Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2026/562

30.3.2026

VERORDNUNG (EU) 2026/562 DER KOMMISSION

vom 16. März 2026

zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen im Schienen-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 93, 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 4,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2022/2586 des Rates vom 19. Dezember 2022 über die Anwendung der Artikel 93, 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf bestimmte Gruppen staatlicher Beihilfen im Schienen-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr ([1]), insbesondere auf Artikel 1,

nach Veröffentlichung des Entwurfs dieser Verordnung gemäß Artikel 4 der Verordnung (EU) 2022/2586,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für staatliche Beihilfen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Staatliche Zuwendungen, die die Kriterien des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) erfüllen, stellen staatliche Beihilfen dar, die nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV bei der Kommission anzumelden sind. Der Rat kann jedoch nach Artikel 109 AEUV Gruppen von Beihilfen festlegen, die von dieser Anmeldepflicht ausgenommen sind. Die Kommission kann nach Artikel 108 Absatz 4 AEUV Verordnungen zu diesen Gruppen von staatlichen Beihilfen erlassen.

(2) Durch die Verordnung (EU) 2022/2586 ist die Kommission ermächtigt worden zu erklären, dass Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs gemäß Artikel 93 AEUV unter bestimmten Voraussetzungen von der Anmeldepflicht freigestellt werden können.

(3) Beihilfen für den Landverkehr werden als mit dem AEUV vereinbar erachtet, sofern sie im Einklang mit Artikel 93 AEUV den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen oder eine „Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen“ darstellen.

(4) Um das in der Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) festgelegte Klimaneutralitätsziel der Union zu erreichen, ist ein grundlegender grüner und digitaler Wandel des Verkehrs in der Union erforderlich. Im Rahmen der Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität ([3]) aus dem Jahr 2020 forderte die Union die Mitgliedstaaten auf, Maßnahmen zu ergreifen, um alle Verkehrsträger nachhaltiger zu gestalten und den Umstieg auf nachhaltigere Verkehrsträger zu fördern.

(5) In Artikel 11 AEUV wird das Engagement der Union für Umweltschutz und Nachhaltigkeit bekräftigt und die Einbeziehung der Erfordernisse des Umweltschutzes bei der Festlegung und Durchführung der Unionspolitiken und -maßnahmen hervorgehoben.

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

([2]) Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

([3]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen“ (COM(2020) 789 final).

(6) Nach den Erfahrungen der Kommission bei der Anwendung des Artikels 93 AEUV ist davon auszugehen, dass bestimmte Gruppen staatlicher Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, keine nennenswerten Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel zwischen Mitgliedstaaten verursachen, sofern sie bestimmte eindeutige, auf der Grundlage der umfangreichen Beschlusspraxis der Kommission festgelegte Vereinbarkeitskriterien erfüllen.

(7) Diese Verordnung gilt für Betriebs- und Investitionsbeihilfen, die für nachhaltigen Landverkehr gewährt werden.

(8) Beihilfen, die sowohl die allgemeinen als auch die für die betreffende Gruppe von Beihilfen geltenden besonderen Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllen, sollten von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt sein.

(9) Staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV, die nicht unter diese Verordnung fallen, unterliegen weiter der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV. Diese Verordnung lässt die Möglichkeit der Mitgliedstaaten unberührt, Beihilfen anzumelden, mit denen Ziele verfolgt werden, die den unter diese Verordnung fallenden Zielen entsprechen.

(10) Diese Verordnung sollte nur für Beihilfen gelten, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen. Dagegen sollten Beihilfen für die Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen im Landverkehr weiterhin unter die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) fallen oder, falls sie die Voraussetzungen der genannten Verordnung nicht erfüllen, bei der Kommission angemeldet werden. Unternehmen, die Verkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbringen, sollten Beihilfen auf Grundlage dieser Verordnung erhalten können, sofern insbesondere die Bestimmungen des Artikels 8 dieser Verordnung eingehalten werden und eine Überkompensation verhindert wird.

(11) Diese Verordnung sollte im Einklang mit den Zielen der Kommission eine stärkere Vereinfachung ermöglichen ([5]) und zu mehr Transparenz, einer wirksamen Evaluierung und besseren Kontrollen der Einhaltung der Beihilfevorschriften auf nationaler und Unionsebene beitragen, gleichzeitig jedoch die institutionellen Befugnisse der Kommission und der Mitgliedstaaten wahren. Dies steht im Einklang mit der Mitteilung der Kommission über die Modernisierung des EU-Beihilfenrechts ([6]) und mit dem Ergebnis der von der Kommission im Jahr 2020 durchgeführten Eignungsprüfung ([7]), denen zufolge der Verwaltungsaufwand verringert und ein effizienter Einsatz öffentlicher Mittel gewährleistet werden muss.

(12) Die allgemeinen Voraussetzungen für die Anwendung dieser Verordnung werden anhand gemeinsamer Grundsätze festgelegt, die gewährleisten, dass die Beihilfen i) der Koordinierung des Verkehrs dienen, ii) einen eindeutigen Anreizeffekt haben, iii) erforderlich, geeignet und angemessen sind, iv) in voller Transparenz sowie unter Anwendung eines Kontrollmechanismus und einer regelmäßigen Evaluierung gewährt werden und v) Wettbewerb und Handel nicht in einer Weise beeinträchtigen, die den allgemeinen Interessen der Union abträglich ist.

(13) Um sicherzustellen, dass die Beihilfen erforderlich sind und als Anreiz zur Weiterentwicklung von Tätigkeiten oder Vorhaben wirken, sollte diese Verordnung nicht für Beihilfen für Tätigkeiten oder Vorhaben gelten, die der Beihilfeempfänger in jedem Fall, also auch ohne die Beihilfe, aufgenommen hätte. Beihilfen sollten nur dann nach dieser Verordnung von der Anmeldepflicht freigestellt werden, wenn mit den Arbeiten für das geförderte Vorhaben oder die geförderte Tätigkeit erst begonnen wird, nachdem der Beihilfeempfänger einen schriftlichen Beihilfeantrag gestellt hat. Der Kauf von Grundstücken und Vorarbeiten wie die Einholung von Genehmigungen und die Erstellung von Durchführbarkeitsstudien gelten nicht als Beginn der Arbeiten an dem geförderten Vorhaben.

([4]) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj).

([5]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Ein einfacheres und schnelleres Europa: Mitteilung über die Umsetzung und Vereinfachung“ (COM(2025) 47 final).

([6]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Modernisierung des EU-Beihilferechts (COM(2012) 209 final).

([7]) Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen vom 30. Oktober 2020 — Eignungsprüfung („Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance“, SWD(2020) 257 final).

(14) Bei unter diese Verordnung fallenden Ad-hoc-Investitionsbeihilfen, die großen Unternehmen gewährt werden, sollte der Mitgliedstaat sicherstellen, dass der Beihilfeempfänger zusätzlich zur Erfüllung der für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) geltenden Voraussetzungen in Bezug auf den Anreizeffekt laut seinen internen Unterlagen nachweislich die Rentabilität der geförderten Investition mit und ohne Beihilfe analysiert hat. In solchen Fällen sollte sich der Mitgliedstaat vergewissern, dass aus diesen Unterlagen hervorgeht, dass es durch die Beihilfe entweder zu einer signifikanten Erweiterung des Gegenstands der geförderten Investition oder der Gesamtausgaben des Beihilfeempfängers für die geförderte Investition oder zu einem signifikant beschleunigten Abschluss der Investition kommt.

(15) Für automatische Beihilferegelungen in Form von Steuervergünstigungen sollte hinsichtlich des Anreizeffekts eine besondere Voraussetzung gelten, da die auf diesen Regelungen beruhenden Beihilfen automatisch gewährt werden. Diese besondere Voraussetzung lautet, dass mit den betreffenden Beihilferegelungen nur Vorhaben oder Tätigkeiten gefördert werden sollten, an denen die Arbeiten erst nach Inkrafttreten der Regelungen beginnen. Diese Voraussetzung sollte jedoch nicht für Folge-Beihilferegelungen gelten, sofern die Tätigkeit bereits unter die früheren Regelungen in Form von Steuervergünstigungen fiel. Der für die Prüfung des Anreizeffekts von Folge-Beihilferegelungen ausschlaggebende Zeitpunkt sollte der sein, zu dem die steuerliche Maßnahme zum ersten Mal in der ursprünglichen Regelung verankert wurde.

(16) Bei Betriebsbeihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs, die die Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllen, sollte von einem Anreizeffekt ausgegangen werden, wenn die Beihilfe an die Nutzer weitergegeben wird und somit die Nachfrage nach nachhaltigen Verkehrsdiensten erhöht wird und eine Verkehrsverlagerung stattfindet. Durch die Bereitstellung einschlägiger Informationen soll über die Maßnahmen informiert werden, die zur Verfügung stehen, um die Wettbewerbsfähigkeit des nachhaltigen Landverkehrs gegenüber dem reinen Straßenverkehr oder gegenüber anderen weniger nachhaltigen alternativen Verkehrsträgern zu verbessern. Die Bereitstellung dieser Informationen dürfte somit dafür sorgen, dass die Beihilfe in dem von den Nutzern zu zahlenden Preis erkennbar wird.

(17) Im Interesse der Transparenz, Gleichbehandlung und eines wirksamen Monitorings sollte diese Verordnung nur für Beihilfen gelten, deren Bruttosubventionsäquivalent sich im Voraus genau berechnen lässt, ohne dass eine Risikobewertung erforderlich ist („transparente Beihilfen“). Für bestimmte Beihilfeinstrumente wie Kredite, Garantien, steuerliche Maßnahmen und insbesondere rückzahlbare Vorschüsse sollten in dieser Verordnung die Voraussetzungen festgelegt werden, unter denen sie als transparent angesehen werden können. Beihilfen in Form von Garantien sollten als transparent angesehen werden, wenn das Bruttosubventionsäquivalent auf der Grundlage einer für die betreffende Unternehmensart festgelegten Safe-Harbour-Prämie berechnet worden ist. Beihilfen sollten auch als transparent angesehen werden, wenn die für die Berechnung der Beihilfeintensität der staatlichen Garantie verwendete Methode vor Umsetzung der Maßnahme bei der Kommission angemeldet und von ihr gemäß der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 107 und 108 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften ([8]) genehmigt wurde. Für die Zwecke dieser Verordnung sollten Beihilfen, bei denen eine komplexe wirtschaftliche Bewertung durchgeführt werden muss, um das Bruttosubventionsäquivalent der Beihilfe ex ante genau zu berechnen (z. B. Beihilfen in Form von Beteiligungen und beteiligungsähnlichen Investitionen), nicht als transparente Beihilfen angesehen werden, es sei denn, der Nominalbetrag der betreffenden Investition wird als das Bruttosubventionsäquivalent zugrunde gelegt.

(18) Damit sichergestellt ist, dass die Beihilfen angemessen und auf das erforderliche Maß beschränkt sind, sollten die Beihilfehöchstbeträge in Form von Beihilfeintensitäten bezogen auf die jeweils beihilfefähigen Kosten festgelegt werden. Auf der Grundlage der Erfahrung der Kommission sollte die Beihilfeintensität so festgesetzt werden, dass Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel, die durch die geförderte Tätigkeit verursacht werden, möglichst gering gehalten werden, gleichzeitig jedoch Marktversagen oder andere Hindernisse für die Koordinierung des Verkehrs in geeigneter Weise behoben werden.

(19) In die Berechnung der Beihilfeintensität sollten nur beihilfefähige Kosten einfließen. Die ermittelten beihilfefähigen Kosten sollten durch klare, spezifische und aktuelle schriftliche Unterlagen belegt werden. Beihilfen, die die einschlägige Beihilfeintensität übersteigen, sollten nicht von der Anmeldepflicht freigestellt werden. Für die Berechnung sollten alle Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen werden. In mehreren Tranchen gezahlte Beihilfen sollten auf ihren Wert am Tag der Gewährung abgezinst werden. Auch die beihilfefähigen Kosten sollten auf ihren Wert zu dem genannten Zeitpunkt abgezinst werden.

([8]) ABl. C 155 vom 20.6.2008, S. 10.

(20) Die Kommission sollte sicherstellen, dass genehmigte Beihilfen Wettbewerb und Handel nicht in einem Maße beeinträchtigen, das den allgemeinen Interessen der Union abträglich ist. Diese Verordnung sollte daher nicht für Beihilfen zugunsten eines Beihilfeempfängers gelten, der einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist.

(21) Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten sollten nicht unter diese Verordnung fallen. Solche Beihilfen sollten auf der Grundlage der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten ([9]) geprüft werden.

(22) Mit dieser Verordnung werden die umfangreichen Erfahrungen der Kommission bei der Prüfung von Betriebsbeihilfen für die Verringerung der externen Kosten des Verkehrs konsolidiert. Für die Quantifizierung solcher Beihilfen sollten die externen Kosten herangezogen werden, die durch die Nutzung einer nachhaltigeren Verkehrslösung anstelle eines alternativen wirtschaftlich tragfähigen Verkehrsträgers — wie des reinen Straßenverkehrs — vermieden werden können. Beihilfen können in Form einer Senkung der Entgelte gewährt werden, die Verkehrsunternehmen für die Nutzung der Infrastruktur zahlen müssen. Betriebsbeihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs sollten nur dann unter diese Verordnung fallen, wenn die Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel begrenzt und genau festgelegte Voraussetzungen erfüllt sind. Dies ist der Fall, wenn die vermiedenen externen Kosten nach den Vorschriften und Methoden des Handbuchs der Kommission über die externen Kosten des Verkehrs ([10]) berechnet werden, die Beihilfeintensität bestimmte Schwellenwerte nicht übersteigt und die Beihilfen nur für tatsächlich erbrachte nachhaltige Landverkehrsdienste gewährt werden. So wird sichergestellt, dass die Beihilfen strikt auf die Vergütung der externen Kosten, die durch die Nutzung eines nachhaltigeren Verkehrsträgers vermieden werden, beschränkt bleiben.

(23) Ferner sollten Betriebsbeihilfen zur Unterstützung von Verkehrsunternehmen oder Organisatoren von Beförderungsdiensten bei der Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen im Schienengüter- oder Binnenschiffsgüterverkehr nur dann unter diese Verordnung fallen, wenn die Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel begrenzt und genau festgelegte Voraussetzungen erfüllt sind. Dies ist der Fall, wenn der Beihilfebetrag auf der Grundlage der Betriebsverluste berechnet wird, die dem Beihilfeempfänger in den ersten fünf Jahren des Betriebs der neuen kommerziellen Güterverkehrsverbindung entstehen, und die Beihilfeintensität einen bestimmten Schwellenwert nicht übersteigt.

(24) Investitionen in Eisenbahn-Serviceeinrichtungen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr, multimodale Anlagen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr und private Gleisanschlüsse in der gesamten Union sind von entscheidender Bedeutung, um Konnektivität, ein nachhaltiges Funktionieren der Wirtschaft und den Zusammenhalt zwischen den Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Solche Investitionen bringen die Prioritäten der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität ([11]) der Kommission aus dem Jahr 2020 voran, die der Entwicklung multimodaler Verkehrsanlagen Vorrang einräumt. Die vorliegende Verordnung sollte für Investitionsbeihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung von Eisenbahn-Serviceeinrichtungen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr, multimodalen Anlagen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr sowie von privaten Gleisanschlüssen gelten. Sie sollte hingegen nicht für Beihilfen für Hafeninfrastruktur (Liegeplätze, Molen usw.) und nicht für Beihilfen für Hafenzugangsinfrastruktur gelten, die unter die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission ([12]) fallen. Die vorliegende Verordnung sollte jedoch für Beihilfen für Hafensuprastrukturen (auf der Infrastruktur befindliche Anlagen z. B. für die Lagerung, Serviceeinrichtungen wie Lagerhäuser sowie Ausrüstungen für den Betrieb von Einrichtungen) gelten, sofern sich die betreffende Suprastruktur in einer Anlage für den Binnenschiffsverkehr oder einer multimodalen Verkehrsanlage mit einer Schienen- oder Binnenschiffsverkehrsverbindung befindet. Bei diesen Arten von Beihilfen sollte der mit der Anmeldung unbedenklicher Beihilfemaßnahmen verbundene Verwaltungsaufwand verringert werden, damit sich die Kommission auf die Fälle konzentrieren kann, die den Wettbewerb potenziell am stärksten verfälschen können. Die Voraussetzungen für eine Freistellung von Investitionsbeihilfen für Eisenbahn-Serviceeinrichtungen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr, multimodale Anlagen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr sowie private Gleisanschlüsse von der Anmeldepflicht sollten dafür sorgen, dass Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel, die fairen Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt abträglich wären, begrenzt werden. Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel werden insbesondere durch die Gewährleistung der Angemessenheit der Beihilfe begrenzt.

([9]) ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1.

([10]) Europäische Kommission, Generaldirektion Mobilität und Verkehr, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. et al., *Handbook on the external costs of transport* — Version 2019 – 1.1, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

([11]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen" (COM(2020) 789 final).

([12]) Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

(25) Diese Verordnung sollte nur dann für Investitionsbeihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr und von bestimmten Kategorien von Ausrüstung für den nachhaltigen multimodalen Verkehr (d. h. intermodale Ladeeinheiten und Krananlagen an Bord von Schiffen) gelten, wenn Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel begrenzt sind. Beim Erwerb bestimmter Arten von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr ist dies der Fall, wenn es sich um eine Beihilferegelung für Krananlagen an Bord von Schiffen oder eine Beihilferegelung zur Deckung eines Teils der Kosten intermodaler Ladeeinheiten handelt und die Beihilfeintensität genau festgelegte Schwellenwerte nicht übersteigt. Beim Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr ist dies der Fall, wenn die Beihilfe in Form einer Garantie für den Käufer des Fahrzeugs und unter genau festgelegten Voraussetzungen gewährt wird. Im Schienenverkehr sind KMU und neue Marktteilnehmer aufgrund der hohen Investitionskosten für den Erwerb von Schienenfahrzeugen und des schwierigen Zugangs zu Finanzmitteln mit Schwierigkeiten konfrontiert, wenn sie ihre Flotten erneuern oder erweitern wollen. Kleine Midcap-Unternehmen stehen vor ähnlichen Herausforderungen. Im Binnenschiffsverkehr sind die meisten Betreiber KMU oder allenfalls kleine Midcap-Unternehmen. Für sie ist es besonders schwierig, ihre Flotte zu erneuern oder zu erweitern, da sie Schwierigkeiten beim Zugang zu Marktfinanzierungen haben. Daher sind Investitionsbeihilfen in Form von Garantien für neue Marktteilnehmer im Schienenverkehr, für KMU oder kleine Midcap-Unternehmen im Schienen- oder Binnenschiffsverkehr dem nachhaltigen Verkehr zuträglich, ohne Wettbewerb und Handel übermäßig zu verfälschen.

