Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2026/562

30.3.2026

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2026/562 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Μαρτίου 2026

για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων στον τομέα των σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών και πολυτροπικών μεταφορών ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 93, 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 4,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2586 του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2022, για την εφαρμογή των άρθρων 93, 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ορισμένες κατηγορίες κρατικών ενισχύσεων στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των συνδυασμένων μεταφορών ([1]), και ιδίως το άρθρο 1,

Αφού δημοσίευσε σχέδιο του παρόντος κανονισμού σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2586,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής για τις κρατικές ενισχύσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η κρατική χρηματοδότηση που πληροί τα κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (στο εξής: Συνθήκη) συνιστά κρατική ενίσχυση και απαιτείται η κοινοποίησή της στην Επιτροπή βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 109 της Συνθήκης, το Συμβούλιο δύναται να καθορίζει τις κατηγορίες ενισχύσεων που απαλλάσσονται από την εν λόγω υποχρέωση κοινοποίησης. Σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 4 της Συνθήκης, η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει κανονισμούς σχετικά με τις εν λόγω κατηγορίες κρατικών ενισχύσεων.

(2) Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2586 η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να δηλώνει ότι οι ενισχύσεις για τον συντονισμό των μεταφορών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 93 της Συνθήκης, μπορούν, υπό ορισμένους όρους, να απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης.

(3) Οι ενισχύσεις για τις χερσαίες μεταφορές θεωρούνται συμβατές με τη Συνθήκη εάν ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή εάν αντιστοιχούν στην «αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας», σύμφωνα με το άρθρο 93 της Συνθήκης.

(4) Για την επίτευξη του ενωσιακού στόχου κλιματικής ουδετερότητας που καθορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]), απαιτείται θεμελιώδης πράσινος και ψηφιακός μετασχηματισμός των μεταφορών στην Ένωση. Στο πλαίσιο της στρατηγικής του 2020 της Επιτροπής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα ([3]), η Ένωση κάλεσε τα κράτη μέλη να λάβουν μέτρα για να καταστήσουν όλους τους τρόπους μεταφοράς βιωσιμότερους και να προωθήσουν τη μετάβαση σε βιωσιμότερους τρόπους μεταφοράς.

(5) Το άρθρο 11 της Συνθήκης υπογραμμίζει τη δέσμευση της Ένωσης για την προστασία του περιβάλλοντος και τη βιωσιμότητα, δίνοντας έμφαση στην ένταξη των περιβαλλοντικών απαιτήσεων στον καθορισμό και την εφαρμογή των πολιτικών και των δράσεών της.

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

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1119 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 30ής Ιουνίου 2021 για τη θέσπιση πλαισίου με στόχο την επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 401/2009 και (ΕΕ) 2018/1999 (ΕΕ L 243 της 9.7.2021, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

([3]) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» [COM(2020) 789 final].

(6) Με βάση την πείρα της Επιτροπής από την εφαρμογή του άρθρου 93 της Συνθήκης, ορισμένες κατηγορίες κρατικών ενισχύσεων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών δεν προκαλούν σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού και των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν ορισμένα σαφή κριτήρια συμβατότητας που καθορίζονται βάσει της εκτενούς πρακτικής λήψης αποφάσεων.

(7) Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται σε μέτρα κρατικών ενισχύσεων λειτουργίας και μέτρα κρατικών ενισχύσεων για επενδύσεις, τα οποία χορηγούνται στους τομείς των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών.

(8) Οι ενισχύσεις που πληρούν όλους τους όρους του παρόντος κανονισμού, τόσο τους γενικούς όσο και τους ειδικούς για την εκάστοτε κατηγορία ενισχύσεων, θα πρέπει να εξαιρούνται από την απαίτηση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης.

(9) Οι κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης που δεν καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό εξακολουθούν να υπόκεινται στην υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τη δυνατότητα των κρατών μελών να κοινοποιούν ενισχύσεις των οποίων οι στόχοι ανταποκρίνονται στους στόχους που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.

(10) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο σε ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών. Αντιθέτως, οι ενισχύσεις για την εκπλήρωση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στους τομείς των χερσαίων μεταφορών θα πρέπει να εξακολουθήσουν να διέπονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]) ή, όταν δεν πληρούν τους όρους που προβλέπονται στον εν λόγω κανονισμό, θα πρέπει να κοινοποιούνται στην Επιτροπή. Οι επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών στις οποίες έχει ανατεθεί σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα πρέπει να μπορούν να επωφελούνται από ενισχύσεις που χορηγούνται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, υπό την προϋπόθεση, ιδίως, ότι τηρείται το άρθρο 8 του παρόντος κανονισμού και ότι αποτρέπεται η υπεραντιστάθμιση.

(11) Ο παρών κανονισμός αναμένεται να αυξήσει την απλούστευση και να ενισχύσει τη διαφάνεια σύμφωνα με τους στόχους της Επιτροπής ([5]), καθώς και την αποτελεσματική αξιολόγηση και τους ελέγχους συμμόρφωσης με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο, χωρίς να θίγει τις θεσμικές εξουσίες της Επιτροπής και των κρατών μελών. Τούτο συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον εκσυγχρονισμό των κανόνων της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις ([6]) και το αποτέλεσμα του ελέγχου καταλληλότητας που διενήργησε η Επιτροπή το 2020 ([7]), όπου τονίζεται η ανάγκη μείωσης του διοικητικού φόρτου και διασφάλισης αποδοτικών δημόσιων δαπανών.

(12) Οι γενικοί όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού καθορίζονται με βάση ένα σύνολο κοινών αρχών που εξασφαλίζουν ότι οι ενισχύσεις: i) εξυπηρετούν τον σκοπό του συντονισμού των μεταφορών· ii) έχουν σαφή χαρακτήρα κινήτρου· iii) είναι αναγκαίες, κατάλληλες και αναλογικές· iv) χορηγούνται με απόλυτη διαφάνεια και υπόκεινται σε μηχανισμό ελέγχου και τακτική αξιολόγηση· και v) δεν επηρεάζουν τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές σε βαθμό που να θέτει σε κίνδυνο τα γενικά συμφέροντα της Ένωσης.

(13) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι ενισχύσεις είναι αναγκαίες και ότι λειτουργούν ως κίνητρο για την περαιτέρω ανάπτυξη δραστηριοτήτων ή έργων, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε ενισχύσεις για δραστηριότητες ή έργα τα οποία θα ανέπτυσσε ούτως ή άλλως ο δικαιούχος ακόμη και αν δεν είχε χορηγηθεί η ενίσχυση. Οι ενισχύσεις θα πρέπει να απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει του παρόντος κανονισμού μόνον εάν οι εργασίες για το ενισχυόμενο έργο ή την ενισχυόμενη δραστηριότητα αρχίζουν μετά την υποβολή γραπτής αίτησης για ενίσχυση από τον δικαιούχο. Η αγορά γης και οι προπαρασκευαστικές εργασίες, όπως η λήψη αδειών και η εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας, δεν θεωρούνται έναρξη των εργασιών για το ενισχυόμενο έργο.

([4]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj).

([5]) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Μια απλούστερη και ταχύτερη Ευρώπη: Ανακοίνωση για την εφαρμογή και την απλούστευση» [COM(2025) 47 final].

([6]) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Εκσυγχρονισμός των κανόνων της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις» [COM(2012) 209 final].

([7]) Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, της 30ής Οκτωβρίου 2020, Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance (Έλεγχος καταλληλότητας της δέσμης μεταρρυθμίσεων για τον εκσυγχρονισμό των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις του 2012, των κατευθυντήριων γραμμών για τους σιδηροδρόμους και της βραχυπρόθεσμης ασφάλισης εξαγωγικών πιστώσεων) [SWD(2020) 257 final].

(14) Όσον αφορά ad hoc επενδυτικές ενισχύσεις που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό και χορηγούνται σε δικαιούχο που είναι μεγάλη επιχείρηση, το κράτος μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει, επιπλέον της τήρησης των όρων που αφορούν τον χαρακτήρα κινήτρου και ισχύουν για τους δικαιούχους που είναι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (στο εξής: ΜΜΕ), ότι ο δικαιούχος έχει αναλύσει, όπως αποδεικνύεται από τα εσωτερικά του έγγραφα, τη βιωσιμότητα της ενισχυόμενης επένδυσης τόσο με τη χορήγηση ενίσχυσης όσο και χωρίς αυτήν. Στις περιπτώσεις αυτές, το κράτος μέλος θα πρέπει να επαληθεύει ότι τα εν λόγω έγγραφα επιβεβαιώνουν ότι η ενίσχυση θα οδηγήσει σε ουσιώδη αύξηση της εμβέλειας της επένδυσης που υποστηρίζεται από την ενίσχυση, σε ουσιώδη αύξηση του συνολικού ποσού που δαπανάται από τον δικαιούχο για την εν λόγω επένδυση ή σε ουσιώδη αύξηση της ταχύτητας ολοκλήρωσης της επένδυσης.

(15) Τα αυτόματα καθεστώτα ενίσχυσης υπό μορφή φορολογικών πλεονεκτημάτων θα πρέπει να υπόκεινται σε ειδικό όρο όσον αφορά τον χαρακτήρα κινήτρου, δεδομένου ότι οι ενισχύσεις στο πλαίσιο αυτών των καθεστώτων ενίσχυσης χορηγούνται αυτομάτως. Ο ειδικός αυτός όρος συνεπάγεται ότι τα εν λόγω καθεστώτα ενισχύσεων θα πρέπει να στηρίζουν μόνο έργα ή δραστηριότητες για τα/τις οποία/-ες οι εργασίες ξεκινούν μετά την έναρξη ισχύος των εν λόγω καθεστώτων. Ωστόσο, ο όρος αυτός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στην περίπτωση διάδοχων καθεστώτων ενίσχυσης, υπό την προϋπόθεση ότι η δραστηριότητα καλυπτόταν ήδη από τα προηγούμενα καθεστώτα υπό μορφή φορολογικών πλεονεκτημάτων. Κατά την αξιολόγηση του χαρακτήρα κινήτρου των διάδοχων καθεστώτων ενίσχυσης, η κρίσιμη χρονική στιγμή είναι ο χρόνος θέσπισης του φορολογικού μέτρου για πρώτη φορά στο αρχικό καθεστώς.

(16) Οι ενισχύσεις λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών που πληρούν τους όρους του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεωρείται ότι έχουν χαρακτήρα κινήτρου εάν η ενίσχυση μετακυλίεται στους χρήστες και, ως εκ τούτου, αυξάνει τη ζήτηση για βιώσιμες υπηρεσίες μεταφορών και τη μετάβαση σε άλλο τρόπο μεταφοράς. Η δημοσιότητα αποσκοπεί στην αύξηση της ευαισθητοποίησης σχετικά με τα διαθέσιμα μέτρα για τη μείωση του χάσματος ανταγωνιστικότητας μεταξύ βιώσιμων χερσαίων τρόπων μεταφοράς και αποκλειστικά οδικών ή άλλων ανταγωνιστικών, λιγότερο βιώσιμων, τρόπων μεταφοράς. Ως εκ τούτου, η δημοσιότητα θεωρείται πως διασφαλίζει ότι η ενίσχυση αντανακλάται στην τιμή που καλούνται να καταβάλουν οι χρήστες.

(17) Για λόγους διαφάνειας, ίσης μεταχείρισης και αποτελεσματικής παρακολούθησης, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στις ενισχύσεις για τις οποίες είναι δυνατό να υπολογιστεί εκ των προτέρων με ακρίβεια το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης χωρίς να είναι αναγκαία η εκτίμηση κινδύνου (στο εξής: διαφανείς ενισχύσεις). Για ορισμένα μέσα ενίσχυσης, όπως τα δάνεια, οι εγγυήσεις, τα μέτρα φορολογικού τύπου και, ιδίως, οι επιστρεπτέες προκαταβολές, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καθορίσει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες οι εν λόγω ενισχύσεις μπορούν να θεωρούνται διαφανείς. Οι ενισχύσεις που συνίστανται σε εγγυήσεις θα πρέπει να θεωρούνται διαφανείς εάν το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης έχει υπολογιστεί με βάση τις προμήθειες ασφαλούς λιμένα που έχουν καθοριστεί για τον αντίστοιχο τύπο επιχείρησης. Επίσης, θα πρέπει να θεωρούνται διαφανείς, εάν πριν από την εφαρμογή του μέτρου η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της έντασης της ενίσχυσης της κρατικής εγγύησης έχει κοινοποιηθεί και εγκριθεί από την Επιτροπή, σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων ([8]). Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι ενισχύσεις που περιλαμβάνουν πολύπλοκη οικονομική αξιολόγηση προκειμένου να υπολογιστεί εκ των προτέρων με ακρίβεια το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης της ενίσχυσης (όπως οι ενισχύσεις που συνίστανται σε επενδύσεις ιδίων κεφαλαίων και οιονεί ιδίων κεφαλαίων) δεν θα πρέπει να θεωρούνται διαφανείς ενισχύσεις, εκτός εάν το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης της ενίσχυσης θεωρείται ότι είναι τα ονομαστικά ποσά των εν λόγω επενδύσεων.

