkostninger for så vidt angår stk. 3, litra b).

Underafdeling C

Investeringsstøtte til opnåelse af interoperabilitet samt til teknisk tilpasning og modernisering

Artikel 16

Støtte til opnåelse af interoperabilitet

1. Investeringsstøtteordninger med henblik på at støtte investeringer i aktiver, som bidrager til kontinuerlige trafikstrømme mellem nationale net eller transportformer, er forenelige med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.

2. Støtten skal ydes til ejere af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje, transportvirksomheder eller transportarrangører med henblik på at foretage investeringer som omhandlet i stk. 3 i sektorerne for bæredygtig landtransport.

3. Følgende investeringsprojekter er støtteberettigede:

a) det europæiske togkontrolsystem (ETCS), det fremtidige mobilkommunikationssystem til jernbaner (FRMCS), også når det kombineres med det globale system for mobilkommunikation til jernbaner (GSM-R), og automatiseret togdrift (ATO) som en del af det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS) som beskrevet i afledt ret ([28])

b) digital automatisk kobling (DAC) ([29])

c) GSM-R-udstyr som selvstændig enhed

d) tilpasning af rullende materiel til forskellige elektriske systemer

e) tilpasning af rullende materiel til forskellige sporvidder

f) tilpasning af fartøjer til transport ad indre vandveje med henblik på anløb i søhavne samt af søgående fartøjer med henblik på anløb i indlandshavne

g) tilpasning af fartøjer til transport ad indre vandveje til skiftende besejlingsforhold, herunder lave vandstande

h) automatisering af rullende materiel og af fartøjer til transport ad indre vandveje

i) tilpasning af køretøjer eller fartøjer til transport af intermodale lasteenheder

([28]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695 af 10. august 2023 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af forordning (EU) 2016/919 (EUT L 222 af 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

([29]) DAC er en interoperabel komponent til automatisk kobling og frakobling af det rullende materiel i et godstog, både fysisk (f.eks. den mekaniske sammenkobling og luftledningen til bremsning) og digitalt (f.eks. strøm- og dataforbindelse). DAC er et vigtigt element i skabelsen af en moderne og digital europæisk jernbanegodstransport. Det vil ikke alene øge effektiviteten gennem automatiseringsprocesser, men vil også sikre tilstrækkelig energiforsyning til telematiksystemer og sikker datakommunikation i hele toget.

j) nøgleteknologier, der er nødvendige for at gennemføre RIS såsom det europæiske RIS-miljø, det elektroniske kortvisnings- og informationssystem for indlandssejlads, efterretning for skippere, det automatiske identifikationssystem til indlandssejlads og international elektronisk melding (Electronic Reporting International)

k) telematiksystemer til godstrafik og anden software til godstrafik, for så vidt som de bidrager til kontinuerlige trafikstrømme mellem forskellige transportformer, navnlig multimodale identifikations-, tracking-, og sporingssystemer, og multimodale dataudvekslingsplatforme, bortset fra investeringer i applikationer til personbefordring, som f.eks. systemer, der forsyner passagerer med oplysninger før og under rejsen, reservations- og betalingssystemer, bagagehåndteringssystemer samt styring af korrespondancen mellem passagertog og andre former for persontransport.

4. De støtteberettigede omkostninger er alle omkostninger, som er nødvendige for at gennemføre de investeringsprojekter, der er omhandlet i stk. 3. De omfatter omkostninger, der er nødvendige for anskaffelse og installation af den relevante teknologi, omkostninger til projektstyring og leveringsomkostninger. Omkostninger i forbindelse med undersøgelser, afprøvning og godkendelse samt pilot- og prototypeanlæg til gennemførelse af den relevante teknologi på teknologisk modenhedsniveau 9 ([30]) er også støtteberettigede. Vedligeholdelsesomkostninger er ikke støtteberettigede. De aktiver, der finansieres med støtten, skal være nye eller brugte. Hvad angår interoperabilitetsinvesteringer relateret til ERTMS er omkostninger i forbindelse med integration af funktionerne under det europæiske globale satellitnavigationssystem i ERTMS støtteberettigede. Omkostninger i forbindelse med GSM-R-udstyr, som kombineres med FRMCS-udstyr er også støtteberettigede. Omkostninger i forbindelse med investeringer i selvstændigt GSM-R-udstyr er udelukkende støtteberettigede, hvis de er afholdt senest den 31. december 2031.

5. Støtteintensiteten må ikke overstige:

a) 90 % af de støtteberettigede omkostninger for investeringsprojekter som omhandlet i stk. 3, litra a) og b)

b) 50 % af de støtteberettigede omkostninger for investeringsprojekter som omhandlet i stk. 3, litra c)-k).

6. Hvad angår interoperabilitetsinvesteringer i køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje eller i intermodale lasteenheder eller kraner om bord på fartøjer, der planlægges indkøbt, skal de støtteberettigede omkostninger begrænses til nettomeromkostningerne ved interoperabilitet, når disse omkostninger ikke allerede er dækket af en anden form for støtte, navnlig støtte efter artikel 14 eller 15. Nettomeromkostningerne ved interoperabilitet bestemmes som forskellen mellem på den ene side de samlede omkostninger ved køb af det køretøj eller fartøj til transport ad jernbane eller ad indre vandveje eller den intermodale lasteenhed eller kran om bord på et fartøj, der planlægges indkøbt, og som er udstyret med sådanne investeringer, og på den anden side de samlede omkostninger ved køb af det samme køretøj eller fartøj eller den samme intermodale lasteenhed eller kran om bord på et fartøj eller tilsvarende aktiver uden interoperabilitetsinvesteringer i et kontrafaktisk scenario.

7. I mindst fem år efter støttens tildeling skal enhver kontraktlig ordning om overdragelse eller anvendelse mod betaling (f.eks. leasing) af aktiver, som er blevet finansieret med interoperabilitetsstøtte, indeholde en bestemmelse, der præciserer, at investeringen til støtte for interoperabilitet af det pågældende aktiv blev finansieret med statsstøtte. Den kontraktlige ordning skal også indeholde en beskrivelse af eventuelle relevante betingelser i henhold til stk. 9 samt en angivelse af støttebeløbet.

8. Investeringen skal være gennemført og afsluttet mindst ét år før den dato, hvorpå den støttede investering bliver obligatorisk på EU-plan.

9. Det rullende materiel, som tilgodeses af den støttede investering, skal have en gyldig registreringsstatus som dokumenteret ved kode 00, jf. tillæg 3 til Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 ([31]), i det europæiske køretøjsregister i mindst fem år efter gennemførelsen af investeringen.