(26) Im Einklang mit der Verkehrs- und Digitalisierungspolitik der Union sind weitere Anstrengungen erforderlich, um die Kommunikation zwischen verschiedenen Verkehrsinformationssystemen, die Koordinierung der Verkehrsnetze und den grenzüberschreitenden Wettbewerb zu ermöglichen und die Verkehrssicherheit in der Union zu verbessern. Denn bisher stellen die unterschiedlichen Verkehrsnetznormen, mangelnde technische Harmonisierung, inkompatible Instrumente und Systeme für die Datenerhebung sowie Bedenken hinsichtlich der Datenweitergabe und Datensouveränität Hindernisse dar. Ferner haben die Erfahrungen bei der Beurteilung von Maßnahmen zur Förderung der Interoperabilität auf Grundlage der Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen von 2008 ([13]) gezeigt, dass akute Fälle von Marktversagen bestehen, die auf mangelnde Koordinierung und den für Vorreiter bestehenden Nachteil zurückzuführen sind, dass die mit der Einführung einer bestimmten Technologie oder Norm verbundenen Vorteile über die wirtschaftlichen Interessen der Verkehrsunternehmen hinausgehen.

(27) Dies ist beispielsweise bei Zug- und Verkehrssteuerungssystemen wie dem Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) der Fall. Das ERTMS ist ein einheitliches europäisches Signalgebungs- und Geschwindigkeitskontrollsystem, das die Interoperabilität der nationalen Eisenbahnsysteme gewährleistet, die Anschaffungs- und Instandhaltungskosten der Signalgebungssysteme senkt und die Geschwindigkeit der Züge, die Kapazität der Infrastruktur und das Sicherheitsniveau im Schienenverkehr erhöht. Das ERTMS besteht aus dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS), d. h. einer Führerstandsignalsteuerung mit automatischer Zugsicherung, Bahnmobilfunk (RMR) und automatisiertem Zugbetrieb (ATO). Das derzeit für den Eisenbahnbetrieb verwendete RMR-System, nämlich das „Global System for Mobil Communications — Railway“ (GSM-R), basiert auf Spezifikationen, die vor 20 Jahren finalisiert wurden. Aufgrund technologischer Obsoleszenz ist es unwahrscheinlich, dass die industrielle Unterstützung für GSM-R über das Jahr 2031 hinaus gewährleistet ist. Angesichts der begrenzten negativen Auswirkungen von Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität auf Wettbewerb und Handel und unter Berücksichtigung der gewonnenen Erfahrung sollten solche Beihilfen unter genau festgelegten Voraussetzungen unter diese Verordnung fallen.

(28) Damit der Schienen- und Binnenschiffsverkehr wettbewerbsfähiger werden, muss ferner die technische Anpassung und Modernisierung des nachhaltigen Landverkehrs gefördert werden. Beihilfen für solche Investitionen sollten bestimmte Voraussetzungen erfüllen, um Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel zu begrenzen, die fairen Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt abträglich wären. Die Voraussetzungen für die Freistellung solcher Beihilfen von der Anmeldepflicht sollten insbesondere die Erforderlichkeit und Angemessenheit der Beihilfen gewährleisten und Vorkehrungen in Bezug auf die Art der Beihilfen sowie die beihilfefähigen Kosten umfassen.

(29) Beihilfen für Unternehmen zur Anpassung an künftige Unionsnormen können bereits zu einem früheren Zeitpunkt ein hohes Maß an Harmonisierung und Normung herbeiführen. Beihilfen für Investitionen, die getätigt werden, um bereits erlassene Unionsnormen zu erfüllen, sollten nicht von der Anmeldepflicht freigestellt werden. Wenn die betreffende Unionsnorm bereits erlassen wurde, aber noch nicht in Kraft ist, können Beihilfen — sofern die Norm nicht rückwirkend gilt — allerdings einen Anreizeffekt haben, wenn sie einen Anreiz dafür schaffen, die Investition mindestens 12 Monate vor Inkrafttreten der Norm durchzuführen und abzuschließen. Damit die Mitgliedstaaten nicht davon abgehalten werden, verbindliche nationale Normen festzulegen, die strenger oder ehrgeiziger sind als die entsprechenden Unionsnormen, können Beihilfemaßnahmen unabhängig davon, ob es solche nationalen Normen gibt, einen Anreizeffekt haben. Gleiches gilt, wenn bei Gewährung einer Beihilfe bereits verbindliche nationale Normen, aber keine entsprechenden Unionsnormen vorliegen.

([13]) Mitteilung der Kommission — Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (ABl. C 184 vom 22.7.2008, S. 13).

(30) Bestimmte Gruppen von Beihilfen mit hohen Beihilfebeträgen pro Vorhaben sollten von der Kommission nach der Anmeldung geprüft werden, weil in diesen Fällen ein höheres Risiko unverhältnismäßiger Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel besteht. Beihilfen, die bestimmte Schwellenwerte übersteigen, sollten daher weiterhin der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV unterliegen. Es sollte sichergestellt werden, dass diese Schwellenwerte nicht umgangen werden, indem ein Vorhaben künstlich in mehrere Vorhaben mit ähnlichen Merkmalen, Zielen oder Beihilfeempfängern aufgespalten wird.

(31) Angesichts der größeren potenziellen Auswirkungen umfangreicher Beihilferegelungen auf Handel und Wettbewerb sollten Beihilferegelungen, deren Mittelausstattung in einem bestimmten Jahr einen bestimmten Schwellenwert oder insgesamt einen absoluten Wert übersteigt, grundsätzlich einer beihilferechtlichen Evaluierung unterzogen werden. In der Evaluierung sollte geprüft werden, i) ob sich die Annahmen für die Vereinbarkeit der Regelung mit dem Binnenmarkt bestätigt haben und die Voraussetzungen dafür erfüllt wurden und ii) ob die Beihilfemaßnahme einen wirksamen Beitrag zur Erreichung ihrer allgemeinen und spezifischen Ziele geleistet hat. Ferner sollten darin Angaben zu den Auswirkungen der Regelung auf Wettbewerb und Handel gemacht werden. Im Interesse der Gleichbehandlung sollte die beihilferechtliche Evaluierung auf der Grundlage eines von der Kommission genehmigten Evaluierungsplans vorgenommen werden. Ein solcher Plan sollte zwar in der Regel zum Zeitpunkt der Ausarbeitung der Regelung aufgestellt und rechtzeitig vor Inkrafttreten der Regelung genehmigt werden, jedoch ist dies unter Umständen nicht in allen Fällen möglich. Damit sich das Inkrafttreten von Beihilferegelungen nicht verzögert, sollte diese Verordnung für solche Regelungen daher vorerst höchstens für einen Zeitraum von sechs Monaten gelten. Die Kommission sollte diesen Zeitraum nach Genehmigung des Evaluierungsplans verlängern können. Zu diesem Zweck sollte der Evaluierungsplan innerhalb von 20 Arbeitstagen nach Inkrafttreten der Regelung bei der Kommission angemeldet werden. Die Kommission sollte in Ausnahmefällen auch die Möglichkeit haben zu entscheiden, dass angesichts bestimmter besonderer Merkmale des Falls keine Evaluierung erforderlich ist.

(32) Die Mitgliedstaaten sollten verpflichtet werden, der Kommission alle Informationen zur Verfügung zu stellen, die sie für die Prüfung des Evaluierungsplans benötigt. Die Kommission sollte ferner die Möglichkeit haben, wenn nötig unverzüglich zusätzliche Informationen anzufordern. Änderungen evaluierungspflichtiger Regelungen sollten — mit Ausnahme von Änderungen, die keine Auswirkungen auf die Vereinbarkeit der Beihilferegelung mit dieser Verordnung oder keine wesentlichen Auswirkungen auf den Inhalt des genehmigten Evaluierungsplans haben können — vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen werden. Rein formale Änderungen oder administrative Änderungen, einschließlich solcher, die im Rahmen der von der Union kofinanzierten Maßnahmen vorgenommen werden, sollten grundsätzlich nicht als Änderungen angesehen werden, die wesentliche Auswirkungen auf den Inhalt des genehmigten Evaluierungsplans haben.

(33) Bei der Prüfung, ob die in dieser Verordnung festgelegten Anmeldeschwellen und Beihilfehöchstintensitäten eingehalten werden, sollte der Gesamtbetrag der staatlichen Beihilfen für die geförderte Tätigkeit bzw. das geförderte Vorhaben berücksichtigt werden. In dieser Verordnung sollten die Voraussetzungen festgelegt werden, unter denen Beihilfen verschiedener Gruppen miteinander kumuliert werden können. Nach dieser Verordnung von der Anmeldepflicht freigestellte Beihilfen sollten mit anderen mit dem Binnenmarkt vereinbaren Beihilfen, die nach anderen Verordnungen freigestellt sind, oder mit anderen von der Kommission genehmigten Beihilfen kumuliert werden können, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten betreffen. Wenn Beihilfen aus unterschiedlichen Quellen dieselben — sich teilweise oder vollständig überschneidenden — bestimmbaren beihilfefähigen Kosten betreffen, sollte eine Kumulierung bis zu der höchsten nach dieser Verordnung für diese Beihilfen zulässigen Beihilfeintensität bzw. dem höchsten nach dieser Verordnung für diese Beihilfen zulässigen Beihilfebetrag zulässig sein. In dieser Verordnung sollten auch besondere Vorschriften für die Kumulierung von Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten bestimmen lassen, mit Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten nicht bestimmen lassen, und für die Kumulierung mit De-minimis-Beihilfen festgelegt werden. De-minimis-Beihilfen werden häufig nicht für spezifische bestimmbare beihilfefähige Kosten gewährt und können solchen Kosten häufig auch nicht zugeordnet werden. In solchen Fällen sollte es möglich sein, De-minimis-Beihilfen frei mit nach dieser Verordnung freigestellten staatlichen Beihilfen zu kumulieren. Wenn De-minimis-Beihilfen jedoch für dieselben bestimmbaren beihilfefähigen Kosten gewährt werden wie nach dieser Verordnung freigestellte staatliche Beihilfen, sollte eine Kumulierung nur bis zu der in Kapitel II dieser Verordnung festgelegten Beihilfehöchstintensität zulässig sein.

(34) Mittel, die von den Organen, Einrichtungen, gemeinsamen Unternehmen und sonstigen Stellen der Union zentral verwaltet werden und nicht direkt oder indirekt der Kontrolle eines Mitgliedstaats unterstehen, stellen keine staatlichen Beihilfen dar. Werden solche Mittel mit staatlichen Beihilfen kombiniert, sollten bei der Feststellung, ob die Anmeldeschwellen und Beihilfehöchstintensitäten bzw. Beihilfehöchstbeträge eingehalten werden, nur die staatlichen Beihilfen berücksichtigt werden. Dies sollte gelten, sofern der Gesamtbetrag der für dieselben beihilfefähigen Kosten gewährten öffentlichen Mittel den in den einschlägigen Vorschriften des Unionsrechts festgelegten günstigsten Finanzierungssatz nicht übersteigt.

(35) Die Transparenz staatlicher Beihilfen ist für die korrekte Anwendung der Vertragsvorschriften unerlässlich und führt zu einer besseren Einhaltung der Vorschriften, einer stärkeren Rechenschaftspflicht, gegenseitigen Überprüfungen und letztlich wirksameren öffentlichen Ausgaben. Im Interesse der Transparenz sollten die Mitgliedstaaten auf regionaler oder nationaler Ebene ausführliche Websites mit Kurzbeschreibungen der nach dieser Verordnung freigestellten Beihilfemaßnahmen einrichten. Alternativ sollten die Mitgliedstaaten die Möglichkeit haben, die Kurzbeschreibung der einzelnen freigestellten Beihilfemaßnahmen in der Beihilfentransparenzdatenbank der Kommission zu veröffentlichen. Im Einklang mit der bei der Veröffentlichung von Informationen üblichen Praxis nach der Richtlinie (EU) 2019/1024 des Europäischen Parlaments und des Rates ([14]) sollte ein Standardformat verwendet werden. Dieses Format sollte es ermöglichen, die Informationen zu suchen, herunterzuladen und problemlos im Internet zu veröffentlichen. Links zu den Beihilfewebsites aller Mitgliedstaaten sollten auf der Website der Kommission veröffentlicht werden. Die Kurzbeschreibung jeder nach dieser Verordnung freigestellten Beihilfemaßnahme sollte nach Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2022/2586 auf der Website der Kommission veröffentlicht werden.

(36) Die Durchsetzung des Beihilferechts ist in hohem Maße von der Mitwirkung der Mitgliedstaaten abhängig. Die Mitgliedstaaten sollten daher alle notwendigen Maßnahmen treffen, um die Einhaltung dieser Verordnung sicherzustellen und zu gewährleisten, dass jede Einzelbeihilfe, die auf der Grundlage einer unter eine Gruppenfreistellung fallenden Regelung gewährt wird, alle einschlägigen Voraussetzungen erfüllt.

(37) Um ein wirksames Monitoring von Beihilfemaßnahmen nach der Verordnung (EU) 2022/2586 zu gewährleisten, ist es angezeigt, Vorschriften für die Berichte der Mitgliedstaaten über die nach dieser Verordnung freigestellten Beihilfemaßnahmen festzulegen. Ferner ist es mit Blick auf die in Artikel 17 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates ([15]) festgelegte Verjährungsfrist zweckmäßig, Vorschriften für die Aufzeichnungen über die mit dieser Verordnung freigestellten Beihilfen festzulegen, die die Mitgliedstaaten aufbewahren müssen.

(38) Um die Wirksamkeit der Vereinbarkeitsvoraussetzungen dieser Verordnung zu stärken, sollte die Kommission im Falle der Nichterfüllung dieser Voraussetzungen die Möglichkeit haben, den Rechtsvorteil der Gruppenfreistellung für die Zukunft zu entziehen. Die Kommission sollte den Entzug dieses Rechtsvorteils auf bestimmte Gruppen von Beihilfen, bestimmte Beihilfeempfänger oder Beihilfemaßnahmen bestimmter Behörden beschränken können, wenn die Nichteinhaltung dieser Verordnung nur eine begrenzte Gruppe von Maßnahmen oder bestimmte Behörden betrifft. Ein solcher gezielter Entzug des Rechtsvorteils sollte eine angemessene und direkte Abhilfe für die festgestellte Nichteinhaltung darstellen. Wenn eine nicht angemeldete Beihilfemaßnahme nicht alle Voraussetzungen für eine Freistellung von der Anmeldepflicht erfüllt, stellt sie eine rechtswidrige Beihilfe dar, die von der Kommission im einschlägigen Verfahren gemäß der Verordnung (EU) 2015/1589 für nicht angemeldete Beihilfen geprüft werden muss. Der Entzug des Rechtsvorteils der Gruppenfreistellung für die Zukunft sollte nichts daran ändern, dass etwaige frühere Maßnahmen, die die Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllten, unter die Gruppenfreistellung fielen.

(39) Die Definition des Begriffs „KMU“ im Sinne des Anhangs I dieser Verordnung sollte auf der Begriffsbestimmung in der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission ([16]) beruhen, um Unterschiede, die zu Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel führen könnten, zu beseitigen, die Koordinierung der Maßnahmen der Union und der nationalen Maßnahmen zugunsten von KMU zu erleichtern und die Transparenz in Verfahrensfragen und die Rechtssicherheit zu erhöhen.

(40) Die Beihilfenpolitik sollte auf der Grundlage der Erfahrungen der Kommission in diesem Bereich regelmäßig überprüft werden. Daher sollte die Geltungsdauer dieser Verordnung begrenzt werden. Es ist zweckmäßig, Übergangsbestimmungen festzulegen, die ab dem Ende der Geltungsdauer dieser Verordnung auf freigestellte Beihilferegelungen anzuwenden sind. Diese Vorschriften sollten den Mitgliedstaaten ggf. Zeit für eine Anpassung an die neue Rechtslage geben —

([14]) Richtlinie (EU) 2019/1024 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über offene Daten und die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors (ABl. L 172 vom 26.6.2019, S. 56, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj).

([15]) Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([16]) Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Geltungsbereich

(1) Diese Verordnung gilt für folgende Gruppen von Beihilfen:

a) Betriebsbeihilferegelungen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs;

b) Betriebsbeihilferegelungen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen im Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr;

c) Investitionsbeihilferegelungen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung von Eisenbahn-Serviceeinrichtungen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr sowie multimodalen Anlagen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr einschließlich Hafensuprastrukturen, sofern sich die betreffende Suprastruktur in einer Anlage für den Binnenschiffsverkehr oder einer multimodalen Verkehrsanlage mit einer Schienen- oder Binnenschiffsverkehrsverbindung befindet;

d) Ad-hoc-Investitionsbeihilfen und Investitionsbeihilferegelungen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung von Güterterminals für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr;

e) Investitionsbeihilferegelungen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung privater Gleisanschlüsse;

f) Investitionsbeihilferegelungen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr;

g) Investitionsbeihilferegelungen für den Erwerb von intermodalen Ladeeinheiten und Krananlagen an Bord von Schiffen;

h) Investitionsbeihilferegelungen zur Förderung der Interoperabilität des nachhaltigen Landverkehrs;

i) Investitionsbeihilferegelungen für die Anpassung und Modernisierung des nachhaltigen Landverkehrs.