(18) Για να εξασφαλιστεί ότι η ενίσχυση είναι αναλογική και περιορίζεται στο αναγκαίο ποσό, θα πρέπει να καθοριστούν μέγιστα ποσά ενίσχυσης ως εντάσεις ενίσχυσης σε σχέση με μια σειρά επιλέξιμων δαπανών. Με βάση την πείρα της Επιτροπής, η ένταση της ενίσχυσης θα πρέπει να καθορίζεται σε επίπεδο που ελαχιστοποιεί τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών που προκαλούνται από την ενισχυόμενη δραστηριότητα, ενώ παράλληλα θα αντιμετωπίζει με κατάλληλο τρόπο τις αποτυχίες της αγοράς ή άλλα εμπόδια στον συντονισμό των μεταφορών.

(19) Κατά τον υπολογισμό της έντασης της ενίσχυσης θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνο οι επιλέξιμες δαπάνες. Ο προσδιορισμός των επιλέξιμων δαπανών θα πρέπει να τεκμηριώνεται με σαφή, συγκεκριμένα και επικαιροποιημένα αποδεικτικά έγγραφα. Οι ενισχύσεις που υπερβαίνουν τη σχετική ένταση ενίσχυσης δεν θα πρέπει να απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις κοινοποίησης. Όλα τα ποσά που χρησιμοποιούνται στον υπολογισμό θα πρέπει να λαμβάνονται πριν από οποιαδήποτε αφαίρεση φόρων ή άλλων επιβαρύνσεων. Οι ενισχύσεις που καταβάλλονται σε περισσότερες δόσεις θα πρέπει να ανάγονται στην αξία τους κατά τον χρόνο χορήγησής τους. Οι επιλέξιμες δαπάνες θα πρέπει επίσης να ανάγονται στην αξία τους κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης.

([8]) ΕΕ C 155 της 20.6.2008, σ. 10.

(20) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιτρεπόμενες ενισχύσεις δεν επηρεάζουν τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές σε βαθμό που να θέτει σε κίνδυνο τα γενικά συμφέροντα της Ένωσης. Συνεπώς, οι ενισχύσεις υπέρ δικαιούχων για τους οποίους εκκρεμεί εντολή ανάκτησης ενισχύσεων κατόπιν προηγούμενης απόφασης της Επιτροπής, με την οποία οι ενισχύσεις αυτές κηρύσσονται παράνομες και ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, θα πρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.

(21) Ενισχύσεις σε προβληματικές επιχειρήσεις θα πρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Οι ενισχύσεις αυτές θα πρέπει να αξιολογούνται με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων ([9]).

(22) Ο παρών κανονισμός ενοποιεί την εκτενή πείρα που έχει αποκτήσει η Επιτροπή στην αξιολόγηση των ενισχύσεων λειτουργίας που αποσκοπούν στη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών. Οι εν λόγω ενισχύσεις θα πρέπει να προσδιορίζονται ποσοτικά με βάση το εξωτερικό κόστος που μπορεί να αποφεύγεται με την υιοθέτηση μιας βιωσιμότερης λύσης μεταφορών αντί για έναν ανταγωνιστικό, εμπορικά βιώσιμο τρόπο μεταφοράς, όπως οι αποκλειστικά οδικές μεταφορές. Οι ενισχύσεις μπορούν να λάβουν τη μορφή μείωσης των τελών χρήσης υποδομών που καταβάλλουν οι μεταφορείς. Οι ενισχύσεις λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών θα πρέπει να καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό μόνο όταν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών είναι περιορισμένες και υπόκεινται σε σαφώς καθορισμένους όρους. Τούτο συμβαίνει στις περιπτώσεις στις οποίες το εξωτερικό κόστος που αποφεύγεται υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανόνες και τη μεθοδολογία που προβλέπονται στο εγχειρίδιο της Επιτροπής για το εξωτερικό κόστος των μεταφορών ([10]), η ένταση της ενίσχυσης παραμένει κάτω από ορισμένα όρια και η ενίσχυση χορηγείται μόνο για όντως παρασχεθείσες υπηρεσίες βιώσιμων χερσαίων μεταφορών. Κατ' αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται ότι η ενίσχυση περιορίζεται αυστηρά στην αντιστάθμιση του εξωτερικού κόστους που συνδέεται με τη χρήση βιωσιμότερου τρόπου μεταφοράς.

(23) Επιπλέον, οι ενισχύσεις λειτουργίας για τη στήριξη των μεταφορέων ή των διοργανωτών μεταφορών κατά την έναρξη νέων εμπορικών, σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών, εμπορευματικών συνδέσεων θα πρέπει να καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό μόνον σε περίπτωση που οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών είναι περιορισμένες και υπόκεινται σε σαφώς καθορισμένους όρους. Αυτό συμβαίνει στην περίπτωση που το ποσό της ενίσχυσης υπολογίζεται σε σχέση με τις λειτουργικές ζημίες που υπέστη ο δικαιούχος κατά τα πρώτα πέντε έτη λειτουργίας της νέας εμπορικής εμπορευματικής σύνδεσης και η ένταση της ενίσχυσης παραμένει κάτω από ένα ορισμένο όριο.

(24) Οι επενδύσεις σε εγκαταστάσεις σιδηροδρομικών υπηρεσιών, εγκαταστάσεις εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεις πολυτροπικών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών και σε ιδιωτικές παρακαμπτήριες σιδηροδρομικές γραμμές σε ολόκληρη την Ένωση είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της συνδεσιμότητας, της βιώσιμης λειτουργίας της οικονομίας και της συνοχής μεταξύ των κρατών μελών. Οι επενδύσεις αυτές στηρίζουν τις προτεραιότητες της στρατηγικής του 2020 της Επιτροπής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα ([11]), η οποία δίνει προτεραιότητα στην ανάπτυξη εγκαταστάσεων πολυτροπικών μεταφορών. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καλύπτει επενδυτικές ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση εγκαταστάσεων σιδηροδρομικών υπηρεσιών, εγκαταστάσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών και ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών. Ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στις ενισχύσεις για λιμενικές υποδομές (θέσεις πρόσδεσης, μόλους κ.λπ.) και στις ενισχύσεις για υποδομές πρόσβασης στους λιμένες, οι οποίες είναι επιλέξιμες για ενίσχυση σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής ([12]). Ωστόσο, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στις ενισχύσεις για λιμενικές υπερδομές [επιφανειακές διευθετήσεις (π.χ. για αποθήκευση), εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών (π.χ. αποθήκες), καθώς και εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τη λειτουργία εγκαταστάσεων], εφόσον η εν λόγω υπερδομή βρίσκεται σε εγκατάσταση εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή σε εγκατάσταση πολυτροπικών μεταφορών με σιδηροδρομική ή εσωτερική πλωτή σύνδεση. Όσον αφορά αυτό το είδος ενίσχυσης, θα πρέπει να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος που προκαλείται από την κοινοποίηση απλών μέτρων κρατικής ενίσχυσης, γεγονός που θα παρέχει επίσης τη δυνατότητα στην Επιτροπή να επικεντρωθεί στις δυνητικά πιο στρεβλωτικές περιπτώσεις. Οι όροι για την απαλλαγή από την υποχρέωση κοινοποίησης των επενδυτικών ενισχύσεων σε εγκαταστάσεις σιδηροδρομικών υπηρεσιών, εγκαταστάσεις εσωτερικής ναυσιπλοΐας, εγκαταστάσεις πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών και ιδιωτικές παρακαμπτήριες σιδηροδρομικές γραμμές θα πρέπει να περιορίζουν τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών που θα υπονόμευαν τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά. Οι στρεβλώσεις των συναλλαγών και του ανταγωνισμού περιορίζονται ιδίως με τη διασφάλιση της αναλογικότητας της ενίσχυσης.

([9]) ΕΕ C 249 της 31.7.2014, σ. 1.

([10]) Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. et al., *Handbook on the external costs of transport* (Εγχειρίδιο για το εξωτερικό κόστος των μεταφορών) — Έκδοση 2019 — 1.1, Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

([11]) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» [COM(2020) 789 final].

([12]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2014, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης (ΕΕ L 187 της 26.6.2014, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

(25) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να καλύπτει επενδυτικές ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές και ορισμένων κατηγοριών εξοπλισμού που είναι καθοριστικές για τις βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές (δηλαδή διατροπικές μονάδες φόρτωσης και γερανοί επί σκαφών) μόνον όταν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών είναι περιορισμένες. Για την αγορά ορισμένων τύπων εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές, αυτό ισχύει για τα καθεστώτα ενισχύσεων τα οποία καλύπτουν γερανούς επί σκαφών και μέρος του κόστους διατροπικών μονάδων φόρτωσης, και εφόσον η ένταση της ενίσχυσης παραμένει κάτω από σαφώς καθορισμένα όρια. Για την αγορά οχημάτων σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών, αυτό ισχύει όταν η ενίσχυση λαμβάνει τη μορφή εγγύησης προς τον αγοραστή του οχήματος υπό σαφώς καθορισμένους όρους. Στον σιδηροδρομικό τομέα, οι ΜΜΕ και οι νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν δυσκολίες στην ανανέωση ή την αύξηση των στόλων τους λόγω του υψηλού επενδυτικού κόστους της αγοράς τροχαίου υλικού και των δυσκολιών πρόσβασης σε χρηματοδότηση. Οι μικρές επιχειρήσεις μεσαίας κεφαλαιοποίησης (στο εξής: ΜΕΜΚ) αντιμετωπίζουν παρόμοιες προκλήσεις. Στον τομέα της εσωτερικής ναυσιπλοΐας, οι περισσότεροι μεταφορείς είναι ΜΜΕ ή, στην καλύτερη περίπτωση, ΜΕΜΚ. Αυτό δυσχεραίνει τη δυνατότητά τους να ανανεώσουν ή να αυξήσουν τους στόλους τους λόγω των δυσκολιών πρόσβασης σε χρηματοδότηση από την αγορά. Ως εκ τούτου, οι επενδυτικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων σε νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις στον σιδηροδρομικό τομέα, σε ΜΜΕ και σε ΜΕΜΚ στους τομείς των σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών προωθούν τις βιώσιμες μεταφορές χωρίς να στρεβλώνουν αδικαιολόγητα τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές.

(26) Σύμφωνα με την πολιτική μεταφορών και την ψηφιακή πολιτική της Ένωσης, απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες που θα καταστήσουν δυνατή την επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων συστημάτων πληροφοριών για τις μεταφορές, θα διευκολύνουν τον συντονισμό των δικτύων μεταφορών και τον διασυνοριακό ανταγωνισμό και θα βελτιώσουν την ασφάλεια των μεταφορών στην Ένωση. Τούτο είναι αναγκαίο λόγω των διαφορετικών προτύπων των δικτύων μεταφορών, της έλλειψης τεχνικής εναρμόνισης, των ασυμβίβαστων εργαλείων και συστημάτων συλλογής δεδομένων και των ανησυχιών σχετικά με την κοινοχρησία δεδομένων και την κυριαρχία των δεδομένων. Επιπλέον, η πείρα από την αξιολόγηση των μέτρων για τη στήριξη της διαλειτουργικότητας που κοινοποιήθηκαν βάσει των κατευθυντήριων γραμμών του 2008 σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ([13]) έχει δείξει ότι υπάρχουν σοβαρές αποτυχίες της αγοράς λόγω ανεπαρκειών συντονισμού και του «μειονεκτήματος του πρωτοπόρου», σε περιπτώσεις στις οποίες τα οφέλη που συνδέονται με την υιοθέτηση συγκεκριμένης τεχνολογίας ή προτύπου υπερβαίνουν τα εμπορικά συμφέροντα των μεταφορέων.