([30]) Meddelelse fra Kommissionen — Rammebestemmelser for statsstøtte til forskning, udvikling og innovation (EUT C 414 af 28.10.2022, s. 1), fodnote 60. Se også Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, »En europæisk strategi for centrale støtteteknologier – En bro til vækst og job« (COM(2012) 341 final).

([31]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2018/1614 af 25. oktober 2018 om specifikationer for de køretøjsregistre, der er omhandlet i artikel 47 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797, og om ændring og ophævelse af Kommissionens beslutning 2007/756/EF (EUT L 268 af 26.10.2018, s. 53, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

Artikel 17

Støtte til teknisk tilpasning og modernisering inden for sektorerne for bæredygtig landtransport

1. Investeringsstøtteordninger med henblik på at støtte investeringer i aktiver, som bidrager til teknisk tilpasning og modernisering inden for sektorerne for bæredygtig landtransport, er forenelige med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.

2. Støtten skal ydes til ejere af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje, transportvirksomheder eller transportarrangører med henblik på at foretage investeringer som omhandlet i stk. 3 i sektorerne for bæredygtig landtransport.

3. Følgende investeringsprojekter er støtteberettigede:

a) eftermontering eller renovering af rullende materiel

b) eftermontering eller renovering af fartøjer til transport ad indre vandveje, f.eks. med henblik på at forbedre hydrodynamikken og effektiviteten

c) eftermontering eller renovering af udstyr til bæredygtig multimodal transport

d) teknisk tilpasning af rullende materiel og fartøjer til transport ad indre vandveje til nye fragttyper

e) telematiksystemer til godstrafik og anden software til godstrafik inden for jernbanesektoren eller sektoren for transport ad indre vandveje, som ikke falder ind under artikel 16, såsom systemer til information inden for kun én transportform eller digitale reservations- og betalingssystemer, som ikke bidrager til kontinuerlige trafikstrømme, bortset fra investeringer i applikationer til personbefordring, f.eks. systemer der forsyner passagerer med oplysninger før og under rejsen, reservations- og betalingssystemer, bagagehåndteringssystemer samt styring af korrespondancen mellem passagertog og andre former for persontransport

f) software til trafikprognosticering (forventet afgangstidspunkt/forventet ankomsttidspunkt) og software til ruteoptimering

g) digitale systemer til overvågning af køre- og hviletider i forbindelse med jernbanetransport.

4. De støtteberettigede omkostninger er alle omkostninger, der er nødvendige for at gennemføre investeringen. De kan navnlig omfatte omkostninger, der er nødvendige for anskaffelse og installation af den relevante teknologi, omkostninger ved opgradering af en eksisterende installeret teknologi, omkostninger til projektstyring samt leveringsomkostninger. Omkostninger i forbindelse med undersøgelser, afprøvning og godkendelse samt pilot- og prototypeanlæg til gennemførelse af den relevante teknologi på teknologisk modenhedsniveau 9 ([32]) er også støtteberettigede. Vedligeholdelsesomkostninger er ikke støtteberettigede. De aktiver, der finansieres med støtten, skal være nye eller brugte.

5. Støtteintensiteten må højst udgøre 30 % af de støtteberettigede omkostninger.

6. Hvad angår investeringer i køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje eller i udstyr til bæredygtig multimodal transport, der planlægges indkøbt, skal de støtteberettigede omkostninger begrænses til nettomeromkostningerne ved teknisk tilpasning og modernisering, såfremt disse omkostninger ikke allerede er dækket af en anden form for støtte, navnlig støtte efter artikel 14 eller 15. Nettomeromkostningerne ved teknisk tilpasning og modernisering bestemmes som forskellen mellem på den ene side de samlede omkostninger ved køb af det køretøj eller fartøj til transport ad jernbane eller ad indre vandveje eller det udstyr til bæredygtig multimodal transport, der planlægges indkøbt, og som er udstyret med sådanne investeringer, og på den anden side de samlede omkostninger ved køb af det samme aktiv eller et tilsvarende, der kræver teknisk tilpasning eller modernisering, i et kontrafaktisk scenario.

([32]) Meddelelse fra Kommissionen, Rammebestemmelser for statsstøtte til forskning og udvikling og innovation (EUT C 414 af 28.10.2022, s. 1). fodnote 60. Se også meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget, »En europæisk strategi for centrale støtteteknologier – En bro til vækst og job« (COM(2012) 341 final).

7. I mindst fem år efter støttens tildeling skal enhver kontraktlig ordning om overdragelse eller anvendelse mod betaling af aktiver, som er blevet finansieret med støtte til teknisk tilpasning og modernisering af køretøjer eller fartøjer eller af udstyr til bæredygtig multimodal transport, indeholde en bestemmelse, der præciserer, at tilpasningen eller moderniseringen af det pågældende aktiv blev finansieret med statsstøtte, og støttebeløbet skal angives.

8. Investeringen skal være gennemført og afsluttet mindst ét år før den dato, hvorpå den støttede investering bliver obligatorisk på EU-plan.

KAPITEL III

TILSYN

Artikel 18

Inddragelse af gruppefritagelsen

Hvis en medlemsstat yder støtte, der hævdes at være fritaget for anmeldelsespligten i henhold til denne forordning, uden at støtten opfylder betingelserne i kapitel I-II, kan Kommissionen, efter at have givet den pågældende medlemsstat lejlighed til at fremsætte bemærkninger, vedtage en afgørelse om, at alle eller nogle af de fremtidige støtteforanstaltninger, som den pågældende medlemsstat vedtager, og som i øvrigt opfylder betingelserne i denne forordning, skal anmeldes til Kommissionen i overensstemmelse med traktatens artikel 108, stk. 3. De anmeldelsespligtige foranstaltninger kan begrænses til foranstaltninger, hvorved visse typer støtte ydes eller visse støttemodtagere tilgodeses, eller til statsstøtteforanstaltninger, som vedtages af visse af den pågældende medlemsstats myndigheder.

Artikel 19

Indberetning

Medlemsstaterne sender følgende oplysninger til Kommissionen:

a) via Kommissionens elektroniske notifikationssystem, et resumé af hver enkelt støtteforanstaltning, der er fritaget i henhold til denne forordning, i det standardiserede format, som er fastsat i bilag II, sammen med et link med adgang til støtteforanstaltningens fulde ordlyd, herunder ændringer af den, senest 20 hverdage efter støtteforanstaltningens ikrafttræden

b) i elektronisk form, en årlig rapport som omhandlet i Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 ([33]) om anvendelsen af nærværende forordning indeholdende de oplysninger, der er angivet i førstnævnte forordning, for hvert hele kalenderår eller for den del af et kalenderår, hvor nærværende forordning finder anvendelse.