(2) Diese Verordnung gilt nicht für folgende Gruppen von Beihilfen:

a) Beihilferegelungen, in denen nicht ausdrücklich festgelegt ist, dass einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, keine Einzelbeihilfen gewährt werden dürfen;

b) Ad-hoc-Beihilfen für ein Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist;

c) Beihilfen, die davon abhängig gemacht werden, dass einheimische Waren Vorrang vor eingeführten Waren erhalten;

d) Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten;

e) Beihilfemaßnahmen, die für sich genommen, durch die mit ihnen verbundenen Bedingungen oder durch ihre Finanzierungsmethode zu einem nicht abtrennbaren Verstoß gegen Unionsrecht führen, insbesondere

   i) Beihilfemaßnahmen, bei denen die Gewährung der Beihilfe davon abhängig ist, dass der Beihilfeempfänger seinen Sitz in dem betreffenden Mitgliedstaat hat oder überwiegend in diesem Mitgliedstaat niedergelassen ist. Es kann jedoch verlangt werden, dass der Beihilfeempfänger zum Zeitpunkt der Auszahlung der Beihilfe eine Betriebsstätte oder Niederlassung in dem die Beihilfe gewährenden Mitgliedstaat hat;

   ii) Beihilfen, bei denen die Gewährung der Beihilfe davon abhängig ist, dass der Beihilfeempfänger einheimische Waren verwendet oder einheimische Dienstleistungen in Anspruch nimmt;

f) Beihilfen für die Abgeltung von mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängenden Leistungen im Personen- oder Güterverkehr;

g) Beihilfen für Hafeninfrastruktur und Hafenzugangsinfrastruktur, die von der Kommission unmittelbar auf der Grundlage des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV geprüft werden oder unter die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 fallen;

h) Beihilferegelungen gemäß Kapitel II dieser Verordnung, die in den Anwendungsbereich des Artikels 20 dieser Verordnung fallen, nach Ablauf von sechs Monaten nach ihrem Inkrafttreten oder ab einem späteren, von der Kommission gemäß Artikel 20 Absatz 1 dieser Verordnung festgelegten Zeitpunkt;

i) Änderungen an Regelungen gemäß Buchstabe h, mit Ausnahme von Änderungen, die keine Auswirkungen auf die Vereinbarkeit der Beihilferegelung mit dieser Verordnung oder keine wesentlichen Auswirkungen auf den Inhalt des genehmigten Evaluierungsplans haben.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

a) „nachhaltiger Landverkehr“ den Eisenbahnverkehr, den Binnenschiffsverkehr und den nachhaltigen multimodalen Verkehr im Bereich des Landverkehrs;

b) „externe Kosten des Verkehrs“ die von den Verkehrsnutzern verursachten Kosten, die nicht von ihnen selbst, sondern von der Gesellschaft insgesamt getragen werden, insbesondere Kosten im Zusammenhang mit Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung, Verletzungen und Todesfällen, Lärm und Verkehrsüberlastung;

c) „Beihilferegelung“ jede Regelung, auf deren Grundlage Unternehmen, die in der Regelung in einer allgemeinen und abstrakten Weise definiert sind, ohne nähere Durchführungsmaßnahmen Einzelbeihilfen gewährt werden können, bzw. jede Regelung, auf deren Grundlage einem oder mehreren Unternehmen für unbestimmte Zeit und/oder in unbestimmter Höhe Beihilfen gewährt werden können, die nicht an ein bestimmtes Vorhaben gebunden sind;

d) „neue kommerzielle Verbindung im Schienengüterverkehr“ eine kommerzielle Verbindung, über die neue Schienengüterverkehrsdienste im Linienverkehr zwischen mindestens zwei Güterterminals erbracht werden, zwischen denen mindestens in den drei Jahren vor Inbetriebnahme der betreffenden Verbindung keine direkte Linienverbindung im Schienengüterverkehr bestand;

e) „neue kommerzielle Verbindung im Binnenschiffsgüterverkehr“ eine kommerzielle Verbindung, über die neue Binnenschiffsgüterverkehrsdienste im Linienverkehr zwischen mindestens zwei Güterterminals erbracht werden, zwischen denen mindestens in den drei Jahren vor Inbetriebnahme der betreffenden Verbindung keine direkte Linienverbindung im Binnenschiffsgüterverkehr bestand;

f) „Güterterminal“ eine Struktur, die für das Umladen und die vorübergehende Lagerung von Gütern ausgerüstet ist;

g) „Eisenbahn-Serviceeinrichtung“ eine in der Union befindliche Serviceeinrichtung nach Anhang II der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates [17] (z. B. Schienengüterterminals, Instandhaltungs- oder Lagereinrichtungen) und ihre Zugangsinfrastruktur (einschließlich der für ihren Betrieb erforderlichen physischen oder digitalen Ausrüstung), mit Ausnahme von Einrichtungen oder Ausrüstungen, die mit nicht die Beförderung betreffenden Tätigkeiten im Zusammenhang stehen;

h) „Zugangsinfrastruktur“ jede Art von Infrastruktur, die für den Zugang der Nutzer zu einer multimodalen Anlage für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr oder einer unimodalen Eisenbahn-Serviceeinrichtung oder Anlage für den Binnenschiffsverkehr oder für die Einfahrt der Nutzer in eine solche Einrichtung bzw. Anlage von Land, von See oder von Flüssen aus erforderlich ist, wie etwa Straßen, Schienen, Kanäle oder Schleusen;

i) „Anlage für den Binnenschiffsverkehr“ eine in der Union befindliche und für den Binnenschiffsverkehr genutzte Serviceeinrichtung (z. B. ein Güterterminal oder eine Instandhaltungs- oder Lagereinrichtung) und ihre Zugangsinfrastruktur (einschließlich der für ihren Betrieb erforderlichen physischen oder digitalen Ausrüstung), mit Ausnahme von Einrichtungen oder Ausrüstungen, die mit nicht die Beförderung betreffenden Tätigkeiten im Zusammenhang stehen;

j) „Hafensuprastruktur“ auf der Infrastruktur befindliche Anlagen (z. B. für die Lagerung), feste Ausrüstungen (z. B. Lagerhäuser und Terminalgebäude) und mobile Ausrüstungen (z. B. Krananlagen), die sich in einem Hafen befinden und für die Erbringung verkehrsbezogener Hafendienste bestimmt sind, sofern sich die betreffende Suprastruktur in einer multimodalen Verkehrsanlage mit einer Schienen- oder Binnenschiffsverkehrsverbindung befindet;

[17] Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

k) „multimodale Anlage für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr“ eine in der Union befindliche Serviceeinrichtung, einschließlich Hafensuprastrukturen und Güterterminals für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, und ihre Zugangsinfrastruktur (einschließlich der für ihren Betrieb erforderlichen physischen oder digitalen Ausrüstung), die für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr in Kombination mit anderen Verkehrsträgern erforderlich ist, mit Ausnahme von Einrichtungen oder Ausrüstungen, die mit nicht die Beförderung betreffenden Tätigkeiten im Zusammenhang stehen;

l) „multimodaler Verkehr“ die Beförderung von Gütern oder Personen über mindestens zwei verschiedene Verkehrsträger;

m) „Ad-hoc-Beihilfe“ eine Beihilfe, die nicht auf der Grundlage einer Beihilferegelung gewährt wird;

n) „privater Gleisanschluss“ in privatem Eigentum stehende und privat betriebene Schieneninfrastruktur (einschließlich Schienen und sonstiger Anlagen oder Ausrüstungen, die für deren Betrieb erforderlich sind), über die Verladeeinrichtungen, die nicht als Serviceeinrichtungen im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2012/34/EU anzusehen sind, an das öffentliche Schienennetz angeschlossen sind, sowie jede gewidmete Infrastruktur, die einer in privatem Eigentum stehenden und privat betriebenen Schieneninfrastruktur dient;

o) „gewidmete Infrastruktur“ Infrastruktur, die für im Voraus ermittelbare Unternehmen errichtet wird und auf deren Bedarf zugeschnitten ist;

p) „Fahrzeug für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr“

   i) ein Schienenfahrzeug oder

   ii) ein Binnenschiff;

q) „Schienenfahrzeuge“

   i) Lokomotiven für die Beförderung von Gütern oder Personen und Schienenfahrzeuge für den Personenverkehr, einschließlich Verbrennungstriebfahrzeugen oder elektrischer Triebfahrzeuge, Verbrennungstriebzügen oder elektrischer Triebzüge und Reisezugwagen, oder

   ii) Güterwagen, einschließlich Tiefladewagen, die für das gesamte Netz ausgelegt sind, und Fahrzeugen zur Beförderung von Lastkraftwagen;

r) „Binnenschiff“ ein Schiff für den Personen- oder Güterverkehr, das ausschließlich oder vorwiegend für den Verkehr auf Binnengewässern oder auf geschützten Gewässern oder in deren unmittelbarer Nähe bestimmt ist, einschließlich eigens zur Fortbewegung eines Schubverbands gebauter Schiffe;

s) „kleines Midcap-Unternehmen“ ein Unternehmen, das die in Anhang IV dieser Verordnung genannten Kriterien erfüllt; Für die Zwecke von Beihilfen im Zusammenhang mit Finanzprodukten, die über den Fonds „InvestEU“ im Rahmen des Mehrjährigen Finanzrahmens der Union für die Jahre 2021 bis 2027 ([18]) unterstützt werden, bezeichnet der Ausdruck „kleines Midcap-Unternehmen“ ein Unternehmen mit bis zu 499 Mitarbeitern, bei dem es sich nicht um ein KMU handelt;

t) „intermodale Ladeeinheit“ Container, Wechselbehälter oder Sattelanhänger/Straßengüterfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die im intermodalen Verkehr zum Einsatz kommen;

u) „intermodaler Verkehr“ den Transport von Gütern in ein und derselben intermodalen Ladeeinheit über mehrere Verkehrsträger, wobei ein Wechsel des Verkehrsträgers, aber kein Umschlag der transportierten Güter selbst erfolgt;

v) „Seeschiff“ ein Schiff, das nicht ausschließlich oder vorwiegend auf Binnengewässern oder auf geschützten Gewässern oder in deren unmittelbarer Nähe verkehrt;

w) „Unternehmen in Schwierigkeiten“ ein Unternehmen in Schwierigkeiten gemäß Artikel 2 Nummer 18 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014;

x) „Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr“ Ausrüstung, die für den nachhaltigen multimodalen Verkehr eingesetzt wird, wie kranbare Sattelauflieger, mit Ausnahme der für die Einrichtungen verwendeten Ausrüstung;

y) „Einzelbeihilfe“ i) eine Ad-hoc-Beihilfe oder ii) eine Beihilfe, die einzelnen Empfängern auf der Grundlage einer Beihilferegelung gewährt wird;

([18]) Verordnung (EU, Euratom) 2020/2093 des Rates vom 17. Dezember 2020 zur Festlegung des mehrjährigen Finanzrahmens für die Jahre 2021 bis 2027 (ABl. L 433 I vom 22.12.2020, S. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj).

z) „Güterterminal für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr“ ein in der Union befindliches Güterterminal zwischen zwei verschiedenen Schienensystemen oder zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern, von denen einer die Schiene oder eine Binnenwasserstraße ist, und seine Zugangsinfrastruktur (einschließlich der für den Betrieb notwendigen physischen oder digitalen Ausrüstung), z. B. Güterterminals in Binnen- oder Seehäfen, an Binnenwasserstraßen oder in Flughäfen oder multimodale Logistikplattformen, mit Ausnahme von Einrichtungen oder Ausrüstungen, die mit nicht die Beförderung betreffenden Tätigkeiten im Zusammenhang stehen;

aa) „Beteiligung“ die Bereitstellung von Kapital für ein Unternehmen als direkte oder indirekte Investition, wodurch das Eigentum an einem entsprechenden Anteil dieses Unternehmens erworben wird;

bb) „beteiligungsähnliche Investition“ eine zwischen Beteiligung und Kreditfinanzierung angesiedelte Finanzierungsform, die mit einem höheren Risiko als vorrangige Verbindlichkeiten und einem niedrigeren Risiko als die üblichen Beteiligungen verbunden ist, bei der sich die Rendite für den Inhaber überwiegend nach den Gewinnen oder Verlusten des Zielunternehmens bemisst und die im Falle der Zahlungsunfähigkeit des Zielunternehmens nicht gesichert ist. Beteiligungsähnliche Investitionen können als Verbindlichkeit (in der Regel ungesichert und nachrangig, einschließlich Mezzanin-Finanzierungen, und in einigen Fällen in eine Beteiligung umwandelbar) oder als Vorzugsanteile ausgestaltet sein;

cc) „Beginn der Arbeiten“ entweder den Beginn der mit der Investition im Zusammenhang stehenden Bauarbeiten oder die erste rechtsverbindliche Verpflichtung zur Bestellung von Ausrüstung oder im Falle einer Übernahme den Zeitpunkt des Erwerbs der unmittelbar mit der erworbenen Betriebsstätte verbundenen Vermögenswerte, wobei der früheste dieser Zeitpunkte maßgebend ist;

dd) „steuerliche Folgeregelung“ eine Regelung in Form von Steuervergünstigungen, die eine geänderte Fassung einer früher bestehenden Regelung in Form von Steuervergünstigungen darstellt und diese ersetzt;

ee) „Beihilfeintensität“ den in Prozent der beihilfefähigen Kosten ausgedrückten Bruttobetrag der Beihilfe vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben;

ff) „Verkehrsunternehmen“ ein Unternehmen, das Personen oder Güter im nachhaltigen Landverkehr befördert;

gg) „Organisator von Beförderungsdiensten“ ein Unternehmen, das die Beförderung von Gütern organisiert und somit die Wahl zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern trifft;

hh) „nachhaltiger Landverkehr“ die Beförderung von Gütern oder Personen auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder im nachhaltigen multimodalen Verkehr;

ii) „Landverkehr“ die Beförderung von Gütern oder Personen auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder Straßen;

jj) „Kurzstreckenseeverkehr“ die Beförderung von Gütern und/oder Personen auf dem Seeweg zwischen Häfen in Gewässern eines oder mehrerer Mitgliedstaaten oder zwischen einem Hafen in den Gewässern der Mitgliedstaaten und einem Hafen in den Gewässern eines benachbarten Drittlandes mit einer Küstenlinie an einem Meer, das an einen oder mehrere Mitgliedstaaten angrenzt ([19]);

kk) „nachhaltiger multimodaler Verkehr“ die Beförderung von Gütern oder Personen über mindestens zwei verschiedene Verkehrsträger, wobei mindestens einer der genutzten Verkehrsträger die Schiene oder eine Binnenwasserstraße ist oder Landverkehr mit Kurzstreckenseeverkehr kombiniert wird;

ll) „nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten“ gewerbliche Dienstleistungen, die nicht mit dem nachhaltigen Landverkehr im Zusammenhang stehen, einschließlich Nebendienstleistungen für Fahrgäste, Spediteure oder andere Dienstleister wie die Vermietung von Büro- und Verkaufsräumen und Hotels;

mm) „Transeuropäisches Verkehrsnetz“ das in Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2024/1679 genannte Netz;

nn) „Eisenbahnunternehmen“ jedes Eisenbahnunternehmen im Sinne des Artikels 3 Nummer 1 der Richtlinie 2012/34/EU;

([19]) Artikel 3 Nummer 25 der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

oo) „neuer Marktteilnehmer“ ein Eisenbahnunternehmen im Sinne des Artikels 3 Nummer 1 der Richtlinie 2012/34/EU, das die beiden folgenden Voraussetzungen erfüllt:

i) Es hat weniger als zwanzig Jahre vor der Gewährung der Beihilfe eine Genehmigung nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU für das einschlägige Marktsegment erhalten;

ii) es ist nicht im Sinne des Anhangs I Artikel 3 Absatz 3 dieser Verordnung mit einem Eisenbahnunternehmen verbunden, dem vor dem 1. Januar 2010 eine Genehmigung gemäß Artikel 3 Nummer 14 der Richtlinie 2012/34/EU erteilt wurde;

pp) „kleine und mittlere Unternehmen“ oder „KMU“ Unternehmen, die die Voraussetzungen des Anhangs I dieser Verordnung erfüllen;

qq) „europäische RIS-Umgebung“ (RIS = River Information Services — Binnenschifffahrtsinformationsdienste) eine elektronische Zentralplattform auf der Grundlage von nationalen Binnenschifffahrtsinformationen, die technische und operative Dienste für RIS-Benutzer bereitstellt und Verbindungen zur elektronischen Berichterstattung nach dem Grundsatz der Einmaligkeit umfasst, sodass Bürgerinnen und Bürger sowie Unternehmen den Behörden ihre Daten nur einmal übermitteln müssen;

rr) „Telematikanwendungen im Güterverkehr“ Anwendungen wie Informationssysteme (Verfolgung von Gütern und Zügen in Echtzeit), Rangier- und Zugbildungssysteme, Buchungssysteme, Zahlungs- und Fakturierungssysteme sowie Anwendungen für die Verwaltung von Anschlüssen zu anderen Verkehrsträgern und für die Erstellung elektronischer Begleitdokumente;

ss) „europäisches Fahrzeugeinstellungsregister“ ein Register im Sinne des Artikels 22 Absatz 1 und des Artikels 47 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates ([20]);

Artikel 3

Freistellungsvoraussetzungen

Beihilferegelungen, Einzelbeihilfen auf der Grundlage von Beihilferegelungen und Ad-hoc-Beihilfen sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern diese Beihilfen alle allgemeinen Voraussetzungen des Kapitels I sowie die für die betreffende Gruppe von Beihilfen geltenden Voraussetzungen des Kapitels II dieser Verordnung erfüllen.