(27) Αυτό ισχύει, για παράδειγμα, στην περίπτωση των συστημάτων ελέγχου των αμαξοστοιχιών και της κυκλοφορίας, όπως το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS). Το ERTMS είναι ένα ενιαίο ευρωπαϊκό σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου ταχύτητας που διασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα των εθνικών σιδηροδρομικών συστημάτων, μειώνοντας το κόστος αγοράς και συντήρησης των συστημάτων σηματοδότησης και αυξάνοντας την ταχύτητα των αμαξοστοιχιών, τη χωρητικότητα των υποδομών και το επίπεδο ασφάλειας στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Το ERTMS αποτελείται από το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), δηλαδή ένα σύστημα σηματοδότησης στον θάλαμο οδήγησης που ενσωματώνει την αυτόματη προστασία των αμαξοστοιχιών, την κινητή ραδιοεπικοινωνία σιδηροδρόμων (RMR) και την αυτοματοποιημένη λειτουργία αμαξοστοιχίας (ATO). Το σύστημα RMR που χρησιμοποιείται επί του παρόντος για σιδηροδρομικές δραστηριότητες, δηλαδή το παγκόσμιο σύστημα κινητών επικοινωνιών — σιδηροδρόμων (GSM-R), βασίζεται σε προδιαγραφές που οριστικοποιήθηκαν πριν από 20 χρόνια. Λόγω της τεχνολογικής απαξίωσης, η βιομηχανική υποστήριξη του GSM-R είναι απίθανο να διασφαλιστεί μετά το 2031. Δεδομένων των περιορισμένων αρνητικών επιπτώσεων που έχουν οι ενισχύσεις για τη διαλειτουργικότητα στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές, και λαμβανομένης υπόψη της αποκτηθείσας πείρας, οι εν λόγω ενισχύσεις θα πρέπει να καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό υπό σαφώς καθορισμένους όρους.

(28) Για να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, είναι επίσης αναγκαίο να προωθηθεί η τεχνική προσαρμογή και ο εκσυγχρονισμός στους τομείς των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών. Οι ενισχύσεις για τέτοιες επενδύσεις θα πρέπει να υπόκεινται σε όρους που περιορίζουν τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών οι οποίες θα υπονόμευαν τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά. Ειδικότερα, οι όροι απαλλαγής τέτοιων ενισχύσεων από τις υποχρεώσεις κοινοποίησης θα πρέπει να διασφαλίζουν την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα της ενίσχυσης και να περιλαμβάνουν διασφαλίσεις σχετικά με το είδος της ενίσχυσης και τις επιλέξιμες δαπάνες.

(29) Οι ενισχύσεις σε επιχειρήσεις για την προσαρμογή σε μελλοντικά ενωσιακά πρότυπα ενδέχεται να έχουν ως αποτέλεσμα την ταχύτερη επίτευξη υψηλού επιπέδου εναρμόνισης και τυποποίησης. Δεν θα πρέπει να επιτρέπεται η απαλλαγή ενισχύσεων από τις υποχρεώσεις κοινοποίησης σε περίπτωση που οι επενδύσεις επιφέρουν τη συμμόρφωση των επιχειρήσεων προς ήδη εγκεκριμένα ενωσιακά πρότυπα. Ωστόσο, σε περιπτώσεις στις οποίες το σχετικό ενωσιακό πρότυπο έχει ήδη εγκριθεί αλλά δεν έχει ακόμη αρχίσει να ισχύει, οι ενισχύσεις μπορούν να έχουν χαρακτήρα κινήτρου εάν παρέχουν κίνητρα υλοποίησης και ολοκλήρωσης της επένδυσης τουλάχιστον 12 μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του προτύπου, υπό την προϋπόθεση ότι το πρότυπο δεν έχει αναδρομική ισχύ. Για να μην αποτρέπονται τα κράτη μέλη από τον καθορισμό υποχρεωτικών εθνικών προτύπων πιο αυστηρών ή πιο φιλόδοξων από τα αντίστοιχα ενωσιακά πρότυπα, τα μέτρα ενίσχυσης μπορούν να έχουν χαρακτήρα κινήτρου ανεξάρτητα από την ύπαρξη των εν λόγω εθνικών προτύπων. Το ίδιο ισχύει και για τις ενισχύσεις που χορηγούνται με την παρουσία υποχρεωτικών εθνικών προτύπων που εκδόθηκαν ελλείψει ενωσιακών προτύπων.

([13]) Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις» (ΕΕ C 184 της 22.7.2008, σ. 13).

(30) Ορισμένες κατηγορίες ενισχύσεων, οι οποίες καλύπτουν υψηλά ποσά ενισχύσεων που χορηγούνται ανά έργο, θα πρέπει να αξιολογούνται από την Επιτροπή κατόπιν κοινοποίησης λόγω του υψηλότερου κινδύνου αδικαιολόγητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και των συναλλαγών. Ως εκ τούτου, κάθε χορηγούμενη ενίσχυση η οποία υπερβαίνει ορισμένα όρια θα πρέπει να εξακολουθεί να υπόκειται στην υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Θα πρέπει να διασφαλίζεται ότι τα όρια δεν καταστρατηγούνται με τον τεχνητό διαχωρισμό έργων σε περισσότερα επιμέρους έργα με παρόμοια χαρακτηριστικά, στόχους ή δικαιούχους.

(31) Λόγω του μεγαλύτερου αντίκτυπου που ενδέχεται να έχουν τα μεγάλης κλίμακας καθεστώτα ενισχύσεων στις συναλλαγές και τον ανταγωνισμό, τα καθεστώτα ενισχύσεων με προϋπολογισμό κρατικών ενισχύσεων που υπερβαίνει ένα ορισμένο όριο σε ένα συγκεκριμένο έτος ή συνολικά, υπολογιζόμενο με βάση μια απόλυτη τιμή, θα πρέπει καταρχήν να υπόκεινται σε αξιολόγηση κρατικών ενισχύσεων. Η αξιολόγηση θα πρέπει να αποσκοπεί στην επαλήθευση: i) του κατά πόσον έχουν επιβεβαιωθεί οι παραδοχές και οι προϋποθέσεις στις οποίες βασίζεται η συμβατότητα του καθεστώτος· και ii) της αποτελεσματικότητας του μέτρου ενίσχυσης υπό το πρίσμα των γενικών και ειδικών στόχων του. Θα πρέπει επίσης να αναφέρονται οι επιπτώσεις του καθεστώτος στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές. Για να διασφαλίζεται ίση μεταχείριση, η αξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων θα πρέπει να διενεργείται βάσει σχεδίου αξιολόγησης εγκεκριμένου από την Επιτροπή. Μολονότι το εν λόγω σχέδιο θα πρέπει συνήθως να καταρτίζεται κατά τον σχεδιασμό του καθεστώτος και να εγκρίνεται εγκαίρως για να τεθεί σε ισχύ το καθεστώς, τούτο ενδέχεται να μην είναι εφικτό σε όλες τις περιπτώσεις. Ως εκ τούτου, για να μην καθυστερεί η έναρξη ισχύος των καθεστώτων ενίσχυσης, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στα καθεστώτα αυτά για αρχική περίοδο μέγιστης διάρκειας έξι μηνών. Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να παρατείνει την περίοδο αυτή μόλις το σχέδιο αξιολόγησης εγκριθεί. Προς τούτο, το σχέδιο αξιολόγησης θα πρέπει να κοινοποιείται στην Επιτροπή εντός 20 εργάσιμων ημερών από την έναρξη ισχύος του καθεστώτος. Η Επιτροπή θα μπορεί επίσης, κατ' εξαίρεση, να έχει τη δυνατότητα να αποφασίσει ότι η αξιολόγηση δεν είναι αναγκαία λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της περίπτωσης.

(32) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποχρεούνται να παρέχουν στην Επιτροπή όλες τις πληροφορίες που χρειάζεται για να εκτιμήσει το σχέδιο αξιολόγησης. Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να έχει τη δυνατότητα να ζητεί πρόσθετες πληροφορίες χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση, εάν χρειάζεται. Μεταβολές των καθεστώτων που υπόκεινται σε αξιολόγηση, πλην των τροποποιήσεων που δεν είναι ικανές να επηρεάσουν τη συμβατότητα του καθεστώτος ενισχύσεων στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού ή δεν είναι ικανές να επηρεάσουν σημαντικά το περιεχόμενο του εγκεκριμένου σχεδίου αξιολόγησης, θα πρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Μεταβολές όπως τροποποιήσεις αμιγώς τυπικού ή διοικητικού χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων όσων πραγματοποιούνται στο πλαίσιο των μέτρων που συγχρηματοδοτούνται από την Ένωση, δεν θα πρέπει, καταρχήν, να θεωρούνται ικανές να επηρεάσουν σημαντικά το περιεχόμενο του εγκεκριμένου σχεδίου αξιολόγησης.

(33) Για να εξακριβωθεί αν έχουν τηρηθεί τα όρια κοινοποίησης ενισχύσεων και οι μέγιστες εντάσεις ενίσχυσης που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το συνολικό ποσό των μέτρων ενίσχυσης για την ενισχυόμενη δραστηριότητα ή το ενισχυόμενο έργο. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να προσδιορίζει τις περιστάσεις υπό τις οποίες ενδέχεται να υπάρχει σώρευση διαφόρων κατηγοριών ενισχύσεων. Οι ενισχύσεις που απαλλάσσονται από τις υποχρεώσεις κοινοποίησης βάσει του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να επιτρέπεται να σωρεύονται με κάθε άλλη συμβατή ενίσχυση που απαλλάσσεται βάσει άλλων κανονισμών ή με οποιαδήποτε άλλη ενίσχυση που εγκρίνεται από την Επιτροπή, εφόσον τα εν λόγω μέτρα αφορούν διαφορετικές προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες. Σε περίπτωση που διαφορετικές πηγές ενίσχυσης αφορούν τις ίδιες προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες —πλήρως ή εν μέρει επικαλυπτόμενες—, η σώρευσή τους θα πρέπει να επιτρέπεται εφόσον δεν υπερβαίνει την υψηλότερη ένταση ενίσχυσης ή το υψηλότερο ποσό ενίσχυσης που εφαρμόζεται στις εν λόγω ενισχύσεις βάσει του παρόντος κανονισμού. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει επίσης να θεσπίσει ειδικούς κανόνες για τη σώρευση μέτρων ενίσχυσης με και χωρίς προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες, καθώς και για τη σώρευση με ενισχύσεις ήσσονος σημασίας. Οι ενισχύσεις ήσσονος σημασίας συχνά δεν χορηγούνται για συγκεκριμένες προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες ούτε μπορούν να αποδοθούν σε τέτοιου είδους δαπάνες. Στις περιπτώσεις αυτές, θα πρέπει να επιτρέπεται η ελεύθερη σώρευση ενισχύσεων ήσσονος σημασίας με κρατικές ενισχύσεις που απαλλάσσονται βάσει του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, όταν η ενίσχυση ήσσονος σημασίας χορηγείται για τις ίδιες προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες με εκείνες για τις οποίες χορηγείται και η κρατική ενίσχυση που απαλλάσσεται βάσει του παρόντος κανονισμού, η σώρευση θα πρέπει να επιτρέπεται μόνον έως τη μέγιστη ένταση της ενίσχυσης, όπως καθορίζεται στο κεφάλαιο ΙΙ του παρόντος κανονισμού.