Artikel 20

Evaluering

1. For støtteordninger, som gøres til genstand for en efterfølgende evaluering i henhold til stk. 2, finder denne forordning kun anvendelse i en periode på op til seks måneder efter deres ikrafttræden, eller i en længere periode, som Kommissionen måtte fastsætte efter at have vurderet evalueringsplanen for en given ordning, jf. stk. 8.

([33]) Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 af 21. april 2004 om gennemførelse Rådets forordning (EU) 2015/1589 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

2. En støtteordning skal gøres til genstand for en efterfølgende evaluering, hvis statsstøttebudgettet eller de afholdte udgifter hertil overstiger 150 mio. EUR i et givet år eller 750 mio. EUR i hele dens varighed. Den samlede varighed er selve ordningens varighed kombineret med eventuelle foregående ordninger, der dækker et lignende mål og geografisk område, fra den 30. marts 2026. Der foretages kun efterfølgende evaluering af støtteordninger, hvis samlede varighed overstiger tre år regnet fra den 30. marts 2026.

3. Der kan dispenseres fra kravet om efterfølgende evaluering for støtteordninger, som følger umiddelbart efter en ordning, der dækker et lignende mål og geografisk område og har været genstand for en evaluering, som har resulteret i en endelig evalueringsrapport i overensstemmelse med den evalueringsplan, der er godkendt af Kommissionen, der ikke har givet anledning til negative konklusioner. Hvis den endelige evalueringsrapport for en ordning ikke er i overensstemmelse med den godkendte evalueringsplan, skal ordningen suspenderes med øjeblikkelig virkning. Eventuelle efterfølgere til en suspenderet støtteordning er ikke omfattet af gruppefritagelsen.

4. Evalueringsplanen skal mindst indeholde følgende oplysninger i) målene med den støtteordning, der skal evalueres, ii) evalueringsspørgsmålene, iii) resultatindikatorerne, iv) den metode, der planlægges anvendt ved evalueringen, v) kravene til dataindsamling, vi) den foreslåede tidsplan for evalueringen, herunder datoen for indgivelse af midtvejsrapporten og den endelige evalueringsrapport, vii) en beskrivelse af det uafhængige organ, der skal gennemføre evalueringen, eller de kriterier, der vil blive anvendt ved udvælgelsen af organet, samt viii) den fremgangsmåde, der vil blive fulgt for at sikre, at evalueringen offentliggøres.

5. Formålet med den efterfølgende evaluering er at kontrollere, om de antagelser og betingelser, der ligger til grund for ordningens forenelighed, er opfyldt, navnlig støtteforanstaltningens nødvendighed og effektivitet sammenholdt med dens generelle og specifikke mål. Den efterfølgende evaluering skal også undersøge ordningens virkninger på konkurrencen og samhandelen.

6. Den efterfølgende evaluering gennemføres på grundlag af en af Kommissionen godkendt evalueringsplan.

7. Medlemsstaterne meddeler Kommissionen et udkast til evalueringsplan for støtteordninger, der er underlagt evalueringskravet i stk. 2:

a) senest 20 hverdage efter ordningens ikrafttræden, hvis ordningens statsstøttebudget overstiger 150 mio. EUR i et givet år eller 750 mio. EUR i hele dens samlede varighed

b) senest 30 hverdage efter en betydelig ændring, som øger ordningens budget til over 150 mio. EUR i et givet år eller 750 mio. EUR i ordningens samlede varighed

c) senest 30 arbejdsdage efter bogføringen i det officielle regnskab af udgifter under ordninger, der overstiger 150 mio. EUR i et givet år.

8. Udkastet til evalueringsplan udarbejdes i overensstemmelse med den fælles metode til evaluering af statsstøtte, som Kommissionen har vedtaget. Kommissionen kan i sin afgørelse om godkendelse af evalueringsplanen beslutte at forlænge den indledende maksimale periode på seks måneder. Medlemsstaterne offentliggør den evalueringsplan, som Kommissionen har godkendt.

9. Den efterfølgende evaluering foretages af en ekspert, som er uafhængig af den støtteydende myndighed, på grundlag af evalueringsplanen. Hver evaluering skal omfatte mindst én mellemliggende og en endelig evalueringsrapport. Medlemsstaterne offentliggør begge rapporter.

10. Den endelige evalueringsrapport forelægges Kommissionen senest ni måneder før ordningens udløb. Denne periode kan afkortes for ordninger, der udløser evalueringskravet i de sidste to gennemførelsesår. Den nøjagtige rækkevidde og de nærmere bestemmelser for hver evaluering fastlægges i Kommissionens afgørelse om godkendelse af evalueringsplanen. Ved anmeldelsen af efterfølgende støtteforanstaltninger med et lignende mål skal det beskrives, hvordan der er taget hensyn til resultaterne af evalueringen.

Artikel 21

Tilsyn

1. For at give Kommissionen mulighed for at føre tilsyn med støtte, der er fritaget for anmeldelsespligten ved denne forordning, fører medlemsstaterne detaljerede fortegnelser indeholdende alle de oplysninger og al den dokumentation, der er nødvendige for at godtgøre, at alle betingelserne i denne forordning er opfyldt. De registrerede oplysninger opbevares i 10 år fra det tidspunkt, hvor ad hoc-støtten blev tildelt, eller hvor der senest blev tildelt individuel støtte inden for rammerne af støtteordningen.

2. Hvis der er tale om ordninger, hvorunder der automatisk ydes skattemæssig støtte, såsom ordninger baseret på støttemodtagernes skatteangivelser, og hvis der ikke er nogen forudgående kontrol af, at alle betingelserne for forenelighed er opfyldt for hver støttemodtager, kontrollerer medlemsstaten regelmæssigt i det mindste efterfølgende og på grundlag af stikprøver, at alle forenelighedsbetingelserne er opfyldt, og drager de nødvendige konklusioner. Medlemsstaterne opbevarer detaljerede fortegnelser i mindst 10 år fra datoen for kontrollerne.