Artikel 4

Anmeldeschwellen

Diese Verordnung gilt nicht, wenn die folgenden Schwellenwerte in Form von Beihilfehöchstbeträgen überschritten werden:

a) bei auf Grundlage einer Regelung gewährten Einzelbetriebsbeihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen: 15 Mio. EUR pro Verbindung;

b) bei auf Grundlage einer Regelung gewährten Einzelinvestitionsbeihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung von Eisenbahn-Serviceeinrichtungen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr und von multimodalen Anlagen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr: 30 Mio. EUR pro Vorhaben;

c) bei Ad-hoc-Investitionsbeihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung von Güterterminals für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr: 10 Mio. EUR pro Vorhaben;

d) bei auf Grundlage einer Regelung gewährten Einzelinvestitionsbeihilfen für private Gleisanschlüsse: 4 Mio. EUR pro Vorhaben.

([20]) Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Artikel 5

Transparenz der Beihilfen

(1) Diese Verordnung gilt nur für Beihilfen, deren Bruttosubventionsäquivalent sich im Voraus genau berechnen lässt, ohne dass eine Risikobewertung erforderlich ist („transparente Beihilfen").

(2) Als transparent gelten folgende Gruppen von Beihilfen:

a) Beihilfen in Form von Zuschüssen und Zinszuschüssen;

b) Beihilfen in Form von Krediten, wenn das Bruttosubventionsäquivalent auf der Grundlage des zum Gewährungszeitpunkt geltenden Referenzzinssatzes nach der Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze berechnet wurde ([21]);

c) Beihilfen in Form von Steuervergünstigungen und ermäßigten Abgaben, wenn die Maßnahme durch eine Obergrenze gewährleistet, dass der jeweils geltende Schwellenwert nicht überschritten wird;

d) Beihilfen in Form von Beteiligungen und beteiligungsähnlichen Investitionen, bei denen der Nominalbetrag der betreffenden Investition als das Bruttosubventionsäquivalent zugrunde gelegt wird;

e) Beihilfen in Form von Garantien, wenn eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist:

   i) Das Bruttosubventionsäquivalent wurde auf der Grundlage von Safe-Harbour-Prämien berechnet, die in der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften festgelegt sind.

   ii) Die Methode für die Berechnung des Bruttosubventionsäquivalents der Garantie wurde vor Durchführung der Maßnahme bei der Kommission angemeldet und auf der Grundlage der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 107 und 108 AEUV auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften von der Kommission genehmigt, und die genehmigte Methode bezieht sich ausdrücklich auf die Art der Garantie und die Art der zugrunde liegenden Transaktion, um die es im Zusammenhang mit der Anwendung der vorliegenden Verordnung geht.

   iii) Die Beihilfe wird im Einklang mit den Voraussetzungen des Artikels 14 dieser Verordnung für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr in Form von Garantien gewährt.

Artikel 6

Anreizeffekt

(1) Diese Verordnung gilt nur für Beihilfen, die einen Anreizeffekt haben.

(2) Beihilfen gelten als Beihilfen mit Anreizeffekt, wenn der Beihilfeempfänger vor Beginn der Arbeiten für das Vorhaben bzw. die Tätigkeit einen schriftlichen Beihilfeantrag in dem betreffenden Mitgliedstaat gestellt hat. Der Beihilfeantrag muss mindestens die folgenden Angaben enthalten:

a) Name und Größe des Unternehmens,

b) Beschreibung des Vorhabens bzw. der Tätigkeit einschließlich des Zeitpunktes des Beginns und des Abschlusses des Vorhabens bzw. der Tätigkeit,

c) Standort des Vorhabens bzw. der Tätigkeit,

d) Aufstellung der Kosten des Vorhabens bzw. der Tätigkeit,

e) Art der Beihilfe (z. B. Zuschuss, Kredit, Garantie oder rückzahlbarer Vorschuss) und Höhe der für das Vorhaben bzw. die Tätigkeit benötigten öffentlichen Finanzierung.

([21]) ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

(3) Ad-hoc-Beihilfen für große Unternehmen gelten als Beihilfen mit Anreizeffekt, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 2 erfüllt sind und sich der Mitgliedstaat zudem vor der Gewährung der betreffenden Beihilfe anhand der Unterlagen des Beihilfeempfängers vergewissert hat, dass die Beihilfe Folgendes bewirken wird:

a) eine signifikante Erweiterung des Gegenstands des Vorhabens bzw. der Tätigkeit,

b) eine signifikante Zunahme der Gesamtausgaben des Beihilfeempfängers für das Vorhaben bzw. die Tätigkeit und/oder

c) einen signifikant beschleunigten Abschluss des Vorhabens bzw. der Tätigkeit.

(4) Abweichend von den Absätzen 2 und 3 gelten Maßnahmen in Form von Steuervergünstigungen als Beihilfen mit Anreizeffekt, sofern die folgenden kumulativen Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Die Maßnahme begründet einen auf objektiven Kriterien beruhenden Anspruch auf die Beihilfe, ohne dass es zusätzlich einer Ermessensentscheidung des Mitgliedstaats bedarf;

b) die Maßnahme ist vor Beginn der Arbeiten für das geförderte Vorhaben bzw. die geförderte Tätigkeit eingeführt worden und in Kraft getreten; dies gilt jedoch nicht für Folge-Beihilferegelungen, wenn das Vorhaben bzw. die Tätigkeit bereits unter die Vorläuferregelungen in Form von Steuervergünstigungen fiel.

(5) Abweichend von den Absätzen 2, 3 und 4 gelten Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs als Beihilfen mit Anreizeffekt, sofern die Voraussetzungen des Artikels 10 erfüllt sind.

Artikel 7

Beihilfeintensität und beihilfefähige Kosten

(1) Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Auf die beihilfefähigen Kosten oder Ausgaben erhobene Mehrwertsteuer, die nach dem geltenden nationalen Steuerrecht erstattungsfähig ist, wird jedoch bei der Ermittlung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten nicht berücksichtigt. Die beihilfefähigen Kosten sind durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen. Die beihilfefähigen Kosten können anhand vereinfachter Kostenoptionen ermittelt werden, sofern ein Vorhaben zumindest teilweise aus einem Unionsfonds finanziert wird, bei dem die Anwendung vereinfachter Kostenoptionen zulässig ist, und die Kostenkategorie nach den entsprechenden Bestimmungen beihilfefähig ist. In dem Fall sind die vereinfachten Kostenoptionen anwendbar, die in den für den Unionsfonds geltenden einschlägigen Vorschriften vorgesehen sind.

(2) Bei Vorhaben, die im Einklang mit vom Rat nach der Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates ([22]) genehmigten Aufbau- und Resilienzplänen durchgeführt werden, können die beihilfefähigen Kosten auch im Einklang mit den vereinfachten Kostenoptionen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ([23]) oder gemäß der Verordnung (EU) 2021/1060 des Europäischen Parlaments und des Rates ([24]) ermittelt werden.

(3) Werden Beihilfen nicht in Form von Zuschüssen gewährt, so entspricht der Beihilfebetrag ihrem Bruttosubventionsäquivalent.

([22]) Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Februar 2021 zur Einrichtung der Aufbau- und Resilienzfazilität (ABl. L 57 vom 18.2.2021, S. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj).

([23]) Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 320, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj).

([24]) Verordnung (EU) 2021/1060 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 mit gemeinsamen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds Plus, den Kohäsionsfonds, den Fonds für einen gerechten Übergang und den Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds sowie mit Haushaltsvorschriften für diese Fonds und für den Asyl-, Migrations- und Integrationsfonds, den Fonds für die innere Sicherheit und das Instrument für finanzielle Hilfe im Bereich Grenzverwaltung und Visumpolitik (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 159, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj).

(4) Zukünftig zu zahlende Beihilfen, u. a. in mehreren Tranchen zu zahlende Beihilfen, werden auf ihren Wert zum Gewährungszeitpunkt abgezinst. Die beihilfefähigen Kosten werden auf ihren Wert zum Gewährungszeitpunkt abgezinst. Für die Abzinsung ist der zum Zeitpunkt der Beihilfegewährung geltende Zinssatz nach der Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze zugrunde zu legen ([25]).

Artikel 8

Kumulierung

(1) Bei der Prüfung, ob die in Artikel 4 festgelegten Anmeldeschwellen und die in Kapitel II festgelegten Beihilfehöchstintensitäten eingehalten werden, werden je nach Art der Beihilfe die für die geförderte Tätigkeit, das geförderte Vorhaben oder das geförderte Unternehmen insgesamt gewährten staatlichen Beihilfen berücksichtigt.

(2) Werden Unionsmittel, die von Organen, Einrichtungen, gemeinsamen Unternehmen oder sonstigen Stellen der Union zentral verwaltet werden und nicht direkt oder indirekt der Kontrolle der Mitgliedstaaten unterstehen, mit staatlichen Beihilfen kombiniert, so werden bei der Feststellung, ob die Anmeldeschwellen und Beihilfehöchstintensitäten oder Beihilfehöchstbeträge eingehalten werden, nur die staatlichen Beihilfen berücksichtigt, sofern der Gesamtbetrag der für dieselben beihilfefähigen Kosten gewährten öffentlichen Mittel den im Unionsrecht festgelegten günstigsten Finanzierungssatz nicht übersteigt.

(3) Nach dieser Verordnung freigestellte Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten bestimmen lassen, können kumuliert werden mit

a) anderen staatlichen Beihilfen, sofern diese Beihilfen andere bestimmbare beihilfefähige Kosten betreffen als die nach dieser Verordnung freigestellten Beihilfen,

b) anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Kosten, sofern durch diese Kumulierung die höchste nach dieser Verordnung geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach dieser Verordnung geltende Beihilfebetrag nicht überschritten wird,

c) De-minimis-Beihilfen für dieselben beihilfefähigen Kosten wie die nach dieser Verordnung freigestellten Beihilfen, sofern durch diese Kumulierung die höchste nach dieser Verordnung geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach dieser Verordnung geltende Beihilfebetrag nicht überschritten wird,

d) sonstigen staatlichen Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten nicht bestimmen lassen, insbesondere mit nach der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 freigestellten derartigen Beihilfen oder De-minimis-Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten nicht bestimmen lassen.

Artikel 9

Veröffentlichung und Information

(1) Der betreffende Mitgliedstaat stellt sicher, dass folgende Informationen in der Beihilfentransparenzdatenbank ([26]) der Kommission oder auf einer umfassenden nationalen oder regionalen Beihilfe-Website veröffentlicht werden:

a) die in Artikel 19 genannten Kurzbeschreibungen in dem in Anhang II festgelegten Standardformat oder ein Link, der Zugang dazu bietet,

b) der in Artikel 19 verlangte vollständige Wortlaut jeder Beihilfemaßnahme oder ein Link, der Zugang dazu bietet,

c) die in Anhang III genannten Angaben zu jeder Einzelbeihilfe von mehr als 100 000 EUR.

(2) Die Mitgliedstaaten gestalten ihre ausführlichen Beihilfe-Websites so, dass die in Anhang III genannten Angaben leicht zugänglich sind.

([25]) ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

([26]) „Öffentliche Suche in der Beihilfentransparenzdatenbank“, aufrufbar unter https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=de.

(3) Bei Beihilferegelungen in Form von Steuervergünstigungen gelten die in Absatz 1 dargelegten Voraussetzungen als erfüllt, wenn der Mitgliedstaat die erforderlichen Angaben über die Höhe der Einzelbeihilfen in den folgenden Spannen (in Mio. EUR) veröffentlicht:

0,1 bis 0,5,

0,5 bis 1,

1 bis 2,

2 bis 5,

5 bis 10,

10 bis 20,

20 bis 50,

50 und mehr.

(4) Die Mitgliedstaaten müssen die in Absatz 1 Buchstabe c genannten Angaben, wie in Anhang III beschrieben, in strukturierter, zugänglicher und standardisierter Form veröffentlichen und effiziente Such- und Downloadfunktionen bereitstellen. Die Mitgliedstaaten haben diese Angaben innerhalb von sechs Monaten ab dem Tag der Gewährung der Beihilfe bzw. bei Beihilfen in Form von Steuervergünstigungen innerhalb eines Jahres ab dem Abgabetermin für die Steuererklärung zu veröffentlichen. Die Angaben müssen mindestens zehn Jahre ab dem Tag der Gewährung der Beihilfe zur Verfügung stehen.

(5) Die Kommission veröffentlicht auf ihrer Website

a) die Links zu den in Absatz 1 genannten Beihilfe-Websites,

b) die in Artikel 19 genannten Kurzbeschreibungen.

KAPITEL II

BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR EINZELNE BEIHILFEGRUPPEN

ABSCHNITT 1

Betriebsbeihilfen

Artikel 10

Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs

(1) Betriebsbeihilferegelungen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die in diesem Artikel und die in Kapitel I festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

(2) Beförderungsdienste für Personen und Güter im Schienen-, Binnenschiffs- oder nachhaltigen multimodalen Verkehr kommen für Beihilfen in Betracht. Die Beihilfen müssen Verkehrsunternehmen oder Organisatoren von Beförderungsdiensten gewährt werden, die sich für nachhaltige Landverkehrslösungen entscheiden.

(3) Die beihilfefähigen Kosten entsprechen dem Teil der externen Kosten des Verkehrs, der vermieden wird, wenn statt weniger nachhaltigen alternativen Verkehrsträgern Schienen-, Binnenschiffs- oder Kurzstreckenseeverkehr im Rahmen eines nachhaltigen multimodalen Verkehrs zum Einsatz kommt. Die vermiedenen externen Kosten werden nach den Vorschriften und Methoden des Handbuchs der Kommission über die externen Kosten des Verkehrs ([27]) in seiner geänderten oder ersetzten Fassung berechnet.

([27]) Europäische Kommission, Generaldirektion Mobilität und Verkehr, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. u. a., *Handbook on the external costs of transport* — Version 2019 – 1.1, Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

(4) Die beihilfefähigen Kosten werden berechnet, indem i) die Differenz bei den externen Kosten pro Personenkilometer, Tonnenkilometer oder Fahrzeugkilometer (oder einer anderen im Handbuch der Kommission angegebenen Einheit für die Transportleistung) zwischen dem geförderten Verkehrsträger und der weniger nachhaltigen Alternative multipliziert wird mit ii) der Gesamtstrecke in der betreffenden Einheit, die die Beihilfeempfänger in dem Zeitraum, in dem die beihilfefähigen Kosten angefallen sind, zurückgelegt haben. Die Mitgliedstaaten können die Methode der externen Kosten zur Deckung jeglicher Betriebskosten, einschließlich der mit der Nutzung von Infrastruktur im Zusammenhang stehenden Betriebskosten, verwenden.

(5) Die Beihilfeintensität darf 60 % der beihilfefähigen Kosten nicht übersteigen.

(6) Die Beihilfen müssen auf Grundlage der tatsächlich erbrachten Transportleistung, ausgedrückt in Fahrzeugkilometern, Personenkilometern bei Personenverkehrsdiensten, Tonnenkilometern bei Güterverkehrsdiensten oder in einer anderen im Handbuch der Kommission angegebenen Einheit für die Transportleistung, gewährt werden und nicht als Pauschale.

(7) Die Beihilfen, die Verkehrsunternehmen und Organisatoren von Beförderungsdiensten gewährt werden, müssen verhindern, dass die Verlagerung auf nachhaltigen Landverkehr verringert wird, oder zu einer Ausweitung der Verlagerung auf derartige Verkehrsträger führen. Zu diesem Zweck müssen die Beihilfeempfänger mindestens die folgenden Informationen veröffentlichen:

a) Bewilligungsbehörde,

b) Tag der Gewährung der Beihilfe,

c) erhaltene Beihilfebeträge,

d) Zeitraum und Tätigkeiten, für die die Beihilfe gewährt wurde.

Artikel 11

Beihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen im Schienen- oder Binnenschiffsgüterverkehr

(1) Beihilferegelungen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen im Schienengüterverkehr und neuer kommerzieller Verbindungen im Binnenschiffsgüterverkehr sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Voraussetzungen des vorliegenden Artikels und des Kapitels I erfüllt sind.

(2) Die Beihilfen müssen Verkehrsunternehmen oder Organisatoren von Beförderungsdiensten, die die Nachfrage zusammenführen und Liniengüterverkehrsdienste zwischen Güterterminals für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr organisieren, dafür gewährt werden, dass sie neue kommerzielle Verbindungen im Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr einrichten.

(3) Beihilfefähig sind die Betriebsverluste, die innerhalb eines Zeitraums von höchstens fünf Jahren, nachdem der Beihilfeempfänger den Betrieb der neuen kommerziellen Verbindung aufgenommen hat, im Zusammenhang mit der betreffenden Verbindung anfallen.

(4) Betriebskosten, die im Vorfeld im Zusammenhang mit der potenziellen Einrichtung einer neuen Verbindung angefallen sind, z. B. für vorbereitende Studien oder Durchführbarkeitsstudien, sind ebenfalls beihilfefähig. Wenn die neue kommerzielle Verbindung in Betrieb genommen wird, werden diese Betriebskosten in die beihilfefähigen Kosten des ersten Betriebsjahres der neuen kommerziellen Verbindung einbezogen. Wenn die neue kommerzielle Verbindung nicht in Betrieb genommen wird, werden diese Betriebskosten für einen Zeitraum von bis zu einem Jahr ab dem Tag, an dem sie erstmals angefallen sind, als beihilfefähige Kosten betrachtet.

(5) Für die Zwecke dieses Artikels sind „Betriebsverluste“ zu verstehen als negative Differenz zwischen den im Zusammenhang mit der betreffenden Verbindung erzielten Einnahmen und den dabei angefallenen Betriebskosten sowie den Betriebskosten für die Arbeiten, die mit der Einrichtung der neuen kommerziellen Verbindung in Zusammenhang stehen und vor dem Zeitpunkt ihrer Einrichtung angefallen sind. Die der neuen kommerziellen Verbindung zuzuordnenden beihilfefähigen Kosten schließen alle Betriebskosten ein, die unmittelbar beim Betrieb der neuen kommerziellen Verbindung anfallen, sowie einen angemessenen Anteil allgemeiner Betriebskosten, die im Zusammenhang mit der neuen kommerziellen Verbindung und anderen Tätigkeiten anfallen. Als Einnahmen sind die gesamten mit der neuen kommerziellen Verbindung erzielten Einnahmen einschließlich etwaiger Betriebsbeihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs heranzuziehen.