(34) Χρηματοδότηση που υπόκειται σε κεντρική διαχείριση από τα θεσμικά και λοιπά όργανα, οργανισμούς, κοινές επιχειρήσεις ή άλλους φορείς της Ένωσης και δεν τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο των κρατών μελών δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Όταν η εν λόγω χρηματοδότηση συνδυάζεται με κρατική ενίσχυση, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη μόνον η κρατική ενίσχυση κατά τη διαπίστωση της τήρησης των ορίων κοινοποίησης και των μέγιστων εντάσεων ενίσχυσης ή των μέγιστων ποσών ενίσχυσης. Αυτό θα πρέπει να ισχύει υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ποσό της δημόσιας χρηματοδότησης που χορηγείται για τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες δεν υπερβαίνει το πλέον ευνοϊκό ποσοστό χρηματοδότησης που καθορίζεται από τους ισχύοντες κανόνες της ενωσιακής νομοθεσίας.

(35) Η διαφάνεια των κρατικών ενισχύσεων είναι ουσιώδης για την ορθή εφαρμογή των κανόνων της Συνθήκης και συνεπάγεται βελτίωση της συμμόρφωσης, ενίσχυση της λογοδοσίας, αξιολογήσεις από ομότιμους και, εντέλει, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα των δημόσιων δαπανών. Για να διασφαλιστεί η διαφάνεια, τα κράτη μέλη θα πρέπει να δημιουργήσουν ενιαίους δικτυακούς τόπους, σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο, με συνοπτικές πληροφορίες για κάθε μέτρο ενίσχυσης που απαλλάσσεται βάσει του παρόντος κανονισμού. Εναλλακτικά, τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν δυνατότητα δημοσίευσης των συνοπτικών πληροφοριών για κάθε απαλλασσόμενο μέτρο ενίσχυσης στην εφαρμογή Transparency Award Module της Επιτροπής. Με βάση την πάγια πρακτική για τη δημοσίευση πληροφοριών σύμφωνα με την οδηγία (ΕΕ) 2019/1024 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([14]), θα πρέπει να χρησιμοποιείται τυποποιημένος μορφότυπος. Ο μορφότυπος αυτός θα πρέπει να επιτρέπει την αναζήτηση, την τηλεφόρτωση και την εύκολη δημοσίευση των πληροφοριών στο διαδίκτυο. Οι σύνδεσμοι προς τους δικτυακούς τόπους κρατικών ενισχύσεων όλων των κρατών μελών θα πρέπει να δημοσιεύονται στον δικτυακό τόπο της Επιτροπής. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2586, θα πρέπει να δημοσιεύονται στον δικτυακό τόπο της Επιτροπής περιληπτικές πληροφορίες για κάθε μέτρο ενίσχυσης που απαλλάσσεται βάσει του παρόντος κανονισμού.

(36) Η επιβολή της νομοθεσίας για τις κρατικές ενισχύσεις εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τη συνεργασία των κρατών μελών. Συνεπώς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης των μεμονωμένων ενισχύσεων που χορηγούνται στο πλαίσιο καθεστώτων απαλλαγής κατά κατηγορία με όλους τους σχετικούς όρους.

(37) Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματική παρακολούθηση των μέτρων ενίσχυσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2586, είναι σκόπιμο να καθοριστούν απαιτήσεις για την υποβολή στοιχείων από τα κράτη μέλη σχετικά με τα μέτρα ενίσχυσης που έχουν απαλλαγεί δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Επιπλέον, είναι σκόπιμο να θεσπιστούν κανόνες σχετικά με τα αρχεία που θα πρέπει να τηρούν τα κράτη μέλη για τις ενισχύσεις που απαλλάσσονται βάσει του παρόντος κανονισμού, λαμβανομένης υπόψη της προθεσμίας παραγραφής που καθορίζεται στο άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ([15]).

(38) Για να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα των όρων συμβατότητας που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα ανάκλησης του ευεργετήματος της απαλλαγής κατά κατηγορία στο μέλλον σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τους εν λόγω όρους. Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να περιορίζει την ανάκληση ορισμένων ειδών ενίσχυσης, σε ορισμένους δικαιούχους ή σε μέτρα ενίσχυσης που λαμβάνουν ορισμένες αρχές, σε περιπτώσεις στις οποίες η μη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό επηρεάζει μόνο μια περιορισμένη δέσμη μέτρων ή ορισμένες αρχές. Η εν λόγω στοχευμένη ανάκληση θα πρέπει να συνιστά αναλογικό διορθωτικό μέτρο, άμεσα συνδεόμενο με τη διαπιστωθείσα μη συμμόρφωση. Εάν ένα μέτρο ενίσχυσης δεν κοινοποιείται και δεν πληροί όλους τους όρους απαλλαγής από την υποχρέωση κοινοποίησης, συνιστά παράνομη ενίσχυση, την οποία η Επιτροπή θα εξετάζει στο πλαίσιο της σχετικής διαδικασίας που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/1589 για τις μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις. Η ανάκληση του ευεργετήματος της απαλλαγής κατά κατηγορία στο μέλλον δεν θα πρέπει να επηρεάζει το γεγονός ότι τυχόν προηγούμενα μέτρα που συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό απαλλάσσονταν κατά κατηγορία.

(39) Για να εξαλειφθούν οι διαφορές που θα μπορούσαν να προκαλέσουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών και για να διευκολυνθεί ο συντονισμός μεταξύ των διαφόρων ενωσιακών και εθνικών πρωτοβουλιών που αφορούν τις ΜΜΕ, καθώς και για λόγους διοικητικής σαφήνειας και ασφάλειας δικαίου, ο ορισμός των ΜΜΕ κατά την έννοια του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να βασίζεται στον ορισμό που προβλέπεται στη σύσταση 2003/361/ΕΚ της Επιτροπής ([16]).

(40) Η πολιτική για τις κρατικές ενισχύσεις θα πρέπει να αναθεωρείται περιοδικά με βάση την πείρα της Επιτροπής στον τομέα αυτόν. Επομένως, η διάρκεια εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι περιορισμένη. Είναι σκόπιμο να προβλεφθούν μεταβατικές διατάξεις για τη ρύθμιση του χειρισμού απαλλασσόμενων καθεστώτων ενίσχυσης από το τέλος της περιόδου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Οι εν λόγω κανόνες θα πρέπει να παρέχουν στα κράτη μέλη χρονικό περιθώριο προσαρμογής σε κάθε μελλοντικό καθεστώς,

([14]) Οδηγία (ΕΕ) 2019/1024 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τα ανοικτά δεδομένα και την περαιτέρω χρήση πληροφοριών του δημόσιου τομέα (ΕΕ L 172 της 26.6.2019, σ. 56, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj).

([15]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([16]) Σύσταση 2003/361/ΕΚ της Επιτροπής, της 6ης Μαΐου 2003, σχετικά με τον ορισμό των πολύ μικρών, των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων (ΕΕ L 124 της 20.5.2003, σ. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ I

ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις ακόλουθες κατηγορίες ενισχύσεων:

α) καθεστώτα ενισχύσεων λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών·

β) καθεστώτα ενισχύσεων λειτουργίας για την έναρξη νέων εμπορικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών εμπορευματικών συνδέσεων·

γ) καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση εγκαταστάσεων σιδηροδρομικών υπηρεσιών, εγκαταστάσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών υπερδομών, εφόσον οι εν λόγω υπερδομές βρίσκονται σε εγκατάσταση εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή εγκατάσταση πολυτροπικών μεταφορών με σιδηροδρομική ή εσωτερική πλωτή σύνδεση·

δ) ad hoc επενδυτικές ενισχύσεις και καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση εμπορευματικών τερματικών σταθμών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών·

ε) καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών·

στ) καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για την αγορά οχημάτων σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών·

ζ) καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για την αγορά διατροπικών μονάδων φόρτωσης και γερανών επί σκαφών·

η) καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για τη διαλειτουργικότητα στους τομείς των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών·

θ) καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για την προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό στους τομείς των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών.

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε καμία από τις ακόλουθες κατηγορίες ενισχύσεων:

α) καθεστώτα ενισχύσεων που δεν αποκλείουν ρητά την καταβολή μεμονωμένων ενισχύσεων υπέρ επιχειρήσεων κατά των οποίων εκκρεμεί εντολή ανάκτησης εκδοθείσα βάσει προηγούμενης απόφασης της Επιτροπής η οποία κήρυξε μια ενίσχυση χορηγηθείσα από το ίδιο κράτος μέλος παράνομη και ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά·

β) ad hoc ενισχύσεις υπέρ επιχειρήσεων κατά των οποίων εκκρεμεί εντολή ανάκτησης εκδοθείσα βάσει προηγούμενης απόφασης της Επιτροπής η οποία κήρυξε μια ενίσχυση χορηγηθείσα από το ίδιο κράτος μέλος παράνομη και ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά·

γ) ενισχύσεις για τις οποίες τίθεται ως όρος η χρήση εγχώριων προϊόντων αντί εισαγόμενων·

δ) ενισχύσεις σε προβληματικές επιχειρήσεις·

ε) μέτρα ενίσχυσης που, είτε αυτά καθαυτά είτε οι όροι που τα συνοδεύουν είτε η εφαρμοζόμενη μέθοδος χρηματοδότησής τους, συνιστούν παραβίαση του δικαίου της Ένωσης η οποία τα καθιστά παράνομα στο σύνολό τους, και ιδίως:

   i) μέτρα ενίσχυσης βάσει των οποίων η χορήγηση ενισχύσεων υπόκειται στην υποχρέωση του δικαιούχου να διατηρεί στο αντίστοιχο κράτος μέλος είτε την έδρα του είτε την κύρια εγκατάστασή του. Ωστόσο, είναι αποδεκτή η υποχρέωση του δικαιούχου να διατηρεί, κατά τη χρονική στιγμή καταβολής της ενίσχυσης, εγκατάσταση ή υποκατάστημα στο κράτος μέλος που χορηγεί την ενίσχυση·

   ii) ενισχύσεις, η χορήγηση των οποίων υπόκειται στην υποχρέωση του δικαιούχου να χρησιμοποιεί προϊόντα εθνικής παραγωγής ή εθνικές υπηρεσίες·

στ) ενισχύσεις για την αποκατάσταση βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των επιβατικών ή εμπορευματικών μεταφορών·

ζ) ενισχύσεις σε λιμενικές υποδομές και υποδομές πρόσβασης στους λιμένες που αξιολογούνται απευθείας από την Επιτροπή βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης ή καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 651/2014·

η) καθεστώτα ενισχύσεων που αναφέρονται στο κεφάλαιο ΙΙ του παρόντος κανονισμού, εφόσον εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 20 του παρόντος κανονισμού, από την παρέλευση έξι μηνών από την έναρξη ισχύος τους ή από μεταγενέστερη ημερομηνία που αποφασίζεται από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 20(1) του παρόντος κανονισμού·

θ) οποιεσδήποτε μεταβολές των καθεστώτων που αναφέρονται στο στοιχείο η), πλην τροποποιήσεων που δεν επηρεάζουν τη συμβατότητα του καθεστώτος ενισχύσεων βάσει του παρόντος κανονισμού ή δεν επηρεάζουν σημαντικά το περιεχόμενο του εγκεκριμένου σχεδίου αξιολόγησης.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) «βιώσιμοι τομείς χερσαίων μεταφορών»: ο σιδηροδρομικός τομέας, ο τομέας της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και οι βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές στον τομέα των χερσαίων μεταφορών·

β) «εξωτερικό κόστος των μεταφορών»: το κόστος που δημιουργείται από τους χρήστες των μεταφορών και δεν βαρύνει τους ίδιους αλλά την κοινωνία στο σύνολό της, ιδίως κόστος που αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την ατμοσφαιρική ρύπανση, τους τραυματισμούς και τους θανάτους, τον θόρυβο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση·

γ) «καθεστώς ενισχύσεων»: κάθε πράξη βάσει της οποίας, χωρίς να απαιτούνται περαιτέρω μέτρα εκτέλεσης, είναι δυνατό να χορηγούνται μεμονωμένες ενισχύσεις σε επιχειρήσεις οι οποίες ορίζονται στην εν λόγω πράξη κατά τρόπο γενικό και αφηρημένο και κάθε πράξη βάσει της οποίας μπορεί να χορηγείται ενίσχυση μη συνδεόμενη με συγκεκριμένο έργο σε μία ή περισσότερες επιχειρήσεις για αόριστο χρονικό διάστημα και/ή για απροσδιόριστο ποσό·