3. Kommissionen kan anmode hver medlemsstat om at indsende alle de oplysninger og al den dokumentation, som Kommissionen finder nødvendig for at kunne føre kontrol med anvendelsen af denne forordning, herunder de i stk. 1 og 2 omhandlede oplysninger. De berørte medlemsstater giver Kommissionen de oplysninger og den dokumentation, hvorom der anmodes, senest 20 arbejdsdage efter modtagelsen af anmodningen eller inden for en eventuel længere frist som fastsat i anmodningen.

KAPITEL IV

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER

Artikel 22

Overgangsbestemmelser

1. Denne forordning finder anvendelse på individuel støtte, der er tildelt før forordningens ikrafttræden, hvis støtten opfylder alle betingelserne i denne forordning, med undtagelse af artikel 9.

2. Støtte, der ikke opfylder betingelserne i denne forordning for fritagelse for anmeldelsespligten, vurderes af Kommissionen på basis af relevante rammebestemmelser, retningslinjer og meddelelser, som den har vedtaget.

3. Ved udløbet af denne forordnings anvendelsesperiode er støtteordninger, der i henhold til nærværende forordning er fritaget for anmeldelsespligten, fortsat fritaget i en periode på seks måneder.

Reglerne i denne forordning kan efter dens gyldighedsperiode fortsat finde anvendelse på støtte ydet inden for rammerne af EU-fonde, som gennemføres ved delt forvaltning i programmeringsperioden 2028-2034.

Artikel 23

Ikrafttræden og anvendelse

Denne forordning træder i kraft den 30. marts 2026.

Den anvendes indtil den 31. december 2034.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. marts 2026.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG I

DEFINITION AF SMV

Artikel 1

Virksomhed

Som virksomhed betragtes enhver enhed, uanset dens retlige form, der udøver en økonomisk aktivitet. Herunder hører også enkeltmandsvirksomheder og familievirksomheder, der udøver en håndværksmæssig aktivitet eller andre aktiviteter, samt partnerskaber eller foreninger, der regelmæssigt udøver en økonomisk aktivitet.

Artikel 2

Antal beskæftigede og finansielle tærskler til afgrænsning af virksomhedskategorierne

1. Kategorien mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder (SMV'er) omfatter virksomheder, som beskæftiger under 250 personer, og som har en årlig omsætning på højst 50 mio. EUR og/eller en samlet årlig balance på højst 43 mio. EUR.

2. Ved små virksomheder i kategorien SMV forstås virksomheder, som beskæftiger under 50 personer, og som har en årlig omsætning og/eller en samlet årlig balance på højst 10 mio. EUR.

3. Ved mikrovirksomheder i kategorien små og mellemstore virksomheder forstås virksomheder, som beskæftiger under 10 personer, og som har en årlig omsætning og/eller en samlet årlig balance på højst 2 mio. EUR.

Artikel 3

Typer af virksomheder, som tages i betragtning ved beregning af antal beskæftigede og beløbsstørrelser

1. Ved »uafhængig virksomhed« forstås enhver virksomhed, der ikke betegnes som partnervirksomhed, jf. stk. 2, eller som tilknyttet virksomhed, jf. stk. 3.

2. Ved »partnervirksomhed« forstås alle virksomheder, der ikke betegnes som tilknyttede virksomheder, jf. stk. 3, og mellem hvilke der består følgende forbindelse: en virksomhed (den overordnede virksomhed) besidder alene eller i fællesskab med en eller flere tilknyttede virksomheder, jf. stk. 3, 25 % eller derover af kapitalen eller stemmerettighederne i en anden virksomhed (den underordnede virksomhed).

En virksomhed kan dog stadig betegnes som uafhængig, dvs. uden partnervirksomheder, selv om 25 %-tærsklen er nået eller overskrides, hvis der er tale om følgende investorkategorier, forudsat at disse hverken enkeltvis eller i fællesskab er tilknyttet den pågældende virksomhed som defineret i stk. 3:

a) offentlige investeringsselskaber, venturekapitalselskaber, fysiske personer eller grupper af fysiske personer, der regelmæssigt udøver virksomhed som venturekapitalinvestorer og investerer egne midler i ikke-børsnoterede virksomheder (»business angels«), forudsat at disse business angels samlet investerer under 1 250 000 EUR i en enkelt virksomhed

b) universiteter eller nonprofit-forskningscentre

c) institutionelle investorer, herunder regionaludviklingsfonde

d) selvstyrende lokale myndigheder med et årligt budget på mindre end 10 mio. EUR og færre end 5 000 indbyggere.

3. Ved »tilknyttede virksomheder« forstås virksomheder, mellem hvilke der består en af følgende former for forbindelse:

a) en virksomhed besidder flertallet af de stemmerettigheder, der er tillagt aktionærerne eller deltagerne i en anden virksomhed

b) en virksomhed har ret til at udnævne eller afsætte et flertal af medlemmerne af administrations-, ledelses- eller tilsynsorganet i en anden virksomhed

c) en virksomhed har ret til at udøve en bestemmende indflydelse over en anden virksomhed i medfør af en med denne indgået aftale eller i medfør af en bestemmelse i dennes vedtægter

d) en virksomhed, som er aktionær eller selskabsdeltager i en anden virksomhed, råder alene, i medfør af en aftale med andre aktionærer eller selskabsdeltagere i denne anden virksomhed, over flertallet af aktionærernes eller selskabsdeltagernes stemmerettigheder.

Der består en formodning om, at der ikke foreligger bestemmende indflydelse, hvis de i stk. 2, andet afsnit, nævnte investorer hverken direkte eller indirekte blander sig i forvaltningen af den pågældende virksomhed, når der ses bort fra de rettigheder, som de har i deres egenskab af indehavere af kapitalandele.

Virksomheder mellem hvilke der, via en eller flere andre virksomheder, eller med de i stk. 2 nævnte investorer, består en eller flere forbindelser som nævnt i første afsnit, betragtes også som tilknyttede virksomheder.

Virksomheder, mellem hvilke der via en fysisk person eller en gruppe af fysiske personer, som handler i fællesskab, består en eller flere af disse forbindelser, betragtes også som tilknyttede virksomheder, hvis disse virksomheder udøver deres aktiviteter eller en del af deres aktiviteter på det samme relevante marked eller på tilgrænsende markeder.

Som »tilgrænsende marked« betragtes markedet for et produkt eller en tjenesteydelse i et foregående eller efterfølgende omsætningsled i forhold til det relevante marked.

4. Bortset fra de tilfælde, der er omhandlet i stk. 2, andet afsnit, betragtes en virksomhed ikke som en SMV, hvis mindst 25 % af dens kapital eller dens stemmerettigheder kontrolleres direkte eller indirekte af et eller flere offentlige organer enkeltvis eller i fællesskab.