(6) Die Beihilfeintensität darf 80 % der beihilfefähigen Kosten im ersten Jahr, 70 % der beihilfefähigen Kosten im zweiten Jahr, 60 % der beihilfefähigen Kosten im dritten Jahr, 50 % der beihilfefähigen Kosten im vierten Jahr und 40 % der beihilfefähigen Kosten im fünften Jahr nicht übersteigen.

(7) Die Beihilfe darf nur dann im Voraus ausgezahlt werden, wenn sie jährlich, d. h. zu Beginn jedes Einjahreszeitraums, ausgezahlt wird. Wird die Beihilfe im Voraus ausgezahlt, so werden die beihilfefähigen Kosten vorab auf der Grundlage realistischer Projektionen geschätzt und auf ihren Wert zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe abgezinst.

(8) Die Mitgliedstaaten müssen einen Monitoring- und Rückforderungsmechanismus einrichten, um sicherzustellen, dass die Beihilfe die in Absatz 6 genannte zulässige Beihilfeintensität nicht übersteigt.

ABSCHNITT 2

Investitionsbeihilfen

Unterabschnitt A

Investitionsbeihilfen für unimodale und multimodale Eisenbahn-Serviceeinrichtungen und Anlagen für den Binnenschiffsverkehr sowie für private Gleisanschlüsse

Artikel 12

Beihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung unimodaler und multimodaler Eisenbahn-Serviceeinrichtungen und Anlagen für den Binnenschiffsverkehr

(1) Beihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung (einschließlich des Austauschs) von Eisenbahn-Serviceeinrichtungen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr sowie von multimodalen Anlagen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Voraussetzungen des vorliegenden Artikels und des Kapitels I erfüllt sind.

(2) Die Beihilfen müssen Eigentümern oder Betreibern von Eisenbahn-Serviceeinrichtungen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr oder multimodalen Anlagen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr gewährt werden, die solche Anlagen im Rahmen von Beihilferegelungen bauen, ausbauen oder erneuern; Beihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung von Güterterminals für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr können jedoch auch als Ad-hoc-Beihilfen gewährt werden. Wenn Ad-hoc-Beihilfen gewährt werden, muss die im Voraus geschätzte potenzielle Kapazitätsnachfrage zumindest mittelfristig die kombinierte Kapazität der geförderten Anlage und anderer bestehender oder bereits geplanter Anlagen übersteigen, die bei vernünftiger Betrachtung als Alternative zu der geförderten Anlage dienen könnten.

(3) Beihilfefähig sind die Investitionskosten in Bezug auf materielle (bewegliche und unbewegliche) und immaterielle Vermögenswerte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau, dem Ausbau oder der Erneuerung der betreffenden Anlage stehen. Die Investitionskosten können Kosten für auf der Infrastruktur befindliche Anlagen (z. B. für die Lagerung), feste Ausrüstungen (z. B. Lagerhäuser und Terminalgebäude) und in der Anlage befindliche, für deren Betrieb verwendete Ausrüstung (z. B. Reachstacker) sowie Kosten für IT- und andere digitale Ausrüstung und für Software für die Erbringung verkehrsbezogener Dienste umfassen. Die Kosten für Durchführbarkeitsstudien und topologische Studien sowie für Planung und Installation sind ebenfalls beihilfefähig.

(4) Kosten im Zusammenhang mit nicht die Beförderung betreffenden Tätigkeiten sind nicht beihilfefähig.

(5) Der Beihilfebetrag darf den niedrigeren der folgenden Schwellenwerte nicht übersteigen:

a) die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten einerseits und der Summe aus dem abgezinsten Betriebsgewinn aus der Investition über ihre wirtschaftliche Lebensdauer und dem abgezinsten Endwert der Investition (Restwert am Ende der wirtschaftlichen Lebensdauer der Investition) andererseits. Der abgezinste Betriebsgewinn schließt auch die inkrementellen Nettobetriebsgewinne ein, die durch nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten generiert werden, die mit den in der betreffenden Anlage durchzuführenden Beförderungstätigkeiten im Zusammenhang stehen (z. B. die Vermietung von Gewerbeflächen in der Anlage). Der Abzug des abgezinsten Betriebsgewinns und des Endwerts von den beihilfefähigen Kosten erfolgt entweder im Voraus auf der Grundlage realistischer Projektionen oder im Nachhinein über einen Rückforderungsmechanismus. Der Beihilfebetrag kann die Erzielung eines angemessenen Gewinns ermöglichen. Der angemessene Gewinn wird anhand des für den betreffenden Wirtschaftszweig und für die betreffende Art von Vorhaben üblichen Gewinns bestimmt. Eine Kapitalrendite, die den relevanten Swap-Satz zuzüglich eines Aufschlags von 100 Basispunkten nicht übersteigt, gilt in jedem Fall als angemessen;

b) 50 % der beihilfefähigen Kosten.

(6) Abweichend von Absatz 5 liegt die Beihilfehöchstintensität bei Beihilfen von nicht mehr als 5 Mio. EUR je Vorhaben bei 50 % der beihilfefähigen Kosten.

(7) Bei Anlagen entlang des Transeuropäischen Verkehrsnetzes kann die Beihilfeintensität um bis zu 10 Prozentpunkte erhöht werden.

(8) Im Einklang mit den sektorspezifischen Rechtsvorschriften, einschließlich der Richtlinie 2012/34/EU, muss allen interessierten Nutzern zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen Zugang zu der geförderten Anlage gewährt werden.

(9) Die Erteilung von Konzessionen oder Aufträgen an Dritte für den Bau, den Ausbau, den Betrieb oder die Anmietung einer geförderten Anlage muss zu wettbewerblichen, transparenten, diskriminierungsfreien und auflagenfreien Bedingungen erfolgen.

(10) Sind Eigentümer, Betreiber und voraussichtliche Endnutzer der geförderten Anlage Teil desselben Unternehmens oder verbundene Unternehmen im Sinne des Anhangs I, so wird der Zuschlag für den Betrieb der Anlage auf der Grundlage eines offenen, wettbewerblichen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens erteilt, an dem etwaige verbundene Unternehmen teilnehmen dürfen. Dieser Absatz gilt nicht für Beihilfen für den Ausbau von Eisenbahn-Serviceeinrichtungen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr sowie multimodalen Anlagen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, wenn die Investitionskosten für den Ausbau über einen Zeitraum von mindestens fünf Jahren nicht mehr als 10 % des Werts der Erstinvestition betragen.

Artikel 13

Beihilfen für den Bau, den Ausbau und die Erneuerung privater Gleisanschlüsse

(1) Beihilferegelungen für den Bau, den Ausbau oder die Erneuerung (einschließlich des Austauschs) privater Gleisanschlüsse sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die in diesem Artikel und in Kapitel I festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

(2) Die Beihilfe muss dem Eigentümer oder Betreiber des privaten Gleisanschlusses gewährt werden, der diesen Gleisanschluss baut, ausbaut oder erneuert.

(3) Beihilfefähig sind die Investitionskosten in Bezug auf alle Vermögenswerte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau, dem Ausbau oder der Erneuerung des privaten Gleisanschlusses stehen. Die Kosten für Durchführbarkeitsstudien und topologische Studien sowie für Planung und Installation sind ebenfalls beihilfefähig. Kosten von Be- bzw. Entladeplattformen und Ausrüstungen, die für den Schienenverkehr auf dem privaten Gleisanschluss verwendet werden, sind ebenfalls beihilfefähig, sofern diese Plattformen und Ausrüstungen für das Be- und Entladen von Zügen auf dem privaten Gleisanschluss erworben werden.

(4) Der Beihilfebetrag darf den niedrigeren der folgenden Schwellenwerte nicht übersteigen:

a) die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten einerseits und der Summe aus dem abgezinsten Betriebsgewinn aus der Investition über ihre wirtschaftliche Lebensdauer und dem abgezinsten Endwert der Investition (Restwert am Ende der wirtschaftlichen Lebensdauer der Investition) andererseits. Der Abzug des abgezinsten Betriebsgewinns und des Endwerts von den beihilfefähigen Kosten erfolgt entweder im Voraus auf der Grundlage realistischer Projektionen oder im Nachhinein über einen Rückforderungsmechanismus. Der Beihilfebetrag kann die Erzielung eines angemessenen Gewinns ermöglichen. Der angemessene Gewinn wird anhand des für den betreffenden Wirtschaftszweig und für die betreffende Art von Vorhaben üblichen Gewinns bestimmt. Eine Kapitalrendite, die den relevanten Swap-Satz zuzüglich eines Aufschlags von 100 Basispunkten nicht übersteigt, gilt in jedem Fall als angemessen;

b) 50 % der beihilfefähigen Kosten.

(5) Abweichend von Absatz 4 liegt die Beihilfehöchstintensität bei Beihilfen von nicht mehr als 2,5 Mio. EUR je Vorhaben bei 50 % der beihilfefähigen Kosten.

Unterabschnitt B

Investitionsbeihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr und von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr

Artikel 14

Beihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr

(1) Investitionsbeihilferegelungen zur Förderung des Erwerbs von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Voraussetzungen des vorliegenden Artikels und des Kapitels I erfüllt sind.

(2) Beihilfefähig sind alle Investitionskosten im Zusammenhang mit dem Erwerb neuer oder gebrauchter Fahrzeuge für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr abzüglich aller sonstigen erhaltenen Beihilfen. Diese Kosten können insbesondere den Preis des Fahrzeugs und die Lieferkosten umfassen. Kosten für Design-Studien, Beratung oder Ingenieurleistungen sind beihilfefähig, sofern sie mit den in diesem Artikel genannten Investitionen im Zusammenhang stehen und Teil davon sind. Eigens zum Schleppen gebaute Schiffe (Schleppboote) sind nicht beihilfefähig.

(3) Die Beihilfen müssen folgenden Marktteilnehmern gewährt werden:

a) neuen Marktteilnehmern im Schienenverkehrssektor oder

b) Eisenbahnunternehmen, Binnenschiffsverkehrsunternehmen oder Leasingunternehmen im Schienen- oder Binnenschiffsverkehr — sofern diese Unternehmen als KMU oder kleine Midcap-Unternehmen gelten.

(4) Die Beihilfen müssen in Form einer Garantie zugunsten des Käufers des Fahrzeugs für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr gewährt werden. Garantien müssen direkt den Endempfängern oder als Finanzintermediäre handelnden Kreditinstituten oder anderen Finanzinstituten gewährt werden, sofern der Empfänger die freie Wahl des Finanzintermediärs behält. Der Finanzintermediär muss nachweisen können, dass er anhand eines Mechanismus sicherstellt, dass die Vorteile — in Form umfangreicherer Finanzierungen, riskanterer Portfolios, geringerer Besicherungsanforderungen oder niedrigerer Zinssätze, als ohne solche staatlichen Garantien möglich wäre — so weit wie möglich an die Endempfänger weitergegeben werden.

(5) Die Garantien müssen für neue Einzelkredite zum Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr gewährt werden. Der Nominalbetrag des zugrunde liegenden Kredits darf die beihilfefähigen Kosten nicht übersteigen. Die Garantie darf höchstens 80 % des zugrunde liegenden Kredits abdecken. Staatliche Garantien müssen gegen eine Gebühr von mindestens 50 Basispunkten gewährt werden, wenn der gewährende Mitgliedstaat ein Rating von AAA-A aufweist.

(6) Die Laufzeit der Garantien muss auf höchstens 15 Jahre begrenzt sein.

(7) Beihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr können mit Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität oder mit Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung kumuliert werden, wenn die Nettomehrkosten für die Interoperabilität im Sinne des Artikels 16 Absatz 6 dieser Verordnung oder für Investitionen in die technische Anpassung und Modernisierung im Sinne des Artikels 17 Absatz 6 dieser Verordnung nicht Teil der beihilfefähigen Kosten nach Absatz 2 sind.

Artikel 15

Beihilfen für den Erwerb von intermodalen Ladeeinheiten oder Krananlagen an Bord von Schiffen

(1) Investitionsbeihilferegelungen für den Erwerb von neuen oder gebrauchten intermodalen Ladeeinheiten oder Krananlagen an Bord von Schiffen sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Voraussetzungen des vorliegenden Artikels und des Kapitels I erfüllt sind.

(2) Die Beihilfen müssen Unternehmen gewährt werden, die intermodale Ladeeinheiten und Krananlagen an Bord von Schiffen erwerben.

(3) Die beihilfefähigen Kosten belaufen sich

a) bei intermodalen Ladeeinheiten auf die Differenz zwischen den Kosten für Beförderungseinheiten, die ausschließlich für den Straßentransport genutzt werden, und den Kosten für intermodale Ladeeinheiten, die für die Zwecke eines nachhaltigen multimodalen Verkehrs umgeladen werden können;

b) bei Krananlagen an Bord von Schiffen auf den vollen Anschaffungspreis.

(4) Die beihilfefähigen Kosten schließen Kosten für Durchführbarkeitsstudien, Planung und Installation ein.

(5) Der Beihilfebetrag darf eine Beihilfeintensität von 40 % der beihilfefähigen Kosten in dem in Absatz 3 Buchstabe a beschriebenen Fall und von 20 % der beihilfefähigen Kosten in dem in Absatz 3 Buchstabe b beschriebenen Fall nicht übersteigen.

Unterabschnitt C

Investitionsbeihilfen zur Förderung der Interoperabilität und Investitionsbeihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung

Artikel 16

Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität

(1) Investitionsbeihilferegelungen zur Förderung von Investitionen in Vermögenswerte, die zu einem ununterbrochenen Verkehrsfluss zwischen nationalen Netzen oder Verkehrsträgern beitragen, sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Voraussetzungen des vorliegenden Artikels und des Kapitels I dieser Verordnung erfüllt sind.

(2) Die Beihilfen müssen Eigentümern von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, Verkehrsunternehmen oder Organisatoren von Beförderungsdiensten gewährt werden, damit diese die in Absatz 3 genannten Investitionen in den nachhaltigen Landverkehr vornehmen können.

(3) Folgende Investitionsvorhaben sind beihilfefähig:

a) das Europäische Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS), das künftige Bahnmobilfunksystem (FRMCS), unter anderem wenn kombiniert mit dem „Global System for Mobil Communications — Railway“ (GSM-R), und der automatisierte Zugbetrieb (ATO) als Teil des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS), wie im Sekundärrecht der Union ([28]) beschrieben,

b) die digitale automatische Kupplung (DAC) ([29]),

c) eigenständige GSM-R-Ausrüstung,

d) die Anpassung von Schienenfahrzeugen an verschiedene Stromsysteme,

e) die Anpassung von Schienenfahrzeugen an unterschiedliche Spurweiten,

f) die Anpassung von Binnenschiffen an das Anlaufen von Seehäfen sowie die Anpassung von Seeschiffen an das Anlaufen von Binnenhäfen,

g) die Anpassung von Binnenschiffen an veränderte Schiffbarkeitsbedingungen, einschließlich Niedrigwasser,

h) die Automatisierung von Schienenfahrzeugen und Binnenschiffen,

i) die Anpassung von Fahrzeugen für den Transport von intermodalen Ladeeinheiten,

([28]) Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 der Kommission vom 10. August 2023 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2016/919 (ABl. L 222 vom 8.9.2023, S. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

([29]) DAC ist eine interoperable Komponente für das automatische Kuppeln und Entkuppeln von Güter-Schienenfahrzeugen — sowohl physisch (z. B. mechanische Verbindung und Luftleitung für die Bremsen) als auch digital (z. B. Strom- und Datenverbindung). DAC ist ein Wegbereiter für einen modernen und digitalen europäischen Eisenbahngüterverkehr. Diese Komponente wird nicht nur mithilfe von Automatisierungsprozessen die Effizienz steigern, sondern auch eine ausreichende Energieversorgung für Telematikanwendungen sowie eine sichere Datenkommunikation im gesamten Zug gewährleisten.

j) Schlüsseltechnologien, die für die Einführung von Binnenschifffahrtsinformationsdiensten erforderlich sind, wie z. B. die europäische RIS-Umgebung, das Elektronische Kartendarstellungs- und -Informationssystem für die Binnenschifffahrt (Inland ECDIS), Nachrichten für die Binnenschifffahrt, das automatische Identifikationssystem für Binnenschiffe und das internationale elektronische Meldewesen (Electronic Reporting International),

k) Telematikanwendungen für den Güterverkehr und andere Güterverkehrssoftware, soweit sie zu einem ununterbrochenen Verkehrsfluss zwischen verschiedenen Verkehrsträgern beitragen, insbesondere intermodale Identifizierungs-, Verfolgungs- und Rückverfolgungssysteme sowie intermodale Datenaustauschplattformen, mit Ausnahme von Investitionen in Anwendungen für Personenverkehrsdienste wie etwa Systeme, die den Fahrgästen vor und während der Fahrt Informationen bereitstellen, Buchungs- und Zahlungssysteme für Fahrgäste, Gepäckverwaltung und Verwaltung von Anschlüssen zwischen Personenzügen und zu anderen Verkehrsträgern des Personenverkehrs.

(4) Beihilfefähig sind alle Kosten, die für die Durchführung der in Absatz 3 genannten Investitionsvorhaben erforderlich sind. Diese Kosten schließen Kosten für den Erwerb und die Einführung der betreffenden Technologie, Kosten für Projektmanagement und Lieferkosten ein. Kosten für Studien, Erprobung und Genehmigung sowie für Pilot- und Prototypanlagen für die Umsetzung der einschlägigen Technologie entsprechend dem Technologie-Reifegrad 9 ([30]) sind ebenfalls beihilfefähig. Instandhaltungskosten sind nicht beihilfefähig. Die mit Beihilfen finanzierten Vermögenswerte können neu oder gebraucht sein. Bei auf die Interoperabilität abzielenden Investitionen im Zusammenhang mit dem ERTMS sind Kosten im Zusammenhang mit der Integration der Funktionen des europäischen globalen Satellitennavigationssystems (EGNSS) in das ERTMS beihilfefähig. Kosten für GSM-R-Ausrüstung, die mit FRMCS-Ausrüstung kombiniert wird, sind ebenfalls beihilfefähig. Kosten im Zusammenhang mit Investitionen in eigenständige GSM-R-Ausrüstung sind nur dann beihilfefähig, wenn sie bis zum 31. Dezember 2031 anfallen.