δ) «νέα εμπορική σιδηροδρομική εμπορευματική σύνδεση»: εμπορική σύνδεση που αφορά νέες τακτικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ τουλάχιστον δύο εμπορευματικών τερματικών σταθμών που δεν συνδέονταν άμεσα με τακτικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές γραμμές επί τουλάχιστον τρία έτη πριν από την έναρξη λειτουργίας της συγκεκριμένης σύνδεσης·

ε) «νέα εμπορική εσωτερική πλωτή εμπορευματική σύνδεση»: εμπορική σύνδεση που αφορά νέες τακτικές εμπορευματικές μεταφορές μέσω εσωτερικών πλωτών οδών μεταξύ τουλάχιστον δύο εμπορευματικών τερματικών σταθμών που δεν συνδέονταν άμεσα με τακτικές εσωτερικές πλωτές εμπορευματικές γραμμές επί τουλάχιστον τρία έτη πριν από την έναρξη λειτουργίας της συγκεκριμένης σύνδεσης·

στ) «εμπορευματικός τερματικός σταθμός»: δομή εξοπλισμένη για τη μεταφόρτωση και την προσωρινή αποθήκευση εμπορευμάτων·

ζ) «εγκατάσταση παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών»: κάθε εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών (για παράδειγμα, εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί σιδηροδρομικών μεταφορών ή εγκατάσταση συντήρησης ή αποθήκευσης) και η υποδομή προσπέλασής της (συμπεριλαμβανομένου του φυσικού ή ψηφιακού εξοπλισμού που απαιτείται για τη λειτουργία της) που βρίσκεται εντός της Ένωσης και αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([17]), εξαιρουμένων εγκαταστάσεων ή εξοπλισμού που σχετίζονται με την άσκηση μη μεταφορικών δραστηριοτήτων·

η) «υποδομή προσπέλασης»: κάθε είδους υποδομή αναγκαία για να εξασφαλίζεται η προσπέλαση και η είσοδος, από ξηράς ή θαλάσσης και ποταμού, των χρηστών προς εγκατάσταση πολυτροπικών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή προς μονοτροπική εγκατάσταση παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών ή εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όπως οδοί, σιδηροδρομικές γραμμές, διώρυγες και κλεισιάδες·

θ) «εγκατάσταση εσωτερικής ναυσιπλοΐας»: κάθε εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών (για παράδειγμα, εμπορευματικός τερματικός σταθμός ή εγκατάσταση συντήρησης ή αποθήκευσης) και η υποδομή προσπέλασής της (συμπεριλαμβανομένου του φυσικού ή ψηφιακού εξοπλισμού που απαιτείται για τη λειτουργία της) που βρίσκεται εντός της Ένωσης και χρησιμοποιείται για την εκτέλεση εσωτερικών μεταφορών, εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων ή του εξοπλισμού που σχετίζεται με την άσκηση μη μεταφορικών δραστηριοτήτων·

ι) «λιμενική υπερδομή»: επιφανειακές διευθετήσεις (όπως για αποθήκευση), σταθερός εξοπλισμός (όπως αποθήκες και κτίρια τερματικών σταθμών) και κινητός εξοπλισμός (όπως γερανοί) που βρίσκεται σε λιμένα για την παροχή λιμενικών υπηρεσιών σχετικών με τις μεταφορές, εφόσον η εν λόγω υπερδομή βρίσκεται σε εγκατάσταση πολυτροπικών μεταφορών με σιδηροδρομική ή εσωτερική πλωτή σύνδεση·

([17]) Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

ια) «εγκατάσταση πολυτροπικών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών»: εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των λιμενικών υπερδομών και των εμπορευματικών τερματικών σταθμών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών, και η υποδομή προσπέλασής της (συμπεριλαμβανομένου του φυσικού ή ψηφιακού εξοπλισμού που απαιτείται για τη λειτουργία της) που βρίσκεται εντός της Ένωσης και είναι αναγκαία για την παροχή σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών σε συνδυασμό με άλλους τρόπους μεταφοράς, εξαιρουμένων εγκαταστάσεων ή εξοπλισμού που σχετίζονται με την άσκηση μη μεταφορικών δραστηριοτήτων·

ιβ) «πολυτροπική μεταφορά»: η μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών με τουλάχιστον δύο διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς·

ιγ) «ad hoc ενίσχυση»: ενίσχυση η οποία δεν χορηγείται βάσει καθεστώτος ενισχύσεων·

ιδ) «ιδιωτική παρακαμπτήρια σιδηροδρομική γραμμή»: τμήμα σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο ανήκει σε ιδιωτικό φορέα και υπόκειται στην εκμετάλλευσή του, συμπεριλαμβανομένων σιδηροδρομικών γραμμών και κάθε άλλης εγκατάστασης ή εξοπλισμού που απαιτείται για τη λειτουργία του, το οποίο συνδέει με το δημόσιο σιδηροδρομικό δίκτυο εγκαταστάσεις φόρτωσης που δεν χαρακτηρίζονται ως εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, καθώς και κάθε ειδική υποδομή που εξυπηρετεί τμήμα σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο ανήκει σε ιδιωτικό φορέα και υπόκειται στην εκμετάλλευσή του·

ιε) «ειδικές υποδομές»: υποδομές που κατασκευάζονται για εκ των προτέρων προσδιορίσιμες επιχειρήσεις και προσαρμόζονται στις ανάγκες τους·

ιστ) «όχημα σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών»:

i) τροχαίο υλικό· ή

ii) σκάφος εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

ιζ) «τροχαίο υλικό»: οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:

i) μηχανές για εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές και τροχαίο υλικό επιβατικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων θερμικών ή ηλεκτροκίνητων μηχανών έλξης, αυτοκινούμενων θερμικών ή ηλεκτροκίνητων επιβατικών αμαξοστοιχιών και επιβαταμαξών·

ii) εμπορευματικές φορτάμαξες, συμπεριλαμβανομένων των χαμηλών οχημάτων που προορίζονται για το σύνολο του δικτύου και των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων·

ιη) «σκάφος εσωτερικής ναυσιπλοΐας»: σκάφος για επιβατικές ή εμπορευματικές μεταφορές που προορίζεται αποκλειστικά ή κυρίως για ναυσιπλοΐα σε εσωτερικές πλωτές οδούς ή σε ύδατα που κείνται εντός ή πλησίον προφυλαγμένων υδάτων, συμπεριλαμβανομένων σκαφών ειδικά κατασκευασμένων για να ωθούν μια ωθούμενη συνοδεία·

ιθ) «μικρή επιχείρηση μεσαίας κεφαλαιοποίησης» ή «ΜΕΜΚ»: επιχείρηση που πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο παράρτημα IV του παρόντος κανονισμού. Για τους σκοπούς των ενισχύσεων που περιλαμβάνονται σε χρηματοδοτικά προϊόντα τα οποία στηρίζονται από το Ταμείο InvestEU βάσει του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου της Ένωσης για τα έτη 2021 έως 2027 ([18]), ως «μικρή επιχείρηση μεσαίας κεφαλαιοποίησης» ή «ΜΕΜΚ» νοείται επιχείρηση που δεν είναι ΜΜΕ και απασχολεί έως 499 εργαζομένους·

κ) «διατροπική μονάδα φόρτωσης»: εμπορευματοκιβώτιο, κινητό αμάξωμα ή ημιρυμουλκούμενο / φορτηγό μηχανοκίνητο οδικό όχημα ή συνδυασμός οχημάτων που χρησιμοποιείται σε διατροπικές μεταφορές·

κα) «διατροπική μεταφορά»: η μετακίνηση των εμπορευμάτων σε μία και την αυτή διατροπική μονάδα φόρτωσης με διαδοχικούς τρόπους μεταφοράς χωρίς χειρισμό των ίδιων των εμπορευμάτων κατά τις αλλαγές του τρόπου μεταφοράς·

κβ) «ποντοπόρο πλοίο»: πλοίο, εκτός εκείνων που κυκλοφορούν αποκλειστικά ή κυρίως σε εσωτερικές πλωτές οδούς ή σε ύδατα που κείνται εντός ή πλησίον προφυλαγμένων υδάτων·

κγ) «προβληματική επιχείρηση»: προβληματική επιχείρηση όπως ορίζεται στο άρθρο 2 σημείο 18 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014·

κδ) «εξοπλισμός για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές»: εξοπλισμός που είναι καθοριστικός για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές, όπως ημιρυμουλκούμενα που μεταφέρονται με γερανό, εξαιρουμένου του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για τις εγκαταστάσεις·

κε) «μεμονωμένη ενίσχυση»: i) ad hoc ενίσχυση· και ii) ενίσχυση που χορηγείται σε μεμονωμένους δικαιούχους βάσει καθεστώτος ενισχύσεων·

([18]) Κανονισμός (ΕΕ, Ευρατόμ) 2020/2093 του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2020, για τον καθορισμό του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου για τα έτη 2021 έως 2027 (ΕΕ L 433 I της 22.12.2020, σ. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj).

κστ) «εμπορευματικός τερματικός σταθμός σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών»: εμπορευματικός τερματικός σταθμός μεταξύ δύο διαφορετικών σιδηροδρομικών συστημάτων ή μεταξύ τουλάχιστον δύο τρόπων μεταφοράς, εκ των οποίων ο ένας είναι ο σιδηρόδρομος ή η εσωτερική ναυσιπλοΐα, και η υποδομή προσπέλασής του (συμπεριλαμβανομένου του φυσικού ή ψηφιακού εξοπλισμού που απαιτείται για τη λειτουργία του) που βρίσκεται εντός της Ένωσης, όπως εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί σε λιμένες εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή θαλάσσιους λιμένες, κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών ή σε αερολιμένες ή πολυτροπικές πλατφόρμες εφοδιαστικής, εξαιρουμένων εγκαταστάσεων ή εξοπλισμού που σχετίζονται με την άσκηση μη μεταφορικών δραστηριοτήτων·

κζ) «επένδυση ιδίων κεφαλαίων»: η παροχή κεφαλαίων σε επιχείρηση, επενδυόμενων άμεσα ή έμμεσα έναντι ιδιοκτησίας του αντίστοιχου μεριδίου της επιχείρησης αυτής·

κη) «επένδυση οιονεί ιδίων κεφαλαίων»: ένα είδος χρηματοδότησης το οποίο τοποθετείται μεταξύ ιδίων και δανειακών κεφαλαίων και συνεπάγεται μεγαλύτερο κίνδυνο από το δάνειο αυξημένης εξασφάλισης και μικρότερο κίνδυνο από το κοινό μετοχικό κεφάλαιο, της οποίας η απόδοση για τον κάτοχο βασίζεται κυρίως στα κέρδη ή τις ζημίες της υποκείμενης στοχευόμενης επιχείρησης και η οποία δεν διασφαλίζεται σε περίπτωση αφερεγγυότητάς της. Οι επενδύσεις οιονεί ιδίων κεφαλαίων μπορεί να είναι δομημένες με τη μορφή χρέους, χωρίς εξασφάλιση και εξοφλητική προτεραιότητα, συμπεριλαμβανομένου χρέους υβριδικής μορφής, και σε ορισμένες περιπτώσεις μετατρέψιμου σε μετοχές, ή με τη μορφή προνομιούχων μετοχών·

κθ) «έναρξη των εργασιών»: το πρώτο χρονικά μεταξύ είτε της έναρξης των κατασκευαστικών εργασιών που αφορούν την επένδυση είτε της πρώτης νομικά δεσμευτικής ανάληψης υποχρέωσης για την παραγγελία εξοπλισμού είτε, σε περίπτωση εξαγοράς, της χρονικής στιγμής απόκτησης των περιουσιακών στοιχείων που συνδέονται άμεσα με την αποκτηθείσα εγκατάσταση·

λ) «διάδοχο φορολογικό καθεστώς»: καθεστώς υπό μορφή φορολογικών πλεονεκτημάτων που συνιστά τροποποιημένη εκδοχή προϋπάρχοντος καθεστώτος υπό μορφή φορολογικών πλεονεκτημάτων και αντικαθιστά το τελευταίο·

λα) «ένταση ενίσχυσης»: το ακαθάριστο ποσό της ενίσχυσης εκφραζόμενο ως ποσοστό των επιλέξιμων δαπανών, πριν από την αφαίρεση φόρων ή άλλων επιβαρύνσεων·