5. Virksomhederne kan afgive en erklæring om deres status som uafhængig virksomhed, partnervirksomhed eller tilknyttet virksomhed samt om dataene vedrørende de i artikel 2 nævnte tærskler. Selv om kapitalen er spredt på en sådan måde, at det ikke er muligt præcist at afgøre, hvem der ejer den, kan en sådan erklæring afgives, ved at virksomheden i god tro erklærer, at den med rimelighed kan antage, at en enkelt virksomhed eller flere indbyrdes tilknyttede virksomheder i fællesskab eller fysiske personer eller en gruppe af fysiske personer ikke ejer mindst 25 % af den. Sådanne erklæringer bevirker ingen indskrænkning af den kontrol, som er fastlagt i nationale regler eller i EU-reglerne.

Artikel 4

Data, der skal anvendes ved beregning af antal beskæftigede, beløbsstørrelser og referenceperiode

1. De data, der anvendes ved beregning af antal beskæftigede og beløbsstørrelser, er dataene fra det seneste afsluttede regnskabsår, og de beregnes på årsbasis. De anvendes fra datoen for regnskabsafslutningen. Det pågældende omsætningsbeløb beregnes eksklusive moms og andre indirekte skatter og afgifter.

2. Hvis en virksomhed på datoen for regnskabsafslutningen konstaterer, at tærsklerne for antal beskæftigede eller de finansielle tærskler, som anført i artikel 2, på årsbasis er overskredet eller ikke er nået, medfører dette kun, at virksomheden får eller mister status som mellemstor virksomhed, lille virksomhed eller mikrovirksomhed, hvis tærsklerne er overskredet i to på hinanden følgende regnskabsår.

3. Hvis der er tale om nyetablerede virksomheder, hvis regnskaber endnu ikke er afsluttet, beregnes de pågældende data på grundlag af et skøn foretaget i god tro i løbet af regnskabsåret.

Artikel 5

Antal beskæftigede

Antal beskæftigede er lig antallet af årsværk, dvs. det antal personer, der på fuld tid har arbejdet i den pågældende virksomhed eller for denne virksomheds regning i løbet af hele det pågældende år. Arbejde præsteret af personer, der ikke har arbejdet hele året, personer som har arbejdet på deltid, uanset arbejdsforholdets varighed, og sæsonarbejdende indgår som brøkdele af årsværk. Til beskæftigede medregnes:

a) lønmodtagere

b) personer, der arbejder for virksomheden, har et underordnelsesforhold til denne og sidestilles med lønmodtagere i national ret

c) aktive virksomhedsejere

d) partnere, der regelmæssigt arbejder i virksomheden og nyder godt af økonomiske fordele fra virksomhedens side.

Lærlinge og elever under erhvervsuddannelse, som har indgået en lærlingekontrakt eller en erhvervsuddannelseskontrakt, medregnes ikke i antal beskæftigede. Barselsorlov og forældreorlov medregnes ikke.

Artikel 6

Fastlæggelse af data om en virksomhed

1. Er der tale om en uafhængig virksomhed, fastsættes dataene, herunder antal beskæftigede, udelukkende på grundlag af denne virksomheds regnskaber.

2. Er der tale om en virksomhed, der har partnervirksomheder eller tilknyttede virksomheder, fastsættes dataene, herunder antal beskæftigede, på grundlag af virksomhedens regnskaber og andre data eller — såfremt sådanne foreligger — virksomhedens konsoliderede regnskab eller de konsoliderede regnskaber, hvori virksomheden indgår ved konsolidering.

De i første afsnit nævnte data forenes med dataene for den pågældende virksomheds eventuelle partnervirksomheder, der er umiddelbart over- eller underordnet denne. Foreningen sker proportionelt med den højeste af enten den procentvise andel af kapitalen eller af stemmerettighederne. Er der tale om gensidig deltagelse, anvendes den højeste af disse procentsatser.

Til de i første og andet afsnit nævnte data lægges 100 % af dataene for eventuelle virksomheder, der er direkte eller indirekte tilknyttet den pågældende virksomhed, og som ikke allerede indgår i regnskaberne ved konsolidering.

3. Ved anvendelsen af stk. 2 er dataene for virksomheder, der er tilknyttet den pågældende virksomhed, de data, der fremgår af deres regnskaber og andre data, i konsolideret form, såfremt denne findes. Dertil lægges 100 % af dataene for virksomheder, der er tilknyttet disse partnervirksomheder, undtagen hvis deres data allerede indgår ved konsolidering.

Ved anvendelsen af stk. 2 er dataene for virksomheder, der er tilknyttet den pågældende virksomhed, de data, der fremgår af deres regnskaber og andre data, i konsolideret form, såfremt denne findes. Til disse føjes proportionelt dataene for eventuelle partnervirksomheder til disse tilknyttede virksomheder, der er umiddelbart over- eller underordnet disse, hvis de ikke allerede indgår i det konsoliderede regnskab i et forhold, som mindst svarer til den procentsats, der er fastsat i henhold til stk. 2, andet afsnit.

4. Hvis antallet af beskæftigede i en given virksomhed ikke fremgår af det konsoliderede regnskab, beregnes antallet ved proportionel forening af dataene for de virksomheder, som denne virksomhed er partnervirksomhed med, og med tillæg af dataene vedrørende de virksomheder, som den er tilknyttet.

BILAG II

OPLYSNINGER VEDRØRENDE STATSSTØTTE, DER ER FRITAGET EFTER DENNE FORORDNING

DEL I — fremsendes via Kommissionens elektroniske notifikationssystem, jf. artikel 19

Sag nr.	*(udfyldes af Kommissionen)*	
Medlemsstat	.....	
Medlemsstatens referencenr.	.....	
Region	Regionens eller regionernes navn(e) (NUTS) ([1])	Regionalstøttestatus ([2]) ....
Støtteydende myndighed	Navn	.....
	Postadresse Websted	....
Støtteforanstaltningens betegnelse	.....	
Nationalt retsgrundlag (henvisning til den nationale officielle publikation)	.....	
Internetlink til støtteforanstaltningens fulde ordlyd	.....	
Foranstaltningens type	☐ Ordning	
	☐ Ad hoc-støtte	Navn på støttemodtageren og den koncern ([3]), denne eventuelt tilhører .....
Ændring af en eksisterende støtteordning eller ad hoc-støtte		Sagsnummer i Kommissionen SA. .....
	☐ Forlængelse	
	☐ Ændring	
Varighed ([4])	☐ Ordning	dd/mm/åååå til dd/mm/åååå
Tildelingsdato	☐ Ad hoc-støtte	dd/mm/åååå
Erhvervssektor(er)	☐ Alle støtteberettigede erhvervssektorer	
	☐ Støtte begrænset til særlige sektorer: Angiv NACE-reference på koncernniveau ([5])	.....
Type støttemodtager	☐ SMV	
	☐ Små midcapselskaber	
	☐ Store virksomheder	
Skønnet antal støttemodtagere	☐ op til 10 ☐ fra 11 til 50 ☐ fra 51 til 100 ☐ fra 101 til 500 ☐ fra 501 til 1 000 ☐ over 1 000	