(5) Die Beihilfeintensität beträgt höchstens

a) 90 % der beihilfefähigen Kosten bei den in Absatz 3 Buchstaben a und b genannten Investitionsvorhaben,

b) 50 % der beihilfefähigen Kosten bei den in Absatz 3 Buchstaben c bis k genannten Investitionsvorhaben.

(6) Bei auf die Interoperabilität abzielenden Investitionen in Fahrzeuge für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr oder in intermodale Ladeeinheiten oder Krananlagen an Bord von Schiffen, deren Erwerb geplant ist, sind die beihilfefähigen Kosten auf die Nettomehrkosten für die Interoperabilität beschränkt, sofern diese Kosten nicht bereits durch andere Formen von Beihilfen, insbesondere durch Beihilfen nach den Artikeln 14 und 15, gedeckt sind. Die Nettomehrkosten für die Interoperabilität werden berechnet als Differenz zwischen den Gesamtkosten für den geplanten Erwerb des Fahrzeugs für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, der intermodalen Ladeeinheit oder der Krananlage an Bord von Schiffen, das/die mithilfe dieser Investitionen ausgerüstet wurde, und — als kontrafaktisches Szenario — den Gesamtkosten für den Erwerb desselben Fahrzeugs, derselben intermodalen Ladeeinheit, derselben Krananlage an Bord von Schiffen oder eines ähnlichen Vermögenswerts ohne auf die Interoperabilität abzielende Investitionen.

(7) Während eines Zeitraums von mindestens fünf Jahren nach Gewährung der Beihilfe müssen vertragliche Vereinbarungen über die entgeltliche Übertragung oder Nutzung (z. B. Leasing) von Vermögenswerten, die mit Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität finanziert wurden, eine Klausel enthalten, aus der hervorgeht, dass die Investition, die zur Interoperabilität des betreffenden Vermögenswerts beiträgt, mit einer staatlichen Beihilfe finanziert wurde. In den vertraglichen Vereinbarungen müssen ggf. auch die einschlägigen Verpflichtungen nach Absatz 9 und die Höhe der Beihilfe angegeben werden.

(8) Die Investition muss mindestens ein Jahr vor dem Tag durchgeführt und abgeschlossen werden, an dem die geförderte Investition auf Unionsebene verbindlich wird.

(9) Die Fahrzeuge, in die geförderte Investitionen fließen, müssen nach der Durchführung der Investition mindestens fünf Jahre lang über eine gültige Eintragung im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister (Code 00 gemäß Anlage 3 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1614 der Kommission ([31])) verfügen.

([30]) Mitteilung der Kommission „Unionsrahmen für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation“ (ABl. C 414 vom 28.10.2022, S. 1), Fußnote 60. Siehe auch Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Eine europäische Strategie für Schlüsseltechnologien — Eine Brücke zu Wachstum und Beschäftigung“ (COM(2012) 341 final).

([31]) Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission vom 25. Oktober 2018 zur Festlegung der Spezifikationen für die Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Änderung und Aufhebung der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission (ABl. L 268 vom 26.10.2018, S. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

Artikel 17

Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung des nachhaltigen Landverkehrs

(1) Investitionsbeihilferegelungen zur Förderung von Investitionen in Vermögenswerte, die zur technischen Anpassung und Modernisierung des nachhaltigen Landverkehrs beitragen, sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Voraussetzungen des vorliegenden Artikels und des Kapitels I erfüllt sind.

(2) Die Beihilfen müssen Eigentümern von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, Verkehrsunternehmen oder Organisatoren von Beförderungsdiensten gewährt werden, damit diese die in Absatz 3 genannten Investitionen in den nachhaltigen Landverkehr vornehmen können.

(3) Folgende Investitionsvorhaben sind beihilfefähig:

a) Nachrüstung oder Überholung von Schienenfahrzeugen,

b) Nachrüstung oder Überholung von Binnenschiffen, z. B. zur Verbesserung von Hydrodynamik und Effizienz,

c) Nachrüstung oder Überholung von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr,

d) technische Anpassung von Schienenfahrzeugen und Binnenschiffen an neue Frachtarten,

e) Telematikanwendungen für den Güterverkehr und sonstige Güterverkehrssoftware im Schienen- und Binnenschiffsverkehr, die nicht unter Artikel 16 fallen, wie etwa Systeme, die ausschließlich Informationen für einen Verkehrsträger liefern, oder digitale Buchungs- und Zahlungssysteme, die nicht zu einem ununterbrochenen Verkehrsfluss beitragen, mit Ausnahme von Investitionen in Anwendungen für Personenverkehrsdienste wie etwa Systeme, die den Fahrgästen vor und während der Fahrt Informationen bereitstellen, Buchungs- und Zahlungssysteme für Fahrgäste, Gepäckverwaltung und Verwaltung von Anschlüssen zwischen Personenzügen und zu anderen Verkehrsträgern des Personenverkehrs,

f) Verkehrsprognose-Software (voraussichtliche Abfahrtszeit/voraussichtliche Ankunftszeit) und Routenoptimierungssoftware,

g) digitale Systeme zur Überwachung der Arbeits- und Ruhezeiten im Eisenbahnverkehr.

(4) Beihilfefähig sind alle Kosten, die für die Durchführung der Investitionen erforderlich sind. Diese Kosten können insbesondere Kosten für den Erwerb und die Einführung der betreffenden Technologie, Kosten für Verbesserungen einer bereits eingeführten Technologie, Kosten für Projektmanagement und Lieferkosten umfassen. Kosten für Studien, Erprobung und Genehmigung sowie für Pilot- und Prototypanlagen für die Umsetzung der einschlägigen Technologie entsprechend dem Technologie-Reifegrad 9 ([32]) sind beihilfefähig. Instandhaltungskosten sind nicht beihilfefähig. Die mit Beihilfen finanzierten Vermögenswerte können neu oder gebraucht sein.

(5) Die Beihilfeintensität darf 30 % der beihilfefähigen Kosten nicht übersteigen.

(6) Bei Investitionen in Fahrzeuge für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr oder in Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr, deren Erwerb geplant ist, sind die beihilfefähigen Kosten auf die Nettomehrkosten für die technische Anpassung und Modernisierung beschränkt, sofern diese Kosten nicht bereits durch andere Formen von Beihilfen, insbesondere durch Beihilfen nach den Artikeln 14 und 15, gedeckt sind. Die Nettomehrkosten für die technische Anpassung und Modernisierung werden berechnet als Differenz zwischen den Gesamtkosten für den geplanten Erwerb des Fahrzeugs für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr oder der Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr, das/die mithilfe dieser Investitionen ausgerüstet wurde, und — als kontrafaktisches Szenario — den Gesamtkosten für den Erwerb desselben oder eines ähnlichen Vermögenswerts, der technisch angepasst und modernisiert werden müsste.

([32]) Mitteilung der Kommission „Unionsrahmen für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation" (ABl. C 414 vom 28.10.2022, S. 1), Fußnote 60. Siehe auch Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Eine europäische Strategie für Schlüsseltechnologien — Eine Brücke zu Wachstum und Beschäftigung" (COM(2012) 341 final).

(7) Während eines Zeitraums von mindestens fünf Jahren nach Gewährung der Beihilfe müssen vertragliche Vereinbarungen über die entgeltliche Übertragung oder Nutzung von Vermögenswerten, die mit Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung von Fahrzeugen und Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr finanziert wurden, eine Klausel enthalten, aus der hervorgeht, dass die Anpassung oder Modernisierung des betreffenden Vermögenswerts mit einer staatlichen Beihilfe finanziert wurde, und in der der Beihilfebetrag angegeben wird.

(8) Die Investition muss mindestens ein Jahr vor dem Tag durchgeführt und abgeschlossen werden, an dem die geförderte Investition auf Unionsebene verbindlich wird.

KAPITEL III

MONITORING

Artikel 18

Entzug des Rechtsvorteils der Gruppenfreistellung

Gewährt ein Mitgliedstaat angeblich nach dieser Verordnung von der Anmeldepflicht freigestellte Beihilfen, ohne dass die Voraussetzungen der Kapitel I bis II erfüllt sind, so kann die Kommission, nachdem sie dem Mitgliedstaat Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, einen Beschluss erlassen, dem zufolge alle oder einige der künftigen Beihilfemaßnahmen des betreffenden Mitgliedstaats, die eigentlich die Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllen, nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV bei der Kommission anzumelden sind. Die anzumeldenden Maßnahmen können auf Maßnahmen, mit denen bestimmte Arten von Beihilfen gewährt werden, auf Maßnahmen zugunsten bestimmter Beihilfeempfänger oder auf Beihilfemaßnahmen bestimmter Behörden des betreffenden Mitgliedstaats beschränkt werden.

Artikel 19

Berichterstattung

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission folgende Informationen:

a) über das elektronische Anmeldesystem der Kommission die Kurzbeschreibung jeder auf der Grundlage der vorliegenden Verordnung freigestellten Maßnahme innerhalb von 20 Arbeitstagen nach ihrem Inkrafttreten in dem in Anhang II festgelegten Standardformat zusammen mit einem Link, der Zugang zum vollständigen Wortlaut der Beihilfemaßnahme einschließlich Änderungen bietet;

b) im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission ([33]) einen Jahresbericht in elektronischer Form über die Anwendung der vorliegenden Verordnung mit den in der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 genannten Informationen für jedes volle Jahr oder jeden Teil eines Jahres, in dem die vorliegende Verordnung gilt.

Artikel 20

Evaluierung

(1) Diese Verordnung gilt für Beihilferegelungen, die einer Ex-post-Evaluierung gemäß Absatz 2 unterzogen werden müssen, nur für einen Zeitraum von bis zu sechs Monaten ab ihrem Inkrafttreten oder für einen längeren Zeitraum, den die Kommission nach Prüfung des für die betreffende Regelung erstellten Evaluierungsplans gemäß Absatz 8 festlegen kann.

([33]) Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

(2) Beihilferegelungen müssen einer Ex-post-Evaluierung unterzogen werden, wenn sie eine Mittelausstattung oder verbuchte Ausgaben von mehr als 150 Mio. EUR in einem Jahr oder von mehr als 750 Mio. EUR während ihrer Gesamtlaufzeit aufweisen. Die Gesamtlaufzeit umfasst die kombinierte Laufzeit der Beihilferegelung und etwaiger Vorgängerregelungen, die sich auf ein ähnliches Ziel und ein ähnliches geografisches Gebiet beziehen, ab dem 30. März 2026. Ex-post-Evaluierungen werden ab dem 30. März 2026 nur für Beihilferegelungen mit einer Gesamtlaufzeit von mehr als drei Jahren verlangt.

(3) Von einer Ex-post-Evaluierung kann bei Beihilferegelungen abgesehen werden, die unmittelbar an eine Regelung mit ähnlichem Ziel für ein ähnliches geografisches Gebiet anknüpfen, sofern diese Regelung Gegenstand einer Evaluierung war und zu ihr ein abschließender Evaluierungsbericht erstellt wurde, der mit dem von der Kommission genehmigten Evaluierungsplan im Einklang steht und keine negativen Feststellungen enthält. Wenn der abschließende Evaluierungsbericht zu einer Regelung nicht mit dem genehmigten Evaluierungsplan im Einklang steht, wird die jeweilige Regelung mit sofortiger Wirkung ausgesetzt. Nachfolgeregelungen einer solchen ausgesetzten Beihilferegelung sind nicht freigestellt.

(4) Der Evaluierungsplan muss mindestens folgende Angaben enthalten: i) die Ziele der zu evaluierenden Beihilferegelung, ii) die Evaluierungsfragen, iii) die Ergebnisindikatoren, iv) die vorgesehene Evaluierungsmethode, v) die Datenerfassungskriterien, vi) den vorgesehenen Zeitplan für die Evaluierung (einschließlich der Termine für die Vorlage des Zwischen- und des Abschlussberichts), vii) die Beschreibung des unabhängigen Gremiums, das die Evaluierung vornimmt, oder der für seine Auswahl herangezogenen Kriterien sowie viii) die Modalitäten für die Bekanntmachung der Evaluierung.

(5) Das Ziel der Ex-post-Evaluierung besteht darin festzustellen, ob sich die Annahmen für die Vereinbarkeit der Regelung mit dem Binnenmarkt bestätigt haben und die Voraussetzungen dafür erfüllt wurden, insbesondere die Erforderlichkeit und die Wirksamkeit der Beihilfemaßnahme in Bezug auf die allgemeinen und spezifischen Ziele. In der Ex-post-Evaluierung werden auch die Auswirkungen der Regelung auf Wettbewerb und Handel bewertet.

(6) Die Ex-post-Evaluierung wird auf der Grundlage eines von der Kommission genehmigten Evaluierungsplans vorgenommen.

(7) Bei Beihilferegelungen, die der Evaluierungspflicht gemäß Absatz 2 unterliegen, übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission einen Entwurf des Evaluierungsplans

a) innerhalb von 20 Arbeitstagen ab dem Inkrafttreten der Beihilferegelung, wenn die Mittelausstattung der Regelung mehr als 150 Mio. EUR in einem Jahr oder mehr als 750 Mio. EUR während ihrer Gesamtlaufzeit beträgt,

b) innerhalb von 30 Arbeitstagen nach einer wesentlichen Änderung, mit der die Mittelausstattung der Regelung auf mehr als 150 Mio. EUR in einem Jahr oder mehr als 750 Mio. EUR während der Gesamtlaufzeit der Regelung erhöht wird,

c) innerhalb von 30 Arbeitstagen, nachdem in der amtlichen Buchführung Ausgaben auf der Grundlage der Regelung von mehr als 150 Mio. EUR in einem Jahr verzeichnet wurden.

(8) Der Entwurf des Evaluierungsplans muss mit der von der Kommission angenommenen gemeinsamen Methodik für die Evaluierung staatlicher Beihilfen im Einklang stehen. Die Kommission kann beschließen, diesen ursprünglichen Zeitraum von höchstens sechs Monaten im Beschluss zur Genehmigung des Evaluierungsplans zu verlängern. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen den von der Kommission genehmigten Evaluierungsplan.

(9) Die Ex-post-Evaluierung wird von einem von der Bewilligungsbehörde unabhängigen Sachverständigen auf der Grundlage des Evaluierungsplans durchgeführt. Jede Evaluierung umfasst mindestens einen Zwischenevaluierungsbericht und einen abschließenden Evaluierungsbericht. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen beide Berichte.

(10) Der abschließende Evaluierungsbericht ist der Kommission spätestens neun Monate vor Auslaufen der Regelung vorzulegen. Diese Frist kann bei Regelungen, bei denen die Evaluierungspflicht in den letzten zwei Jahren ihrer Durchführung entsteht, verkürzt werden. Der genaue Umfang und die Modalitäten jeder Evaluierung werden im Beschluss der Kommission zur Genehmigung des Evaluierungsplans dargelegt. Bei der Anmeldung späterer Beihilfemaßnahmen mit ähnlichem Ziel ist zu beschreiben, wie die Ergebnisse der Evaluierung berücksichtigt wurden.

Artikel 21

Monitoring

(1) Damit die Kommission die nach dieser Verordnung von der Anmeldepflicht freigestellten Beihilfen überwachen kann, führen die Mitgliedstaaten ausführliche Aufzeichnungen mit den Informationen und einschlägigen Unterlagen, die notwendig sind, um feststellen zu können, dass alle Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllt sind. Diese Aufzeichnungen werden ab dem Tag, an dem die Ad-hoc-Beihilfe oder die letzte Einzelbeihilfe auf Grundlage der Regelung gewährt wurde, zehn Jahre lang aufbewahrt.

(2) Im Falle von Beihilferegelungen, nach denen steuerliche Beihilfen, z. B. auf der Grundlage der Steuererklärungen der Beihilfeempfänger, automatisch gewährt werden und bei denen nicht ex ante geprüft wird, ob bei jedem Beihilfeempfänger alle Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllt sind, prüfen die Mitgliedstaaten regelmäßig zumindest ex post und anhand einer Stichprobe, ob alle Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllt sind, und ziehen die notwendigen Schlussfolgerungen. Die Mitgliedstaaten führen ausführliche Aufzeichnungen über diese Prüfungen und bewahren die Aufzeichnungen ab dem Tag der Prüfung mindestens zehn Jahre lang auf.

(3) Die Kommission kann jeden Mitgliedstaat um alle Informationen und einschlägigen Unterlagen ersuchen, die sie als notwendig ansieht, um die Anwendung dieser Verordnung überprüfen zu können, so auch die in den Absätzen 1 und 2 genannten Informationen. Der betreffende Mitgliedstaat übermittelt der Kommission die angeforderten Informationen und einschlägigen Unterlagen innerhalb von 20 Arbeitstagen ab dem Eingang des Auskunftsersuchens oder ggf. innerhalb eines in dem Auskunftsersuchen festgesetzten längeren Zeitraums.

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 22

Übergangsbestimmungen

(1) Diese Verordnung gilt für Einzelbeihilfen, die vor ihrem Inkrafttreten gewährt wurden, sofern diese Beihilfen alle Voraussetzungen dieser Verordnung mit Ausnahme des Artikels 9 erfüllen.

(2) Beihilfen, die die in dieser Verordnung festgelegten Voraussetzungen für eine Freistellung von der Anmeldepflicht nicht erfüllen, werden von der Kommission auf Grundlage der einschlägigen von der Kommission angenommenen Rahmen, Leitlinien, Mitteilungen und Bekanntmachungen geprüft.

(3) Nach Ablauf der Geltungsdauer dieser Verordnung bleiben nach dieser Verordnung von der Anmeldepflicht freigestellte Beihilferegelungen noch für einen Zeitraum von sechs Monaten freigestellt.