λβ) «μεταφορέας»: κάθε επιχείρηση που μεταφέρει επιβάτες ή εμπορεύματα στους τομείς των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών·

λγ) «διοργανωτής μεταφορών»: κάθε επιχείρηση που διοργανώνει τη μεταφορά εμπορευμάτων και, ως εκ τούτου, προβαίνει στην επιλογή μεταξύ τρόπων μεταφοράς·

λδ) «βιώσιμες χερσαίες μεταφορές»: οι σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές ή βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές εμπορευμάτων ή επιβατών·

λε) «χερσαίες μεταφορές»: οι σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές και οδικές μεταφορές εμπορευμάτων ή επιβατών·

λστ) «θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων»: η θαλάσσια μετακίνηση φορτίων και/ή επιβατών μεταξύ λιμένων που βρίσκονται στα γεωγραφικά ύδατα ενός ή περισσότερων κρατών μελών ή μεταξύ λιμένα που βρίσκεται στα ύδατα κρατών μελών και λιμένα που βρίσκεται στα ύδατα όμορης τρίτης χώρας της οποίας η ακτογραμμή βρίσκεται στις θάλασσες που συνορεύουν με τα ύδατα ενός ή περισσότερων κρατών μελών ([19])·

λζ) «βιώσιμη πολυτροπική μεταφορά»: η μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών με τουλάχιστον δύο διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς, όπου τουλάχιστον ο ένας από τους χρησιμοποιούμενους τρόπους μεταφοράς είναι σιδηρόδρομος ή εσωτερική πλωτή οδός, ή σε περίπτωση που η πολυτροπική μεταφορά συνδυάζει χερσαία μεταφορά με θαλάσσια μεταφορά μικρών αποστάσεων·

λη) «μη μεταφορικές δραστηριότητες»: εμπορικές υπηρεσίες που δεν σχετίζονται με βιώσιμες χερσαίες μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των βοηθητικών υπηρεσιών σε επιβάτες, των πρακτορείων μεταφορών ή άλλων παρόχων υπηρεσιών, όπως η εκμίσθωση γραφείων, καταστημάτων και ξενοδοχείων·

λθ) «ΔΕΔ-Μ»: το δίκτυο όπως αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679·

μ) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: σιδηροδρομική επιχείρηση όπως ορίζεται στο άρθρο 3 σημείο 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·

([19]) Άρθρο 3 σημείο 25 του κανονισμού (ΕΕ) 2024/1679 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2024, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΕ) 2021/1153 και (ΕΕ) αριθ. 913/2010 και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 (ΕΕ L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

μα) «νεοεισερχόμενη επιχείρηση»: σιδηροδρομική επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, η οποία πληροί τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) έλαβε άδεια σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ για το σχετικό τμήμα της αγοράς λιγότερο από είκοσι έτη πριν τη χορήγηση της ενίσχυσης·

ii) δεν συνδέεται, κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 3 του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού, με σιδηροδρομική επιχείρηση που έλαβε άδεια κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 14 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ πριν από την 1η Ιανουαρίου 2010·

μβ) «μικρή και μεσαία επιχείρηση» ή «ΜΜΕ»: επιχείρηση που πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού·

μγ) «ευρωπαϊκό περιβάλλον υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας»: ηλεκτρονική πλατφόρμα ενιαίου σημείου πρόσβασης βασισμένη σε εθνικές πληροφορίες εσωτερικής ναυσιπλοΐας, η οποία παρέχει τεχνικές και επιχειρησιακές υπηρεσίες στους χρήστες υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας και περιέχει συνδέσμους προς την ηλεκτρονική υποβολή στοιχείων σύμφωνα με την αρχή «μόνον άπαξ», διασφαλίζοντας ότι οι πολίτες και οι επιχειρήσεις παρέχουν δεδομένα στις δημόσιες διοικήσεις μόνο μία φορά·

μδ) «τηλεματικές εφαρμογές για υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών»: εφαρμογές όπως τα συστήματα ενημέρωσης (παρακολούθηση εμπορευμάτων και αμαξοστοιχιών σε πραγματικό χρόνο), τα συστήματα διαλογής και σύνθεσης αμαξοστοιχιών, τα συστήματα κράτησης, πληρωμής και τιμολόγησης, και οι εφαρμογές διαχείρισης συνδέσεων με άλλους τρόπους μεταφοράς και έκδοσης ηλεκτρονικών συνοδευτικών εγγράφων·

με) «ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων»: μητρώο σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 1 και το άρθρο 47 παράγραφος 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([20]).

Άρθρο 3

Προϋποθέσεις για τη χορήγηση απαλλαγής

Τα καθεστώτα ενισχύσεων, οι μεμονωμένες ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει καθεστώτων ενισχύσεων και οι ad hoc ενισχύσεις θεωρούνται συμβατές με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, εφόσον οι ενισχύσεις αυτές πληρούν όλους τους γενικούς όρους του κεφαλαίου Ι και τους ειδικούς όρους για την εκάστοτε κατηγορία ενισχύσεων που προβλέπονται στο κεφάλαιο ΙΙ του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 4

Όρια κοινοποίησης

Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε περίπτωση υπέρβασης των ακόλουθων ορίων που εκφράζονται ως ανώτατα ποσά ενίσχυσης:

α) για μεμονωμένες ενισχύσεις λειτουργίας για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων που χορηγούνται βάσει καθεστώτος: 15 εκατ. EUR ανά σύνδεση·

β) για μεμονωμένες επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει καθεστώτος για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση εγκαταστάσεων σιδηροδρομικών υπηρεσιών, εγκαταστάσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών: 30 εκατ. EUR ανά έργο·

γ) για ad hoc επενδυτικές ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση εμπορευματικών τερματικών σταθμών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών: 10 εκατ. EUR ανά έργο·

δ) για μεμονωμένες επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει καθεστώτος για ιδιωτικές παρακαμπτήριες σιδηροδρομικές γραμμές: 4 εκατ. EUR ανά έργο.

([20]) Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Άρθρο 5

Διαφάνεια των ενισχύσεων

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται μόνο στις ενισχύσεις για τις οποίες είναι δυνατό να υπολογιστεί εκ των προτέρων με ακρίβεια το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης χωρίς να είναι αναγκαία η εκτίμηση κινδύνου (στο εξής: διαφανείς ενισχύσεις).

2. Οι ακόλουθες κατηγορίες ενισχύσεων θεωρούνται διαφανείς ενισχύσεις:

α) ενισχύσεις που συνίστανται σε επιχορηγήσεις και επιδοτήσεις επιτοκίου·

β) ενισχύσεις που συνίστανται σε δάνεια, όταν το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης έχει υπολογιστεί βάσει του επιτοκίου αναφοράς που ίσχυε κατά τον χρόνο χορήγησης, όπως προβλέπεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης ([21])·

γ) ενισχύσεις υπό μορφή φορολογικών πλεονεκτημάτων και μειωμένων επιβαρύνσεων, σε περίπτωση που το μέτρο προβλέπει ανώτατο όριο με το οποίο διασφαλίζεται ότι δεν γίνεται υπέρβαση του ισχύοντος ορίου·

δ) ενισχύσεις με τη μορφή επενδύσεων ιδίων κεφαλαίων και επενδύσεων οιονεί ιδίων κεφαλαίων, όταν το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης θεωρείται ότι είναι το ονομαστικό ποσό των εν λόγω επενδύσεων·

ε) ενισχύσεις που συνίστανται σε εγγυήσεις εάν πληρούται μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

i) το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης έχει υπολογιστεί με βάση τις προμήθειες ασφαλούς λιμένα που καθορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων·

ii) πριν από την εφαρμογή του μέτρου, η μεθοδολογία υπολογισμού του ακαθάριστου ισοδύναμου επιχορήγησης της εγγύησης έχει γίνει δεκτή με βάση την ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων, κατόπιν κοινοποίησης της εν λόγω μεθοδολογίας στην Επιτροπή, η δε εγκεκριμένη μεθοδολογία αναφέρει ρητά το είδος της εγγύησης και το είδος των υποκείμενων πράξεων στο πλαίσιο της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·

iii) η ενίσχυση χορηγείται για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές με τη μορφή εγγυήσεων σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο άρθρο 14 του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 6

Χαρακτήρας κινήτρου

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται μόνο σε ενισχύσεις που έχουν χαρακτήρα κινήτρου.

2. Οι ενισχύσεις θεωρείται ότι έχουν χαρακτήρα κινήτρου, εάν ο δικαιούχος έχει υποβάλει γραπτή αίτηση ενίσχυσης στο οικείο κράτος μέλος πριν από την έναρξη των εργασιών για το έργο ή τη δραστηριότητα. Η αίτηση για τη χορήγηση ενίσχυσης περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα πληροφοριακά στοιχεία:

α) την επωνυμία και το μέγεθος της επιχείρησης·

β) περιγραφή του έργου ή της δραστηριότητας, συμπεριλαμβανομένων των ημερομηνιών έναρξης και λήξης τους·

γ) την τοποθεσία του έργου ή της δραστηριότητας·

δ) κατάλογο των δαπανών του έργου ή της δραστηριότητας·

ε) το είδος της ενίσχυσης (επιχορήγηση, δάνειο, εγγύηση, επιστρεπτέα προκαταβολή ή άλλο) και το ύψος της δημόσιας χρηματοδότησης που απαιτείται για το έργο ή τη δραστηριότητα.

([21]) ΕΕ C 14 της 19.1.2008, σ. 6.

3. Οι ad hoc ενισχύσεις που χορηγούνται σε μεγάλες επιχειρήσεις θεωρείται ότι έχουν χαρακτήρα κινήτρου εάν το κράτος μέλος, πέραν του να έχει μεριμνήσει για την τήρηση των όρων της παραγράφου 2, έχει επίσης ελέγξει, πριν χορηγήσει τη σχετική ενίσχυση, ότι στα έγγραφα που συνέταξε ο δικαιούχος αναφέρεται ότι η ενίσχυση θα έχει ένα ή περισσότερα από τα εξής αποτελέσματα:

α) ουσιώδη αύξηση της εμβέλειας του έργου ή της δραστηριότητας·

β) ουσιώδη αύξηση του συνολικού ποσού που δαπάνησε ο δικαιούχος για το έργο ή τη δραστηριότητα·

γ) ουσιώδη αύξηση της ταχύτητας ολοκλήρωσης του έργου ή της δραστηριότητας.

4. Κατά παρέκκλιση από τις παραγράφους 2 και 3, τα μέτρα υπό μορφή φορολογικών πλεονεκτημάτων θεωρείται ότι έχουν χαρακτήρα κινήτρου εάν πληρούνται οι ακόλουθοι σωρευτικοί όροι:

α) το μέτρο θεσπίζει δικαίωμα ενίσχυσης βάσει αντικειμενικών κριτηρίων και χωρίς περαιτέρω άσκηση διακριτικής ευχέρειας από το κράτος μέλος·

β) το μέτρο εγκρίθηκε και τέθηκε σε ισχύ προτού αρχίσουν οι εργασίες για το ενισχυόμενο έργο ή την ενισχυόμενη δραστηριότητα, με εξαίρεση την περίπτωση διάδοχων καθεστώτων ενισχύσεων, εφόσον το έργο ή η δραστηριότητα είχε ήδη καλυφθεί από τα προηγούμενα καθεστώτα υπό μορφή φορολογικών πλεονεκτημάτων.

5. Κατά παρέκκλιση από τις παραγράφους 2, 3 και 4, οι ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών θεωρείται ότι έχουν χαρακτήρα κινήτρου εάν πληρούνται οι όροι που καθορίζονται στο άρθρο 10.