Budget	Ordningens samlede planlagte årlige budget ([6])	I national valuta … (hele beløb) ……	
	Samlet ad hoc-støttebeløb, der er tildelt virksomheden ([7])	…… I national valuta …… (hele beløb)	
Støtteinstrument	☐ Tilskud/rentetilskud		
	☐ Lån/tilbagebetalingspligtige forskud		
	☐ Garanti (med henvisning til evt. kommissionsafgørelse) ([8]) Henvisning til Kommissionens afgørelse SA ……		
	☐ Skattefordel eller skatte-/afgiftsfritagelse		
	☐ Egenkapital- eller kvasiegenkapitalinvestering		
	☐ Andet (angiv nærmere) …… Angiv, under hvilken af nedennævnte generelle kategorier støtten bedst kan henføres med hensyn til dens virkning/funktion: ☐ Tilskud ☐ Lån ☐ Garanti ☐ Skattefordel ☐ Egenkapital- eller kvasiegenkapitalinvestering		
☐ Hvis medfinansieret af EU-fond(e)	EU-fonden(es) navn(e): ……	Finansieringsbeløb (pr. EU-fond) …… ……	I national valuta … (hele beløb) …… ……

([1]) NUTS — Nomenklaturen over Statistiske Territoriale Enheder. Regionen specificeres typisk på niveau 2.
([2]) Artikel 107, stk. 3, litra a), i TEUF (status »A«), artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF (status »C«), ikkestøttede områder, dvs. områder, der ikke er regionalstøtteberettigede (status »N«).
([3]) En virksomhed er i henhold til traktatens konkurrenceregler og denne forordning enhver enhed, der udøver en økonomisk aktivitet, uanset dens retlige status og finansieringsmåde. Domstolen har fastslået, at enheder, som (de jure eller de facto) kontrolleres af en og samme enhed, skal betragtes som én virksomhed.
([4]) Det tidsrum, for hvilket den støttetildelende myndighed kan afgive støttetilsagn.
([5]) NACE Rev. 2.1 — statistisk nomenklatur for økonomiske aktiviteter i Den Europæiske Union. Sektoren skal normalt angives på gruppeniveau.
([6]) Hvis der er tale om en støtteordning: Angiv de samlede årlige budgetbevillinger eller det skønnede årlige skatteprovenutab for alle de støtteinstrumenter, ordningen omfatter.
([7]) Hvis der er tale om ad hoc-støtte: Anfør det samlede støttebeløb/skatte- og afgiftstab.
([8]) Der henvises til den eventuelle afgørelse, hvorved Kommissionen har godkendt metoden for beregning af bruttosubventionsækvivalenten, jf. denne forordnings artikel 5, stk. 2, litra d).

DEL II — fremsendes via Kommissionens elektroniske notifikationssystem, jf. artikel 19

Angiv, i henhold til hvilken bestemmelse i denne forordning støtteforanstaltningen gennemføres

Primært mål	Maksimal støtteintensitet i % af de støtteberettigede omkostninger	Maksimalt støttebeløb i national valuta (hele beløb)
Driftsstøtteordning til nedbringelse af eksterne omkostninger ved transport (artikel 10)	… (pr. ordning pr. år)	….

Primært mål		Maksimal støtteintensitet i % af de støtteberettigede omkostninger	Maksimalt støttebeløb i national valuta (hele beløb)
Driftsstøtteordning til etablering af nye kommercielle godsforbindelser ad jernbane og ad indre vandveje (artikel 11)	Første driftsår	…	……
	Andet driftsår	…	
	Tredje driftsår	…	
	Fjerde driftsår	…	
	Femte driftsår	…	
Investeringsstøtteordning vedrørende jernbanerelaterede servicefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje og multimodale faciliteter til transport ad jernbane eller ad indre vandveje (artikel 12)		… (pr. projekt)	….
Ad hoc-investeringsstøtte vedrørende godsterminaler for transport ad jernbane eller ad indre vandveje (artikel 12)		… (pr. projekt)	…
Investeringsstøtteordning vedrørende private sidespor (artikel 13)		… (pr. projekt)	….
Investeringsstøtteordning til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje (artikel 14)		… (af det underliggende lån)	….
Investeringsstøtteordning til anskaffelse af intermodale lasteenheder eller kraner om bord på fartøjer (artikel 15)	Intermodale lasteenheder	…	….
	Kraner om bord på fartøjer	…	
Investeringsstøtteordning til opnåelse af interoperabilitet (artikel 16)	Investeringsprojekter som omhandlet i stk. 3, litra a) og b)	…	…
	Investeringsprojekter som omhandlet i stk. 3, litra c)-j)	…	
Investeringsstøtteordning til teknisk tilpasning og modernisering inden for sektorerne for bæredygtig landtransport (artikel 17)		…	….

BILAG III

BESTEMMELSER OM OFFENTLIGGØRELSE AF OPLYSNINGER SOM FASTSAT I ARTIKEL 9, STK. 1, LITRA C), OG ARTIKEL 9, STK. 2

I forbindelse med individuelle tildelinger efter artikel 9, stk. 1, litra c), skal følgende oplysninger offentliggøres:

a) Støttemodtagerens navn

b) Støttemodtagerens identifikator

c) Type virksomhed (SMV/lille midcap/stor) på tildelingstidspunktet

d) Region, hvori støttemodtageren er etableret, på NUTS II-niveau ([1])

e) NACE-reference på koncernniveau ([2])

f) Støtteelement, hele beløb i national valuta ([3])

g) Støtteinstrument ([4]) (tilskud/rentetilskud, lån/tilbagebetalingspligtige forskud/tilbagebetalingspligtigt lån, garanti, skattefordel eller skatte-/afgiftsfritagelse, egenkapital- eller kvasiegenkapitalinvestering, andet (præcisér venligst)

h) Dato for støttens tildeling

i) Målet med støtten

j) Støtteydende myndighed

k) Støtteforanstaltningens betegnelse ([5]).