Die Vorschriften dieser Verordnung können nach Ablauf der Geltungsdauer der Verordnung auch weiterhin für Beihilfen gelten, die aus im Programmplanungszeitraum 2028-2034 im Wege der geteilten Mittelverwaltung durchgeführten Unionsfonds gewährt werden.

Artikel 23

Inkrafttreten und Geltungsbeginn

Diese Verordnung tritt am 30. März 2026 in Kraft.

Sie gilt bis zum 31. Dezember 2034.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 16. März 2026

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG I

KMU-DEFINITION

Artikel 1

Unternehmen

Als Unternehmen gilt jede Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform, die eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt. Dazu gehören insbesondere auch jene Einheiten, die eine handwerkliche Tätigkeit oder andere Tätigkeiten als Einpersonen- oder Familienbetriebe ausüben, sowie Personengesellschaften oder Vereinigungen, die regelmäßig einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgehen.

Artikel 2

Mitarbeiterzahlen und finanzielle Schwellenwerte zur Definition der Unternehmenskategorien

1. Die Kategorie der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) setzt sich aus Unternehmen zusammen, die weniger als 250 Personen beschäftigen und die einen Jahresumsatz von höchstens 50 Mio. EUR erzielen und/oder deren Jahresbilanzsumme sich auf höchstens 43 Mio. EUR beläuft.

2. Innerhalb der Kategorie der KMU wird ein kleines Unternehmen als ein Unternehmen definiert, das weniger als 50 Personen beschäftigt und dessen Jahresumsatz und/oder Jahresbilanzsumme sich auf höchstens 10 Mio. EUR beläuft.

3. Innerhalb der Kategorie der KMU wird ein Kleinstunternehmen als ein Unternehmen definiert, das weniger als 10 Personen beschäftigt und dessen Jahresumsatz und/oder Jahresbilanzsumme sich auf höchstens 2 Mio. EUR beläuft.

Artikel 3

Bei der Ermittlung der Mitarbeiterzahlen und der Finanzkennzahlen berücksichtigte Unternehmenstypen

1. Ein „eigenständiges Unternehmen“ ist jedes Unternehmen, das nicht als Partnerunternehmen im Sinne des Absatzes 2 oder als verbundenes Unternehmen im Sinne des Absatzes 3 gilt.

2. „Partnerunternehmen“ sind alle Unternehmen, die nicht als verbundene Unternehmen im Sinne des Absatzes 3 gelten und zwischen denen folgende Beziehung besteht: Ein Unternehmen (das vorgeschaltete Unternehmen) hält — allein oder gemeinsam mit einem oder mehreren verbundenen Unternehmen im Sinne des Absatzes 3-25 % oder mehr des Kapitals oder der Stimmrechte eines anderen Unternehmens (des nachgelagerten Unternehmens).

Ein Unternehmen kann jedoch auch dann als eigenständig — also als Unternehmen ohne Partnerunternehmen — gelten, obwohl der Schwellenwert von 25 % erreicht oder überschritten wird, wenn es sich um folgende Kategorien von Investoren handelt und diese Investoren nicht im Sinne des Absatzes 3 einzeln oder gemeinsam mit dem betreffenden Unternehmen verbunden sind:

a) staatliche Beteiligungsgesellschaften, Risikokapitalgesellschaften, natürliche Personen bzw. Gruppen natürlicher Personen, die regelmäßig im Bereich Risikokapitalinvestitionen tätig sind und die Eigenkapital in nicht börsennotierte Unternehmen investieren („Business Angels“), sofern der Gesamtbetrag der Investition dieser „Business Angels“ in ein und dasselbe Unternehmen sich auf weniger als 1 250 000 EUR beläuft;

b) Universitäten oder Forschungszentren ohne Gewinnzweck;

c) institutionelle Investoren einschließlich regionaler Entwicklungsfonds;

d) autonome Gebietskörperschaften mit einem Jahreshaushalt von weniger als 10 Mio. EUR und weniger als 5 000 Einwohnern.

3. „Verbundene Unternehmen“ sind Unternehmen, die zueinander in einer der folgenden Beziehungen stehen:

a) Ein Unternehmen hält die Mehrheit der Stimmrechte der Anteilseigner bzw. Gesellschafter eines anderen Unternehmens;

b) ein Unternehmen ist berechtigt, die Mehrheit der Mitglieder des Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremiums eines anderen Unternehmens zu bestellen oder abzuberufen;

c) ein Unternehmen ist gemäß einem mit einem anderen Unternehmen geschlossenen Vertrag oder aufgrund einer Klausel in dessen Satzung berechtigt, einen beherrschenden Einfluss auf dieses Unternehmen auszuüben;

d) ein Unternehmen, das Anteilseigner bzw. Gesellschafter eines anderen Unternehmens ist, übt gemäß einer mit anderen Anteilseignern bzw. Gesellschaftern dieses anderen Unternehmens getroffenen Vereinbarung die alleinige Kontrolle über die Mehrheit der Stimmrechte der Anteilseigner bzw. Gesellschafter dieses Unternehmens aus.

Es besteht die Vermutung, dass kein beherrschender Einfluss ausgeübt wird, sofern die in Absatz 2 Unterabsatz 2 genannten Investoren nicht direkt oder indirekt an der Verwaltung des betreffenden Unternehmens beteiligt sind — unbeschadet der Rechte, über die sie in ihrer Eigenschaft als Anteilseigner verfügen.

Unternehmen, die durch ein anderes oder mehrere andere Unternehmen oder einen der in Absatz 2 genannten Investoren untereinander in einer der in Unterabsatz 1 genannten Beziehungen stehen, gelten ebenfalls als verbundene Unternehmen.

Unternehmen, die durch eine natürliche Person oder eine gemeinsam handelnde Gruppe natürlicher Personen miteinander in einer dieser Beziehungen stehen, gelten gleichermaßen als verbundene Unternehmen, sofern diese Unternehmen ganz oder teilweise auf demselben relevanten Markt oder auf benachbarten Märkten tätig sind.

Als „benachbarter Markt“ gilt der Markt für ein Produkt oder eine Dienstleistung, der dem relevanten Markt unmittelbar vor- oder nachgelagert ist.

4. Außer in den in Absatz 2 Unterabsatz 2 angeführten Fällen kann ein Unternehmen nicht als KMU angesehen werden, wenn 25 % oder mehr seines Kapitals oder seiner Stimmrechte direkt oder indirekt von einer oder mehreren öffentlichen Stellen einzeln oder gemeinsam kontrolliert werden.

5. Die Unternehmen können eine Erklärung zu ihrer Eigenschaft als eigenständiges Unternehmen, Partnerunternehmen oder verbundenes Unternehmen abgeben, einschließlich der Daten bezüglich der in Artikel 2 genannten Schwellenwerte. Eine solche Erklärung kann selbst dann vorgelegt werden, wenn sich die Anteilseigner aufgrund von Kapitalstreuung nicht genau feststellen lassen; in einem solchen Fall kann das Unternehmen nach Treu und Glauben erklären, dass es mit Recht davon ausgehen kann, nicht zu 25 % oder mehr im Eigentum eines Unternehmens oder im gemeinsamen Eigentum von miteinander verbundenen Unternehmen zu stehen. Solche Erklärungen lassen die in nationalen Rechtsvorschriften oder in EU-Rechtsvorschriften vorgesehenen Kontrollen oder Überprüfungen unberührt.

Artikel 4

Für die Ermittlung der Mitarbeiterzahl und der Finanzkennzahlen sowie für den Bezugszeitraum heranzuziehende Daten

1. Für die Ermittlung der Mitarbeiterzahl und der Finanzkennzahlen sind die Daten der letzten genehmigten Rechnungsperiode heranzuziehen, die auf Jahresbasis berechnet werden. Sie werden vom Stichtag des Rechnungsabschlusses an berücksichtigt. Als Umsatz wird der Betrag abzüglich der Mehrwertsteuer (MwSt.) und sonstiger indirekter Steuern oder Abgaben herangezogen.

2. Stellt ein Unternehmen am Stichtag des Rechnungsabschlusses fest, dass es die in Artikel 2 genannten Schwellenwerte für die Mitarbeiterzahl oder für die Finanzkennzahlen auf Jahresbasis über- oder unterschreitet, so verliert bzw. erwirbt es dadurch den Status eines mittleren Unternehmens, eines kleinen Unternehmens bzw. eines Kleinstunternehmens erst dann, wenn es in zwei aufeinanderfolgenden Rechnungsperioden zu einer Über- oder Unterschreitung kommt.

3. Bei einem neugegründeten Unternehmen, das noch keinen Jahresabschluss vorlegen kann, werden die entsprechenden Daten im Laufe des Geschäftsjahres nach Treu und Glauben geschätzt.

Artikel 5

Mitarbeiterzahl

Die Mitarbeiterzahl entspricht der Zahl der Jahresarbeitseinheiten (JAE), d. h. der Zahl der Personen, die in dem betreffenden Unternehmen oder auf Rechnung dieses Unternehmens während des gesamten Bezugsjahres einer Vollzeitbeschäftigung nachgegangen sind. Für die Arbeit von Personen, die nicht das ganze Jahr oder in Teilzeit (unabhängig von deren Dauer) gearbeitet haben, sowie für Saisonarbeit wird der jeweilige Bruchteil an JAE herangezogen. In die Mitarbeiterzahl gehen ein:

a) Lohn- und Gehaltsempfänger;

b) für das Unternehmen tätige Personen, die in einem Beschäftigtenverhältnis zu diesem stehen und nach nationalem Recht Lohn- und Gehaltsempfängern gleichgestellt sind;

c) mitarbeitende Eigentümer;

d) Teilhaber, die eine regelmäßige Tätigkeit in dem Unternehmen ausüben und finanzielle Vorteile aus dem Unternehmen ziehen.

Auszubildende oder in der beruflichen Ausbildung stehende Personen, die einen Lehr- bzw. Berufsausbildungsvertrag haben, sind in der Mitarbeiterzahl nicht berücksichtigt. Die Dauer des Mutterschafts- bzw. Elternurlaubs wird nicht mitgerechnet.

Artikel 6

Ermittlung der Daten eines Unternehmens

1. Im Falle eines eigenständigen Unternehmens werden die Daten einschließlich der Mitarbeiterzahl ausschließlich auf der Grundlage der Jahresabschlüsse dieses Unternehmens ermittelt.

2. Die Daten — einschließlich der Mitarbeiterzahl — eines Unternehmens, das Partnerunternehmen oder verbundene Unternehmen hat, werden auf der Grundlage der Jahresabschlüsse und sonstiger Daten des Unternehmens ermittelt oder — sofern vorhanden — anhand der konsolidierten Jahresabschlüsse des Unternehmens bzw. der konsolidierten Jahresabschlüsse, in die das Unternehmen durch Konsolidierung eingeht.

Zu den in Unterabsatz 1 genannten Daten werden die Daten etwaiger Partnerunternehmen des betreffenden Unternehmens, die diesem unmittelbar vor- oder nachgelagert sind, hinzugerechnet. Die Anrechnung erfolgt proportional zum Anteil der Beteiligung am Kapital oder an den Stimmrechten (wobei der höhere dieser beiden Anteile zugrunde gelegt wird). Bei wechselseitiger Kapitalbeteiligung wird der höhere dieser Anteile herangezogen.

Zu den in den Unterabsätzen 1 und 2 genannten Daten werden ggf. die Daten derjenigen direkt oder indirekt mit dem betreffenden Unternehmen verbundenen Unternehmen zu 100 % hinzugerechnet, die in den konsolidierten Jahresabschlüssen noch nicht berücksichtigt wurden.

3. Bei der Anwendung von Absatz 2 sind die Daten der Partnerunternehmen des betreffenden Unternehmens ihren Jahresabschlüssen und sonstigen Daten, sofern vorhanden in konsolidierter Form, zu entnehmen. Zu diesen Daten werden die Daten der mit diesen Partnerunternehmen verbundenen Unternehmen zu 100 % hinzugerechnet, sofern die Daten in den konsolidierten Jahresabschlüssen noch nicht berücksichtigt wurden.

Bei der Anwendung von Absatz 2 sind die Daten der mit dem betreffenden Unternehmen verbundenen Unternehmen ihren Jahresabschlüssen und sonstigen Daten, sofern vorhanden in konsolidierter Form, zu entnehmen. Zu diesen Daten werden ggf. die Daten der Partnerunternehmen dieser verbundenen Unternehmen, die diesen unmittelbar vor- oder nachgelagert sind, anteilsmäßig hinzugerechnet, sofern sie in den konsolidierten Jahresabschlüssen nicht bereits mit einem prozentualen Anteil erfasst wurden, der mindestens dem Prozentsatz nach Absatz 2 Unterabsatz 2 entspricht.

4. Wenn die Mitarbeiterzahl eines bestimmten Unternehmens in den konsolidierten Jahresabschlüssen nicht ausgewiesen ist, wird diese berechnet, indem die Daten seiner Partnerunternehmen anteilsmäßig hinzugerechnet und die Daten der verbundenen Unternehmen hinzuaddiert werden.

ANHANG II

INFORMATIONEN ÜBER NACH DIESER VERORDNUNG FREIGESTELLTE STAATLICHE BEIHILFEN

TEIL I — Übermittlung über das elektronische Anmeldesystem der Kommission nach Artikel 19

Beihilfenummer	*(wird von der Kommission ausgefüllt)*	
Member State	.....	
Referenznummer des Mitgliedstaats	.....	
Region	Name der Region(en) (NUTS) ([1])	Förderstatus ([2]) ....
Bewilligungsbehörde	Name	.....
	Postanschrift Internetadresse	....
Titel der Beihilfemaßnahme	.....	
Nationale Rechtsgrundlage (Fundstelle der amtlichen Veröffentlichung im Mitgliedstaat)	.....	
Weblink zum vollen Wortlaut der Beihilfemaßnahme	.....	
Art der Maßnahme	☐ Regelung	
	☐ Ad-hoc-Beihilfe	Name des Beihilfeempfängers und der Unternehmensgruppe ([3]), der er angehört .....
Änderung einer bestehenden Beihilferegelung oder Ad-hoc-Beihilfe		Beihilfenummer der Kommission SA .....
	☐ Verlängerung	
	☐ Änderung	
Laufzeit ([4])	☐ Regelung	TT.MM.JJJJ bis TT.MM.JJJJ
Tag der Gewährung	☐ Ad-hoc-Beihilfe	TT.MM.JJJJ
Betroffene Wirtschaftszweige	☐ Alle für Beihilfen infrage kommenden Wirtschaftszweige	
	☐ Beschränkt auf bestimmte Wirtschaftszweige: Bitte auf Ebene der NACE-Gruppe angeben ([5])	.....
Art des Beihilfeempfängers	☐ KMU	
	☐ Kleine Midcap-Unternehmen	
	☐ Große Unternehmen	
Voraussichtliche Zahl der Beihilfeempfänger	☐ bis zu 10 ☐ 11 bis 50 ☐ 51 bis 100 ☐ 101 bis 500 ☐ 501 bis 1 000 ☐ mehr als 1 000	

Mittelausstattung	Jährliche Gesamtmittelausstattung der Regelung ([6])	Landeswährung … (in voller Höhe) ……	
	Gesamtbetrag der dem Unternehmen gewährten Ad-hoc-Beihilfen ([7])	Landeswährung … (in voller Höhe) ……	
Beihilfeinstrument	☐ Zuschuss/Zinszuschuss		
	☐ Kredit/rückzahlbarer Vorschuss		
	☐ Garantie (ggf. Verweis auf den Beschluss der Kommission) ([8]) Verweis auf den Beschluss der Kommission: SA ……		
	☐ Steuerermäßigung oder Steuerbefreiung		
	☐ Beteiligung oder beteiligungsähnliche Investition		
	☐ Sonstiges *(bitte angeben)* …… Bitte angeben, welcher Hauptkategorie das Beihilfeinstrument aufgrund seiner Wirkung/Funktion am ehesten zuzurechnen ist: ☐ Zuschuss ☐ Kredit ☐ Garantie ☐ Steuervergünstigung ☐ Beteiligung oder beteiligungsähnliche Investition		
☐ Bei Kofinanzierung durch EU-Fonds	Name des/der EU-Fonds: ……	Höhe des Beitrags (pro EU-Fonds) …… ……	Landeswährung … (in voller Höhe) …… ……

([1]) NUTS — Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik. Die Region ist in der Regel auf Ebene 2 anzugeben.
([2]) Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV (Förderstatus „A"), Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV (Förderstatus „C"), nicht geförderte Gebiete, d. h. nicht für Regionalbeihilfen infrage kommende Gebiete (Förderstatus „N").
([3]) Der Begriff des Unternehmens bezeichnet nach den Wettbewerbsvorschriften des AEUV und für die Zwecke dieser Verordnung jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung. Der Gerichtshof hat festgestellt, dass Einheiten, die (de jure oder de facto) von ein und derselben Einheit kontrolliert werden, als ein einziges Unternehmen anzusehen sind.
([4]) Zeitraum, in dem die Bewilligungsbehörde sich zur Gewährung von Beihilfen verpflichten kann.
([5]) NACE Rev. 2.1: Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft. Der Wirtschaftszweig ist in der Regel auf der Ebene der Unternehmensgruppe anzugeben.
([6]) Bei Beihilferegelungen bitte die nach der Regelung vorgesehene jährliche Gesamtmittelausstattung oder den voraussichtlichen jährlichen Steuerausfall für alle unter die Regelung fallenden Beihilfeinstrumente angeben.
([7]) Bei Ad-hoc-Beihilfen bitte den Gesamtbetrag der Beihilfe/des Steuerausfalls angeben.
([8]) Ggf. Verweis auf den Beschluss der Kommission nach Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe d dieser Verordnung, mit dem die Methode für die Berechnung des Bruttosubventionsäquivalents genehmigt wurde.

TEIL II — Übermittlung über das elektronische Anmeldesystem der Kommission nach Artikel 19

(Geben Sie bitte an, nach welcher Bestimmung dieser Verordnung die Beihilfemaßnahme durchgeführt wird.)