Άρθρο 7

Ένταση της ενίσχυσης και επιλέξιμες δαπάνες

1. Για τον υπολογισμό της έντασης της ενίσχυσης και των επιλέξιμων δαπανών, όλα τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία υπολογίζονται πριν από την αφαίρεση φόρων ή άλλων επιβαρύνσεων. Ωστόσο, ο φόρος προστιθέμενης αξίας που επιβάλλεται στις επιλέξιμες δαπάνες ή στις δαπάνες που επιστρέφονται βάσει της ισχύουσας εθνικής φορολογικής νομοθεσίας δεν λαμβάνεται υπόψη στον υπολογισμό της έντασης της ενίσχυσης και των επιλέξιμων δαπανών. Οι επιλέξιμες δαπάνες τεκμηριώνονται με σαφή, συγκεκριμένα και επικαιροποιημένα αποδεικτικά έγγραφα. Τα ποσά των επιλέξιμων δαπανών μπορούν να υπολογίζονται σύμφωνα με απλουστευμένες επιλογές κόστους, υπό την προϋπόθεση ότι μια πράξη χρηματοδοτείται τουλάχιστον εν μέρει από ταμείο της Ένωσης που επιτρέπει τη χρήση απλουστευμένων επιλογών κόστους και ότι η κατηγορία δαπανών είναι επιλέξιμη σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις. Στην περίπτωση αυτή εφαρμόζονται οι απλουστευμένες επιλογές κόστους που προβλέπονται στους σχετικούς κανόνες που ισχύουν για το ταμείο της Ένωσης.

2. Για έργα που υλοποιούνται σύμφωνα με τα σχέδια ανάκαμψης και ανθεκτικότητας που εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2021/241 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [22], τα ποσά των επιλέξιμων δαπανών μπορούν επίσης να υπολογίζονται σύμφωνα με απλουστευμένες επιλογές κόστους που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1303/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [23] ή στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1060 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου [24].

3. Εάν η ενίσχυση χορηγείται με μορφή άλλη από την επιχορήγηση, ως ποσό της ενίσχυσης λογίζεται το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης της ενίσχυσης.

---

[22] Κανονισμός (ΕΕ) 2021/241 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Φεβρουαρίου 2021, για τη θέσπιση του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας (ΕΕ L 57 της 18.2.2021, σ. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj).

[23] Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, περί καθορισμού κοινών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, το Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας και περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, το Ταμείο Συνοχής και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2006 (ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 320, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj).

[24] Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1060 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Ιουνίου 2021, για τον καθορισμό κοινών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο+, το Ταμείο Συνοχής, το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας, και δημοσιονομικών κανόνων για τα εν λόγω Ταμεία και για το Ταμείο Ασύλου, Μετανάστευσης και Ένταξης, το Ταμείο Εσωτερικής Ασφάλειας και το Μέσο για τη Χρηματοδοτική Στήριξη της Διαχείρισης των Συνόρων και την Πολιτική των Θεωρήσεων (ΕΕ L 231 της 30.6.2021, σ. 159, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj).

4. Οι οφειλόμενες για το μέλλον ενισχύσεις, συμπεριλαμβανομένων των ενισχύσεων που καταβάλλονται σε περισσότερες δόσεις, ανάγονται στην αξία τους κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης. Οι επιλέξιμες δαπάνες ανάγονται στην αξία τους κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης. Το επιτόκιο που πρέπει να χρησιμοποιείται για την αναγωγή είναι το προεξοφλητικό επιτόκιο που ισχύει κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης, όπως ορίζεται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης ([25]).

Άρθρο 8

Σώρευση

1. Για να διαπιστωθεί κατά πόσον τηρούνται τα όρια κοινοποίησης που ορίζονται στο άρθρο 4 και οι μέγιστες εντάσεις ενίσχυσης που ορίζονται στο κεφάλαιο ΙΙ λαμβάνεται υπόψη το συνολικό ποσό των ενισχύσεων που χορηγούνται στην ενισχυόμενη δραστηριότητα, στο ενισχυόμενο έργο ή στην ενισχυόμενη επιχείρηση, κατά περίπτωση, ανάλογα με το είδος της ενίσχυσης.

2. Όταν ενωσιακή χρηματοδότηση που υπόκειται σε κεντρική διαχείριση από τα θεσμικά όργανα, τους οργανισμούς, τις κοινές επιχειρήσεις ή άλλους φορείς της Ένωσης και δεν τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο των κρατών μελών συνδυάζεται με κρατική ενίσχυση, για να διαπιστωθεί αν τηρούνται τα όρια κοινοποίησης και οι μέγιστες εντάσεις ενίσχυσης ή τα μέγιστα ποσά ενίσχυσης, λαμβάνονται υπόψη μόνο οι κρατικές ενισχύσεις, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ποσό της δημόσιας χρηματοδότησης που χορηγείται για τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες δεν υπερβαίνει το πλέον ευνοϊκό ποσοστό χρηματοδότησης που καθορίζεται στο ενωσιακό δίκαιο.

3. Οι ενισχύσεις που απαλλάσσονται βάσει του παρόντος κανονισμού με προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες μπορούν να σωρευθούν με:

α) οποιεσδήποτε άλλες κρατικές ενισχύσεις, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ενισχύσεις αφορούν διαφορετικές προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες από εκείνες των ενισχύσεων που απαλλάσσονται βάσει του παρόντος κανονισμού·

β) οποιεσδήποτε άλλες κρατικές ενισχύσεις, όσον αφορά τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες, οι οποίες επικαλύπτονται πλήρως ή εν μέρει, υπό την προϋπόθεση ότι η σώρευση αυτή δεν οδηγεί σε υπέρβαση του ισχύοντος βάσει του παρόντος κανονισμού ανώτατου ορίου έντασης ενίσχυσης ή ποσού ενίσχυσης·

γ) οποιεσδήποτε ενισχύσεις ήσσονος σημασίας, όσον αφορά τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες με εκείνες των ενισχύσεων που απαλλάσσονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι η σώρευση αυτή δεν οδηγεί σε υπέρβαση του ισχύοντος βάσει του παρόντος κανονισμού ανώτατου ορίου έντασης ενίσχυσης ή ποσού ενίσχυσης·

δ) κάθε άλλη κρατική ενίσχυση χωρίς προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες, ιδίως κάθε ενίσχυση χωρίς προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες που απαλλάσσεται δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 ή κάθε ενίσχυση ήσσονος σημασίας χωρίς προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες.

Άρθρο 9

Δημοσίευση και ενημέρωση

1. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μεριμνά ώστε να δημοσιεύονται οι ακόλουθες πτυχές στην εφαρμογή Transparency Award Module της Επιτροπής ([26]) ή σε εμπεριστατωμένο δικτυακό τόπο για τις κρατικές ενισχύσεις, σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο:

α) οι συνοπτικές πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 19 με τον τυποποιημένο μορφότυπο που ορίζεται στο παράρτημα ΙΙ ή σύνδεσμος που παρέχει πρόσβαση σε αυτές·

β) το πλήρες κείμενο κάθε μέτρου ενίσχυσης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 19, ή σύνδεσμος που παρέχει πρόσβαση στο πλήρες κείμενο·

γ) οι πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ για κάθε χορήγηση μεμονωμένης ενίσχυσης που υπερβαίνει τα 100 000 EUR.

2. Τα κράτη μέλη οργανώνουν τους εμπεριστατωμένους δικτυακούς τόπους τους για τις κρατικές ενισχύσεις κατά τρόπο που να επιτρέπει την εύκολη πρόσβαση στις πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙΙ.

([25]) ΕΕ C 14 της 19.1.2008, σ. 6.

([26]) Δημόσια αναζήτηση στη βάση δεδομένων «Διαφάνεια των Κρατικών Ενισχύσεων», η οποία είναι διαθέσιμη στη διεύθυνση: https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=el.

3. Όσον αφορά τα καθεστώτα ενισχύσεων υπό μορφή φορολογικών πλεονεκτημάτων, οι όροι που καθορίζονται στην παράγραφο 1 θεωρείται ότι πληρούνται εάν τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τις απαιτούμενες πληροφορίες για τα ποσά των μεμονωμένων ενισχύσεων με βάση τις ακόλουθες κλίμακες, σε εκατ. EUR:

0,1 – 0,5·

0,5 – 1·

1 έως 2·

2 έως 5·

5 έως 10·

10 έως 20·

20 έως 50·

50 και άνω.

4. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τις πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο γ) κατά τρόπο ώστε να είναι οργανωμένες, προσβάσιμες και τυποποιημένες, όπως καθορίζεται στο παράρτημα III, και παρέχουν λειτουργίες αποτελεσματικής αναζήτησης και τηλεφόρτωσης αρχείων. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τις εν λόγω πληροφορίες εντός έξι μηνών από την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης ή, για ενισχύσεις υπό μορφή φορολογικών πλεονεκτημάτων, εντός ενός έτους από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής φορολογικής δήλωσης. Οι πληροφορίες είναι διαθέσιμες επί τουλάχιστον 10 έτη από την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης.

5. Η Επιτροπή δημοσιεύει στον δικτυακό τόπο της:

α) τους συνδέσμους προς τους δικτυακούς τόπους για τις κρατικές ενισχύσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1·

β) τις συνοπτικές πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 19.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II

ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΩΝ

ΤΜΗΜΑ 1

Ενισχύσεις λειτουργίας

Άρθρο 10

Ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών

1. Τα καθεστώτα ενισχύσεων λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου I.

2. Οι σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές ή βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων είναι επιλέξιμες για ενίσχυση. Οι ενισχύσεις πρέπει να χορηγούνται σε μεταφορείς ή διοργανωτές μεταφορών που επιλέγουν βιώσιμες λύσεις χερσαίων μεταφορών.

3. Οι επιλέξιμες δαπάνες είναι το μέρος του εξωτερικού κόστους των μεταφορών που αποφεύγεται μέσω της χρήσης σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων στο πλαίσιο βιώσιμων πολυτροπικών μεταφορών αντί για λιγότερο βιώσιμους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς. Το εξωτερικό κόστος που αποφεύγεται υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανόνες και τη μεθοδολογία που προβλέπονται στο εγχειρίδιο της Επιτροπής για το εξωτερικό κόστος των μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε ή αντικαταστάθηκε ([27]).

([27]) Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. et al., *Handbook on the external costs of transport* (Εγχειρίδιο για το εξωτερικό κόστος των μεταφορών) — Έκδοση 2019 — 1.1, Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

4. Οι επιλέξιμες δαπάνες υπολογίζονται με πολλαπλασιασμό i) της διαφοράς του εξωτερικού κόστους ανά επιβατοχιλιόμετρο, τονοχιλιόμετρο ή οχηματοχιλιόμετρο (ή άλλες μονάδες μεταφοράς που προβλέπονται στο εγχειρίδιο της Επιτροπής) μεταξύ του υποστηριζόμενου τρόπου μεταφοράς και της λιγότερο βιώσιμης εναλλακτικής λύσης επί ii) τη συνολική ποσότητα της ίδιας μονάδας που πραγματοποίησε ο δικαιούχος κατά τη διάρκεια της περιόδου κατά την οποία πραγματοποιήθηκαν οι επιλέξιμες δαπάνες. Τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν τη μεθοδολογία εξωτερικού κόστους για την κάλυψη τυχόν λειτουργικών δαπανών, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών δαπανών που σχετίζονται με τη χρήση των υποδομών.

5. Η ένταση της ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 60 % των επιλέξιμων δαπανών.

6. Η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται όχι κατ' αποκοπήν, αλλά με βάση τις πραγματικές μονάδες της παρεχόμενης υπηρεσίας μεταφορών, εκφραζόμενες σε οχηματοχιλιόμετρα, επιβατοχιλιόμετρα για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, τονοχιλιόμετρα για υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών, ή άλλες μονάδες μεταφοράς που προβλέπονται στο εγχειρίδιο της Επιτροπής.

7. Οι ενισχύσεις που χορηγούνται στους μεταφορείς και τους διοργανωτές μεταφορών πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα την ενδυνάμωση ή την αποτροπή της αποδυνάμωσης της στροφής προς βιώσιμους τρόπους χερσαίων μεταφορών. Προς τούτο, οι δικαιούχοι δημοσιοποιούν τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) την αρχή που χορηγεί την ενίσχυση·

β) την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης·

γ) τα ποσά της ενίσχυσης που εισπράχθηκαν·

δ) την περίοδο και τις δραστηριότητες που καλύπτονται από την ενίσχυση.

Άρθρο 11

Ενισχύσεις για την έναρξη νέων εμπορικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών εμπορευματικών συνδέσεων

1. Τα καθεστώτα ενισχύσεων για την έναρξη νέων εμπορικών σιδηροδρομικών και νέων εμπορικών εσωτερικών πλωτών εμπορευματικών συνδέσεων είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου Ι.