Hvis medlemsstaterne tilrettelægger deres centrale statsstøttewebsted på en måde, der giver let adgang til oplysningerne, jf. artikel 9, stk. 2, skal disse oplysninger offentliggøres i et regnearkformat, som giver mulighed for at søge i og udtrække data og letter offentliggørelsen af data på internettet, f.eks. i CSV- eller XML-format. Alle interesserede skal have ubegrænset adgang til webstedet. Der må ikke stilles krav om brugerregistrering forud for adgangen til webstedet.

([1]) NUTS — Nomenklaturen over Statistiske Territoriale Enheder. Regionen specificeres typisk på niveau 2.

([2]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1893/2006 af 20. december 2006 om oprettelse af den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter NACE rev. 2 og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3037/90 og visse EF-forordninger om bestemte statistiske områder (EUT L 393 af 30.12.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj).

([3]) Ved driftsstøtte kan det årlige støttebeløb pr. støttemodtager anføres. Ved investeringsstøtte angives investeringsbeløbet. Ved foranstaltninger i henhold til artikel 14 angives bruttosubventionsækvivalenten.

([4]) Hvis støtten ydes via flere støtteinstrumenter, skal støttebeløbet anføres pr. instrument.

([5]) Som anført af Kommissionen i forbindelse med den procedure, der er omhandlet i artikel 19 i denne forordning.

BILAG IV

DEFINITION AF SMÅ MIDCAPVIRKSOMHEDER

Definition af små midcapvirksomheder

1. Virksomhed

Som virksomhed betragtes enhver enhed, uanset dens retlige form, der udøver en økonomisk aktivitet. Dette omfatter personselskaber eller foreninger, der regelmæssigt udøver en økonomisk aktivitet.

2. Antal beskæftigede og finansielle tærskler

Kategorien små midcapvirksomheder omfatter virksomheder, som ikke er små og mellemstore virksomheder i henhold til bilag I, som beskæftiger under 750 personer, og som har en årlig omsætning på ikke over 150 mio. EUR eller en årlig samlet balance på ikke over 129 mio. EUR.

3. Typer af virksomheder, som tages i betragtning ved beregningen af antal beskæftigede og beløbsstørrelser

3.1. Ved »uafhængig virksomhed« forstås enhver virksomhed, der ikke betegnes som partnervirksomhed, jf. punkt 3.2, eller som tilknyttet virksomhed, jf. punkt 3.5.

3.2. Ved »partnervirksomhed« forstås alle virksomheder, der ikke betegnes som tilknyttede virksomheder, jf. punkt 3.4, og hvor en virksomhed (den overordnede virksomhed) alene eller i fællesskab med en eller flere tilknyttede virksomheder, jf. punkt 3.5, besidder 25 % eller derover af kapitalen eller stemmerettighederne i en anden virksomhed (den underordnede virksomhed).

3.3. Bortset fra de tilfælde, der er omhandlet i punkt 3.4, betragtes en virksomhed ikke som en lille midcapvirksomhed, hvis 25 % eller derover af dens kapital eller dens stemmerettigheder kontrolleres direkte eller indirekte af et eller flere offentlige organer enkeltvis eller i fællesskab.

3.4. Uanset punkt 3.2 kan en virksomhed dog stadig betegnes som uafhængig, dvs. uden partnervirksomheder, selv om følgende investorkategorier ejer eller besidder 25 % eller mere af dens kapital eller dens stemmerettigheder, forudsat at nævnte investorkategorier hverken enkeltvis eller i fællesskab er tilknyttet den pågældende virksomhed som defineret i punkt 3.5:

a) offentlige investeringsselskaber, venturekapitalfonde eller private equity-fonde, fysiske personer eller grupper af fysiske personer, der regelmæssigt udøver virksomhed som venturekapitalinvestorer og investerer egne midler i ikke-børsnoterede virksomheder (»business angels«), forudsat at de samlede investeringer fra disse »business angels« i en enkelt virksomhed ikke overstiger 5 000 000 EUR.

b) universiteter eller nonprofit-forskningscentre

c) institutionelle investorer, herunder regionaludviklingsfonde

d) selvstyrende lokale myndigheder med et årligt budget på mindre end 10 mio. EUR og færre end 5 000 indbyggere.

3.5. Ved »tilknyttede virksomheder« forstås virksomheder, mellem hvilke der består en af følgende former for forbindelse:

a) en virksomhed besidder flertallet af de stemmerettigheder, der er tillagt aktionærerne eller deltagerne i en anden virksomhed

b) en virksomhed har ret til at udnævne eller afsætte et flertal af medlemmerne af administrations-, ledelses- eller tilsynsorganet i en anden virksomhed

c) en virksomhed har ret til at udøve en bestemmende indflydelse over en anden virksomhed i medfør af en med denne indgået aftale eller i medfør af en bestemmelse i dennes vedtægter

d) en virksomhed, som er aktionær eller selskabsdeltager i en anden virksomhed, råder alene, i medfør af en aftale med andre aktionærer eller selskabsdeltagere i denne anden virksomhed, over flertallet af aktionærernes eller selskabsdeltagernes stemmerettigheder.

Der består en formodning om, at der ikke foreligger bestemmende indflydelse, hvis de i punkt 3.4 nævnte investorer hverken direkte eller indirekte blander sig i forvaltningen af den pågældende virksomhed, når der ses bort fra de rettigheder, som de har i deres egenskab af indehavere af kapitalandele.

3.5.1. Virksomheder, mellem hvilke der, via en eller flere andre virksomheder eller med de i punkt 3.4 nævnte investorer, består en eller flere forbindelser som nævnt i punkt 3.5, betragtes også som tilknyttede virksomheder.

3.5.2. Virksomheder, mellem hvilke der via en fysisk person eller en gruppe af fysiske personer, som handler i fællesskab, består en eller flere af disse forbindelser nævnt i punkt 3.5 ovenfor, betragtes også som tilknyttede virksomheder, hvis disse virksomheder udøver deres aktiviteter eller en del af deres aktiviteter på samme marked eller på tilgrænsende markeder. Som »tilgrænsende marked« forstås i dette punkt markedet for et produkt eller en tjenesteydelse i et tidligere eller senere markedsled.