Hauptziel	Beihilfehöchstintensität in % der beihilfefähigen Kosten	Beihilfehöchstbetrag in Landeswährung (in voller Höhe)
Betriebsbeihilferegelung zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs (Artikel 10)	… (pro Regelung und Jahr)	….

Hauptziel		Beihilfehöchstintensität in % der beihilfefähigen Kosten	Beihilfehöchstbetrag in Landeswährung (in voller Höhe)
Betriebsbeihilferegelung für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen im Schienen- oder Binnenschiffsgüterverkehr (Artikel 11)	Erstes Betriebsjahr	…	……
	Zweites Betriebsjahr	…	
	Drittes Betriebsjahr	…	
	Viertes Betriebsjahr	…	
	Fünftes Betriebsjahr	…	
Investitionsbeihilferegelung für Eisenbahn-Serviceeinrichtungen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr und multimodale Anlagen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr (Artikel 12)		… (pro Vorhaben)	….
Ad-hoc-Investitionsbeihilfen für Güterterminals für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr (Artikel 12)		… (pro Vorhaben)	…
Investitionsbeihilferegelung für private Gleisanschlüsse (Artikel 13)		… (pro Vorhaben)	….
Investitionsbeihilferegelung für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr (Artikel 14)		… (des zugrunde liegenden Kredits)	….
Investitionsbeihilferegelung für den Erwerb von intermodalen Ladeeinheiten oder Krananlagen an Bord von Schiffen (Artikel 15)	Intermodale Ladeeinheiten	…	….
	Krananlagen an Bord von Schiffen	…	
Investitionsbeihilferegelung zur Förderung der Interoperabilität (Artikel 16)	Investitionsvorhaben nach Absatz 3 Buchstaben a und b	…	…
	Investitionsvorhaben nach Absatz 3 Buchstaben c bis j	…	
Investitionsbeihilferegelung für die technische Anpassung und Modernisierung des nachhaltigen Landverkehrs (Artikel 17)		…	….

ANHANG III

BESTIMMUNGEN FÜR DIE VERÖFFENTLICHUNG DER INFORMATIONEN NACH ARTIKEL 9 ABSATZ 1 BUCHSTABE c UND ABSATZ 2

Nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c sind folgende Informationen über Einzelbeihilfen zu veröffentlichen:

a) Name des Empfängers

b) Identifikator des Empfängers

c) Art des Unternehmens (KMU/kleines Midcap-Unternehmen/großes Unternehmen) zum Zeitpunkt der Gewährung der Beihilfe

d) Region, in der der Beihilfeempfänger seinen Standort hat, auf NUTS-II-Ebene ([1])

e) Wirtschaftszweig auf Ebene der NACE-Gruppe ([2])

f) Beihilfeelement, in voller Höhe, in Landeswährung ([3])

g) Beihilfeinstrument ([4]) (Zuschuss/Zinszuschuss, Kredit/rückzahlbarer Vorschuss/rückzahlbarer Zuschuss, Garantie, Steuerermäßigung oder Steuerbefreiung, Beteiligung oder beteiligungsähnliche Investition, Sonstiges *(bitte nähere Angaben)*)

h) Tag der Gewährung der Beihilfe

i) Ziel der Beihilfe

j) Bewilligungsbehörde

k) Nummer der Beihilfemaßnahme ([5]).

Nach Artikel 9 Absatz 2 müssen die Mitgliedstaaten ihre ausführlichen Beihilfe-Websites so gestalten, dass die Informationen leicht zugänglich sind; dazu werden die Informationen in einem Tabellenkalkulationsformat (z. B. CSV oder XML) veröffentlicht, das es ermöglicht, Daten zu suchen, zu extrahieren und problemlos im Internet zu veröffentlichen. Der Zugang zur Website wird jedem Interessierten ohne Einschränkungen gewährt. Die Website ist ohne vorherige Anmeldung als Nutzer zugänglich.

([1]) NUTS — Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik. Die Region ist in der Regel auf Ebene 2 anzugeben.

([2]) Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 zur Aufstellung der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige NACE Revision 2 und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3037/90 des Rates sowie einiger Verordnungen der EG über bestimmte Bereiche der Statistik (ABl. L 393 vom 30.12.2006, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj).

([3]) Bei Betriebsbeihilfen der jährliche Beihilfebetrag pro Empfänger. Bei Investitionsbeihilfen die Höhe der Investition. Bei Maßnahmen nach Artikel 14 das Bruttosubventionsäquivalent.

([4]) Falls die Beihilfe mithilfe mehrerer Beihilfeinstrumente gewährt wird, bitte den Beihilfebetrag für jedes Instrument angeben.

([5]) Diese wird von der Kommission im Rahmen des in Artikel 19 dieser Verordnung genannten Verfahrens vergeben.

ANHANG IV

DEFINITION KLEINER MIDCAP-UNTERNEHMEN

Definition kleiner Midcap-Unternehmen

1. Unternehmen

Als Unternehmen gilt jede Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform, die eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt. Dazu gehören Personengesellschaften oder Vereinigungen, die regelmäßig einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgehen.

2. Mitarbeiterzahl und finanzielle Schwellenwerte

Die Kategorie der kleinen Unternehmen mittlerer Kapitalisierung (im Folgenden „kleine Midcap-Unternehmen“) setzt sich aus Unternehmen zusammen, bei denen es sich nicht um kleine und mittlere Unternehmen in Sinne des Anhangs I handelt und die ferner weniger als 750 Personen beschäftigen und einen Jahresumsatz von höchstens 150 Mio. EUR erzielen oder deren Jahresbilanzsumme sich auf höchstens 129 Mio. EUR beläuft.

3. Für die Ermittlung der Mitarbeiterzahlen und der Finanzkennzahlen berücksichtigte Unternehmenstypen

3.1. Ein „eigenständiges Unternehmen“ ist jedes Unternehmen, das nicht als Partnerunternehmen im Sinne der Nummer 3.2 oder als verbundenes Unternehmen im Sinne der Nummer 3.5 gilt.

3.2. „Partnerunternehmen“ sind alle Unternehmen, die nicht als verbundene Unternehmen im Sinne der Nummer 3.4 gelten und bei denen ein Unternehmen (das vorgelagerte Unternehmen) — allein oder gemeinsam mit einem oder mehreren verbundenen Unternehmen im Sinne der Nummer 3.5 — 25 % oder mehr des Kapitals oder der Stimmrechte eines anderen Unternehmens (des nachgelagerten Unternehmens) hält.

3.3. Außer in den unter Nummer 3.4 angeführten Fällen wird ein Unternehmen nicht als kleines Midcap-Unternehmen angesehen, wenn 25 % oder mehr seines Kapitals oder seiner Stimmrechte direkt oder indirekt von einer oder mehreren öffentlichen Stellen einzeln oder gemeinsam kontrolliert werden.

3.4. Abweichend von Nummer 3.2 kann ein Unternehmen jedoch auch dann als eigenständig — also als Unternehmen ohne Partnerunternehmen — gelten, obwohl 25 % oder mehr seines Kapitals oder der Stimmrechte im Eigentum von einer der folgenden Kategorien von Investoren stehen, wenn diese Investoren nicht im Sinne der Nummer 3.5 einzeln oder gemeinsam mit dem betreffenden Unternehmen verbunden sind:

a) staatliche Beteiligungsgesellschaften, Risikokapital- oder Private-Equity-Fonds, natürliche Personen bzw. Gruppen natürlicher Personen, die regelmäßig im Bereich Risikokapitalinvestitionen tätig sind und die Eigenkapital in nicht börsennotierte Unternehmen investieren („Business Angels“), sofern der Gesamtbetrag der Investition dieser „Business Angels“ in ein und dasselbe Unternehmen sich auf weniger als 5 000 000 EUR beläuft;

b) Universitäten oder Forschungszentren ohne Gewinnzweck;

c) institutionelle Investoren einschließlich regionaler Entwicklungsfonds;

d) autonome Gebietskörperschaften mit einem Jahreshaushalt von weniger als 10 Mio. EUR und weniger als 5 000 Einwohnern.

3.5. „Verbundene Unternehmen“ sind Unternehmen, die zueinander in einer der folgenden Beziehungen stehen:

a) Ein Unternehmen hält die Mehrheit der Stimmrechte der Anteilseigner bzw. Gesellschafter eines anderen Unternehmens;

b) ein Unternehmen ist berechtigt, die Mehrheit der Mitglieder des Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremiums eines anderen Unternehmens zu bestellen oder abzuberufen;

c) ein Unternehmen ist gemäß einem mit einem anderen Unternehmen geschlossenen Vertrag oder aufgrund einer Klausel in dessen Satzung berechtigt, einen beherrschenden Einfluss auf dieses Unternehmen auszuüben;

d) ein Unternehmen, das Anteilseigner bzw. Gesellschafter eines anderen Unternehmens ist, übt gemäß einer mit anderen Anteilseignern bzw. Gesellschaftern dieses anderen Unternehmens getroffenen Vereinbarung die alleinige Kontrolle über die Mehrheit der Stimmrechte der Anteilseigner bzw. Gesellschafter dieses Unternehmens aus.

Es besteht die Vermutung, dass kein beherrschender Einfluss ausgeübt wird, sofern die unter Nummer 3.4 genannten Investoren nicht direkt oder indirekt an der Verwaltung des betreffenden Unternehmens beteiligt sind — unbeschadet der Rechte, über die sie in ihrer Eigenschaft als Anteilseigner verfügen.

3.5.1. Unternehmen, die durch ein anderes oder mehrere andere Unternehmen oder einen der unter Nummer 3.4 genannten Investoren untereinander in einer der unter Nummer 3.5 genannten Beziehungen stehen, gelten ebenfalls als verbundene Unternehmen.

3.5.2. Unternehmen, die durch eine natürliche Person oder eine gemeinsam handelnde Gruppe natürlicher Personen miteinander in einer der unter Nummer 3.5 genannten Beziehungen stehen, gelten gleichermaßen als verbundene Unternehmen, sofern diese Unternehmen ganz oder teilweise auf demselben relevanten Markt oder auf benachbarten Märkten tätig sind. Für die Zwecke dieser Nummer gilt als „benachbarter Markt“ der Markt für ein Produkt oder eine Dienstleistung, der dem relevanten Markt unmittelbar vor- oder nachgelagert ist.

3.5.3. Hat ein alternativer Investmentfonds im Sinne des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe a der Richtlinie 2011/61/EU des Europäischen Parlaments und des Rates [1] in ein Unternehmen investiert, so sollten für die Zwecke der Nummer 3.5 folgende Unternehmen nicht als „verbundene Unternehmen“ gelten:

a) das Unternehmen und der alternative Investmentfonds;

b) das Unternehmen und der Verwalter des alternativen Investmentfonds;

c) das Unternehmen und ein anderes Unternehmen, in das dieser alternative Investmentfonds investiert hat.

Unterabsatz 1 gilt, sofern alle folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) Der alternative Investmentfonds und sein Verwalter sowie die betreffenden Unternehmen verwenden durchgängig eine separate Rechnungsführung.

b) Der alternative Investmentfonds und sein Verwalter haben eine vorab festgelegte Anlagestrategie für den Ausstieg aus dem bzw. den betreffenden Unternehmen, unter anderem durch die Realisierung des Wertes durch Verkauf des Unternehmens oder auf andere Weise.

3.6. Die Unternehmen können eine Erklärung zu ihrer Eigenschaft als eigenständiges Unternehmen, Partnerunternehmen oder verbundenes Unternehmen abgeben, einschließlich der Daten bezüglich der unter Nummer 2 genannten Schwellenwerte. Eine solche Erklärung kann selbst dann vorgelegt werden, wenn sich die Anteilseigner aufgrund von Kapitalstreuung nicht genau feststellen lassen; in einem solchen Fall kann das Unternehmen nach Treu und Glauben erklären, dass es mit Recht davon ausgehen kann, nicht zu 25 % oder mehr im Eigentum eines Unternehmens oder im gemeinsamen Eigentum von miteinander verbundenen Unternehmen zu stehen. Solche Erklärungen lassen die in nationalen Rechtsvorschriften oder in EU-Rechtsvorschriften vorgesehenen Kontrollen oder Überprüfungen unberührt.

4. Für die Ermittlung der Mitarbeiterzahl und der Finanzkennzahlen sowie für den Bezugszeitraum heranzuziehende Daten

4.1. Für die Ermittlung der Mitarbeiterzahl und der Finanzkennzahlen sind die Daten der letzten genehmigten Rechnungsperiode heranzuziehen, die auf Jahresbasis berechnet werden. Sie werden vom Stichtag des Rechnungsabschlusses an berücksichtigt. Als Umsatz wird der Betrag abzüglich der Mehrwertsteuer und sonstiger indirekter Steuern oder Abgaben herangezogen.

4.2. Stellt ein Unternehmen am Stichtag des Rechnungsabschlusses fest, dass es die unter Nummer 2 genannten Schwellenwerte für die Mitarbeiterzahl oder für die Finanzkennzahlen auf Jahresbasis über- oder unterschreitet, so verliert bzw. erwirbt es dadurch den Status eines kleinen Midcap-Unternehmens erst dann, wenn es in zwei aufeinanderfolgenden Rechnungsperioden zu einer Über- oder Unterschreitung kommt.

[1] Richtlinie 2011/61/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2011 über die Verwalter alternativer Investmentfonds und zur Änderung der Richtlinien 2003/41/EG und 2009/65/EG und der Verordnungen (EG) Nr. 1060/2009 und (EU) Nr. 1095/2010 (ABl. L 174 vom 1.7.2011, S. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj).

4.3. Bei einem neugegründeten Unternehmen, das noch keinen Jahresabschluss vorlegen kann, werden die entsprechenden Daten im Laufe des Geschäftsjahres nach Treu und Glauben geschätzt.

5. Mitarbeiterzahl

5.1. Die Mitarbeiterzahl entspricht der Zahl der Personen, die in dem betreffenden Unternehmen oder auf Rechnung dieses Unternehmens während des gesamten Bezugsjahres einer Vollzeitbeschäftigung nachgegangen sind (im Folgenden „Jahresarbeitseinheiten"). Für die Arbeit von Personen, die nicht das ganze Jahr oder in Teilzeit gearbeitet haben, sowie für Saisonarbeit wird der jeweilige Bruchteil an Jahresarbeitseinheiten herangezogen. In die Mitarbeiterzahl geht Folgendes ein:

a) Lohn- und Gehaltsempfänger;

b) für das Unternehmen tätige Personen, die in einem Beschäftigtenverhältnis zu diesem stehen und nach nationalem Recht Lohn- und Gehaltsempfängern gleichgestellt sind;

c) mitarbeitende Eigentümer;

d) Teilhaber, die eine regelmäßige Tätigkeit in dem Unternehmen ausüben und finanzielle Vorteile aus dem Unternehmen ziehen.

5.2. Auszubildende oder in der beruflichen Ausbildung stehende Personen, die einen Lehr- bzw. Berufsausbildungsvertrag haben, sind in der Mitarbeiterzahl nicht berücksichtigt. Die Dauer des Mutterschafts- bzw. Elternurlaubs wird nicht mitgerechnet.

6. Ermittlung der Daten eines Unternehmens

6.1. Im Falle eines eigenständigen Unternehmens werden die Daten einschließlich der Mitarbeiterzahl ausschließlich auf der Grundlage der Jahresabschlüsse dieses Unternehmens ermittelt.

6.2. Die Daten — einschließlich der Mitarbeiterzahl — eines Unternehmens, das Partnerunternehmen oder verbundene Unternehmen im Sinne der Nummer 3 hat, werden auf der Grundlage der Jahresabschlüsse und sonstiger Daten des Unternehmens ermittelt oder — sofern vorhanden — anhand der konsolidierten Jahresabschlüsse des Unternehmens bzw. der konsolidierten Jahresabschlüsse, in die das Unternehmen durch Konsolidierung eingeht.

Zu den in Unterabsatz 1 genannten Daten werden die Daten etwaiger Partnerunternehmen des betreffenden Unternehmens, die diesem unmittelbar vor- oder nachgelagert sind, hinzugerechnet. Die Anrechnung erfolgt proportional zu dem Anteil der Beteiligung am Kapital oder an den Stimmrechten, wobei der höhere dieser beiden Anteile zugrunde gelegt wird. Bei wechselseitiger Kapitalbeteiligung wird der höhere dieser Anteile herangezogen.

Zu den in den Unterabsätzen 1 und 2 genannten Daten werden ggf. die Daten derjenigen direkt oder indirekt mit dem betreffenden Unternehmen verbundenen Unternehmen zu 100 % hinzugerechnet, die in den konsolidierten Jahresabschlüssen noch nicht berücksichtigt wurden.

6.3. Bei der Anwendung der Nummer 6.2 sind die Daten der Partnerunternehmen des betreffenden Unternehmens aus den Jahresabschlüssen und sonstigen Daten, sofern vorhanden in konsolidierter Form, zu entnehmen. Zu diesen Daten werden die Daten der mit diesen Partnerunternehmen verbundenen Unternehmen zu 100 % hinzugerechnet, sofern die Daten in den konsolidierten Jahresabschlüssen noch nicht berücksichtigt wurden.

Bei der Anwendung der Nummer 6.2 sind die Daten der mit dem betreffenden Unternehmen verbundenen Unternehmen aus ihren Jahresabschlüssen und sonstigen Daten, sofern vorhanden in konsolidierter Form, zu entnehmen. Zu diesen Daten werden ggf. die Daten der Partnerunternehmen dieser verbundenen Unternehmen, die diesen unmittelbar vor- oder nachgelagert sind, anteilsmäßig hinzugerechnet, sofern sie in den konsolidierten Jahresabschlüssen nicht bereits mit einem prozentualen Anteil erfasst wurden, der mindestens dem Prozentsatz nach Nummer 6.2 Absatz 2 entspricht.

6.4. Wenn die Mitarbeiterzahl eines bestimmten Unternehmens in den konsolidierten Jahresabschlüssen nicht ausgewiesen ist, wird diese berechnet, indem die Daten seiner Partnerunternehmen anteilsmäßig hinzugerechnet und die Daten der verbundenen Unternehmen hinzuaddiert werden.