3.5.3. Hvis en alternativ investeringsfond som defineret i artikel 4, stk. 1, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/61/EU ([1]) har investeret i en virksomhed, bør følgende ikke betragtes som »tilknyttede virksomheder« med henblik på punkt 3.5:

a) den pågældende virksomhed og den alternative investeringsfond

b) den pågældende virksomhed og forvalteren af den alternative investeringsfond

c) den pågældende virksomhed og en anden virksomhed, som denne alternative investeringsfond har investeret i.

Første afsnit finder anvendelse, forudsat at alle følgende betingelser er opfyldt:

a) den alternative investeringsfond, dens forvalter og de berørte virksomheder fører særskilte regnskaber

b) den alternative investeringsfond og dens forvalter har en på forhånd fastlagt investeringsstrategi for at udtræde af den eller de pågældende virksomheder, herunder ved at realisere deres værdi gennem salg af virksomheden eller på andre måder.

3.6. Virksomhederne kan afgive en erklæring om deres status som uafhængig virksomhed, partnervirksomhed eller tilknyttet virksomhed samt om dataene vedrørende de i punkt 2 nævnte tærskler. Selv om kapitalen er spredt på en sådan måde, at det ikke er muligt præcist at afgøre, hvem der ejer den, kan en sådan erklæring afgives, ved at virksomheden i god tro erklærer, at den med rimelighed kan antage, at en enkelt virksomhed eller flere indbyrdes tilknyttede virksomheder i fællesskab eller fysiske personer eller en gruppe af fysiske personer ikke ejer mindst 25 % af den. Sådanne erklæringer bevirker ingen indskrænkning af den kontrol, som er fastlagt i de nationale regler eller i EU-reglerne.

4. Data, der skal anvendes ved beregning af antal beskæftigede, beløbsstørrelser og referenceperiode

4.1. De data, der anvendes ved beregningen af antal beskæftigede og beløbsstørrelser, er dataene fra det seneste afsluttede regnskabsår, og de beregnes på årsbasis. De anvendes fra datoen for regnskabsafslutningen. Det pågældende omsætningsbeløb beregnes eksklusive moms og andre indirekte skatter og afgifter.

4.2. Hvis en virksomhed på datoen for regnskabsafslutningen konstaterer en under- eller overskridelse på årsbasis af tærsklerne for antal beskæftigede eller de finansielle tærskler, som anført i punkt 2, medfører dette kun, at virksomheden får eller mister status som lille midcapvirksomhed, hvis under- eller overskridelsen finder sted i to på hinanden følgende regnskabsår.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2011/61/EU af 8. juni 2011 om forvaltere af alternative investeringsfonde og om ændring af direktiv 2003/41/EF og 2009/65/EF samt forordning (EF) nr. 1060/2009 og (EU) nr. 1095/2010 (EUT L 174 af 1.7.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj).

4.3. Hvis der er tale om nyetablerede virksomheder, hvis regnskaber endnu ikke er afsluttet, beregnes de pågældende data på grundlag af et skøn foretaget i god tro i løbet af regnskabsåret.

5. Antal beskæftigede

5.1. Antal beskæftigede er lig med det antal personer, der på fuldtid har arbejdet i den pågældende virksomhed eller for denne virksomheds regning i løbet af hele det pågældende år (»årsarbejdsenheder«). Arbejde præsteret af personer, der ikke har arbejdet hele året, eller som har arbejdet på deltid, uanset dennes varighed, eller sæsonarbejdende indgår som brøkdele af årsarbejdsenheder. Til beskæftigede medregnes:

a) lønmodtagere

b) personer, der arbejder for virksomheden, har et underordnelsesforhold til denne og sidestilles med lønmodtagere i national ret

c) aktive virksomhedsejere

d) partnere, der regelmæssigt arbejder i virksomheden og nyder godt af økonomiske fordele fra virksomhedens side.

5.2. Lærlinge og elever under erhvervsuddannelse, som har indgået en lærlingekontrakt eller en erhvervsuddannelseskontrakt, medregnes ikke i antal beskæftigede. Barselsorlov og forældreorlov medregnes ikke.

6. Fastlæggelse af data om en virksomhed

6.1. Er der tale om en uafhængig virksomhed, fastsættes dataene, herunder antal beskæftigede, udelukkende på grundlag af denne virksomheds regnskaber.

6.2. Er der tale om en virksomhed, der har partnervirksomheder eller tilknyttede virksomheder, som omhandlet i punkt 3, fastsættes dataene, herunder antal beskæftigede, på grundlag af virksomhedens regnskaber og andre data eller — såfremt sådanne foreligger — virksomhedens konsoliderede regnskab eller de konsoliderede regnskaber, hvori virksomheden indgår ved konsolidering.

De i første afsnit nævnte data forenes med dataene for den pågældende virksomheds eventuelle partnervirksomheder, der er umiddelbart over- eller underordnet denne. Foreningen sker proportionelt med den procentvise andel af kapitalen eller stemmerettighederne (den højeste af disse to procentsatser). Er der tale om gensidig deltagelse, anvendes den højeste af disse procentsatser.

Til de i første og andet afsnit nævnte data lægges 100 % af dataene for eventuelle virksomheder, der er direkte eller indirekte tilknyttet den pågældende virksomhed, og som ikke allerede indgår i regnskaberne ved konsolidering.

6.3. Ved anvendelsen af punkt 6.2 er dataene for virksomheder, der er tilknyttet den pågældende virksomhed, de data, der fremgår af deres regnskaber og andre data, i påkommende tilfælde i konsolideret form, hvortil lægges 100 % af dataene for virksomheder, der er tilknyttet disse partnervirksomheder, undtagen hvis deres data allerede indgår ved konsolidering.

Ved anvendelsen af punkt 6.2 er dataene for virksomheder, der er tilknyttet den pågældende virksomhed, de data, der fremgår af deres regnskaber og andre data, i påkommende tilfælde i konsolideret form. Til disse føjes proportionelt dataene for eventuelle partnervirksomheder til disse tilknyttede virksomheder, der er umiddelbart over- eller underordnet disse, hvis de ikke allerede indgår i det konsoliderede regnskab i et forhold, der mindst svarer til den procentsats, der er fastsat i henhold til punkt 6.2, andet afsnit.

6.4. Hvis en given virksomheds antal beskæftigede ikke fremgår af det konsoliderede regnskab, beregnes antallet ved proportionel forening af dataene for de virksomheder, som denne virksomhed er partnervirksomhed med, og med tillæg af dataene vedrørende de virksomheder, som den er tilknyttet.