2. Οι ενισχύσεις πρέπει να χορηγούνται σε μεταφορείς ή διοργανωτές μεταφορών που συγκεντρώνουν τη ζήτηση και οργανώνουν τακτικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ εμπορευματικών τερματικών σταθμών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών για την έναρξη νέων εμπορικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών εμπορευματικών συνδέσεων.

3. Επιλέξιμες δαπάνες είναι οι λειτουργικές ζημίες που προκύπτουν σε σχέση με τη συγκεκριμένη σύνδεση, για μέγιστο διάστημα πέντε ετών από την ημερομηνία κατά την οποία ο δικαιούχος ξεκινά την εκμετάλλευση της νέας εμπορικής σύνδεσης.

4. Είναι επίσης επιλέξιμες οι λειτουργικές δαπάνες που σχετίζονται με την πιθανή δημιουργία της νέας σύνδεσης και προηγούνται αυτής, όπως προπαρασκευαστικές μελέτες ή μελέτες σκοπιμότητας. Εάν η νέα εμπορική σύνδεση τεθεί σε λειτουργία, οι εν λόγω λειτουργικές δαπάνες περιλαμβάνονται στις επιλέξιμες δαπάνες του πρώτου έτους λειτουργίας της νέας εμπορικής σύνδεσης. Εάν η νέα εμπορική σύνδεση δεν τεθεί σε λειτουργία, οι εν λόγω λειτουργικές δαπάνες θεωρούνται επιλέξιμες για περίοδο έως ενός έτους από την ημερομηνία κατά την οποία πραγματοποιήθηκαν για πρώτη φορά.

5. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως «λειτουργικές ζημίες» νοείται η αρνητική διαφορά μεταξύ των εσόδων και των λειτουργικών δαπανών που προκύπτουν σε σχέση με τη συγκεκριμένη σύνδεση, καθώς και των λειτουργικών δαπανών των εργασιών που σχετίζονται με την έναρξη της νέας εμπορικής σύνδεσης και προηγούνται αυτής. Οι επιλέξιμες δαπάνες που καταλογίζονται στη νέα εμπορική σύνδεση καλύπτουν όλες τις άμεσες λειτουργικές δαπάνες που προκύπτουν από την εκμετάλλευση της νέας εμπορικής σύνδεσης, καθώς και μια κατάλληλη συνεισφορά στις λειτουργικές δαπάνες που είναι κοινές για τη νέα εμπορική σύνδεση και για άλλες δραστηριότητες. Τα έσοδα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνουν το σύνολο των εσόδων που προέρχονται από τη νέα εμπορική σύνδεση, συμπεριλαμβανομένων τυχόν λειτουργικών ενισχύσεων που λαμβάνονται για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών.

6. Η ένταση της ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 80 % των επιλέξιμων δαπανών κατά το πρώτο έτος, το 70 % των επιλέξιμων δαπανών κατά το δεύτερο έτος, το 60 % των επιλέξιμων δαπανών κατά το τρίτο έτος, το 50 % των επιλέξιμων δαπανών κατά το τέταρτο έτος και το 40 % των επιλέξιμων δαπανών κατά το πέμπτο έτος.

7. Η ενίσχυση μπορεί να καταβληθεί προκαταβολικά μόνο εάν καταβάλλεται ετησίως, δηλαδή στην αρχή κάθε περιόδου ενός έτους. Όταν η ενίσχυση προκαταβάλλεται, πραγματοποιείται εκ των προτέρων εκτίμηση των επιλέξιμων δαπανών βάσει εύλογων προβλέψεων και οι επιλέξιμες δαπάνες ανάγονται στην αξία τους κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης.

8. Τα κράτη μέλη πρέπει να εφαρμόζουν μηχανισμό παρακολούθησης και ανάκτησης για να διασφαλίσουν ότι η ενίσχυση δεν υπερβαίνει την επιτρεπόμενη ένταση ενίσχυσης, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 6.

ΤΜΗΜΑ 2

Επενδυτικές ενισχύσεις

Υποτμήμα Α

Επενδυτικές ενισχύσεις για μονοτροπικές και πολυτροπικές εγκαταστάσεις παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών και εσωτερικής ναυσιπλοΐας και ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών

Άρθρο 12

Ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση μονοτροπικών και πολυτροπικών εγκαταστάσεων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών και εσωτερικής ναυσιπλοΐας

1. Οι ενισχύσεις για την κατασκευή, αναβάθμιση και ανακαίνιση (συμπεριλαμβανομένης της αντικατάστασης) εγκαταστάσεων σιδηροδρομικών υπηρεσιών, εγκαταστάσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου Ι.

2. Οι ενισχύσεις πρέπει να χορηγούνται σε ιδιοκτήτες ή φορείς διαχείρισης εγκατάστασης παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών, εγκατάστασης εσωτερικής ναυσιπλοΐας ή εγκατάστασης πολυτροπικών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών, οι οποίοι κατασκευάζουν, αναβαθμίζουν ή ανακαινίζουν τέτοια εγκατάσταση βάσει καθεστώτων, εκτός από τις ενισχύσεις για την κατασκευή, αναβάθμιση και ανακαίνιση εμπορευματικών τερματικών σταθμών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών, οι οποίες δύνανται επίσης να χορηγούνται ως ενισχύσεις ad hoc. Όταν χορηγούνται ενισχύσεις ad hoc, η εκ των προτέρων εκτιμηθείσα δυνητική ζήτηση για χωρητικότητα, τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα, πρέπει να υπερβαίνει τη συνδυασμένη χωρητικότητα της ενισχυόμενης εγκατάστασης και άλλων υφιστάμενων ή ήδη προγραμματισμένων εγκαταστάσεων που θα μπορούσαν εύλογα να χρησιμεύσουν ως εναλλακτικές λύσεις αντί της ενισχυόμενης εγκατάστασης.

3. Επιλέξιμες δαπάνες είναι οι επενδυτικές δαπάνες σε υλικά (πάγια και κινητά) και άυλα περιουσιακά στοιχεία που συνδέονται άμεσα με την κατασκευή, αναβάθμιση ή ανακαίνιση της σχετικής εγκατάστασης. Οι επενδυτικές δαπάνες περιλαμβάνουν επιφανειακές διευθετήσεις (π.χ. για αποθήκευση), σταθερό εξοπλισμό (π.χ. αποθήκες και κτίρια τερματικών σταθμών), εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για την εκμετάλλευση της εγκατάστασης (π.χ. οχήματα εμπρόσθιας στοιβασίας) εντός της εγκατάστασης, καθώς και εξοπλισμό ΤΠ, ψηφιακό εξοπλισμό και λογισμικό για την παροχή υπηρεσιών σχετικών με τις μεταφορές. Επιλέξιμες είναι επίσης οι δαπάνες που απορρέουν από μελέτες σκοπιμότητας και τοπολογικές μελέτες, καθώς και οι δαπάνες σχεδιασμού και εγκατάστασης.

4. Οι δαπάνες που σχετίζονται με μη μεταφορικές δραστηριότητες δεν είναι επιλέξιμες.

5. Το ποσό της ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει το χαμηλότερο από τα ακόλουθα όρια:

α) τη διαφορά μεταξύ, αφενός, των επιλέξιμων δαπανών και, αφετέρου, του αθροίσματος του προεξοφλημένου κέρδους εκμετάλλευσης της επένδυσης κατά τη διάρκεια της οικονομικής διάρκειας ζωής της και της προεξοφλημένης τελικής αξίας της εν λόγω επένδυσης (υπολειμματική αξία στο τέλος της οικονομικής διάρκειας ζωής της επένδυσης). Το προεξοφλημένο κέρδος εκμετάλλευσης περιλαμβάνει επίσης τα βαθμιαία καθαρά κέρδη εκμετάλλευσης που προκύπτουν από μη μεταφορικές δραστηριότητες οι οποίες συνδέονται με τις μεταφορικές δραστηριότητες που θα ασκούνται στη συγκεκριμένη εγκατάσταση (όπως η μίσθωση εμπορικών χώρων που βρίσκονται στην εγκατάσταση). Το προεξοφλημένο κέρδος εκμετάλλευσης και η τελική αξία αφαιρούνται από τις επιλέξιμες δαπάνες εκ των προτέρων, βάσει εύλογων προβολών, ή εκ των υστέρων μέσω μηχανισμού ανάκτησης. Το ποσό της ενίσχυσης δύναται να παρέχει τη δυνατότητα αποκόμισης εύλογου κέρδους. Το εύλογο κέρδος προσδιορίζεται σε σχέση με το σύνηθες κέρδος για τον οικείο τομέα και το οικείο είδος έργου. Σε κάθε περίπτωση, ποσοστό απόδοσης κεφαλαίου που δεν υπερβαίνει το σχετικό διατραπεζικό επιτόκιο ανταλλαγής (swap rate) συν 100 μονάδες βάσης θεωρείται εύλογο·

β) 50 % των επιλέξιμων δαπανών.

6. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 5, για ενισχύσεις που δεν υπερβαίνουν τα 5 εκατ. EUR ανά έργο, η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται έως τη μέγιστη ένταση ενίσχυσης του 50 % των επιλέξιμων δαπανών.

7. Η ένταση της ενίσχυσης δύναται να αυξηθεί έως και 10 ποσοστιαίες μονάδες για εγκαταστάσεις που βρίσκονται κατά μήκος του ΔΕΔ-Μ.

8. Η πρόσβαση στην ενισχυόμενη εγκατάσταση πρέπει να είναι ανοικτή, διαφανής και χωρίς διακρίσεις, πρέπει δε να παρέχεται σε όλους τους ενδιαφερόμενους χρήστες σύμφωνα με την τομεακή νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.

9. Κάθε παραχώρηση ή άλλη ανάθεση σε τρίτο μέρος για την κατασκευή, αναβάθμιση, λειτουργία ή μίσθωση ενισχυόμενης εγκατάστασης πρέπει να διενεργείται σε ανταγωνιστική και διαφανή βάση χωρίς διακρίσεις και προϋποθέσεις.

10. Όταν ο ιδιοκτήτης, ο φορέας εκμετάλλευσης και κάθε προβλεπόμενος τελικός χρήστης της ενισχυόμενης εγκατάστασης αποτελούν μέρος της ίδιας επιχείρησης ή είναι συνδεδεμένες επιχειρήσεις κατά την έννοια του παραρτήματος Ι, η εκμετάλλευση της εγκατάστασης πρέπει να ανατίθεται βάσει ανοικτής, ανταγωνιστικής, διαφανούς και αμερόληπτης διαδικασίας, στην οποία δικαιούνται να λάβουν μέρος οι συνδεδεμένες επιχειρήσεις, εάν υπάρχουν. Η παρούσα παράγραφος δεν εφαρμόζεται στις ενισχύσεις για την αναβάθμιση εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών, εγκαταστάσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών, όταν το επενδυτικό κόστος της αναβάθμισης για περίοδο τουλάχιστον πέντε ετών δεν υπερβαίνει το 10 % της αξίας της αρχικής επένδυσης.

Άρθρο 13

Ενισχύσεις για την κατασκευή, αναβάθμιση και ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών

1. Τα καθεστώτα ενισχύσεων για την κατασκευή, αναβάθμιση ή ανακαίνιση (συμπεριλαμβανομένης της αντικατάστασης) ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου Ι.

2. Η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται στον ιδιοκτήτη ή τον φορέα εκμετάλλευσης ιδιωτικής παρακαμπτήριας σιδηροδρομικής γραμμής που κατασκευάζει, αναβαθμίζει ή ανακαινίζει ιδιωτική παρακαμπτήρια σιδηροδρομική γραμμή.

3. Οι επιλέξιμες δαπάνες είναι οι επενδυτικές δαπάνες σε όλα τα περιουσιακά στοιχεία που συνδέονται άμεσα με την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση της ιδιωτικής παρακαμπτήριας σιδηροδρομικής γραμμής. Επιλέξιμες είναι επίσης οι μελέτες σκοπιμότητας και οι τοπολογικές μελέτες, καθώς και οι δαπάνες σχεδιασμού και εγκατάστασης. Οι δαπάνες για αποβάθρες και εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης, που είναι καθοριστικής σημασίας για τις σιδηροδρομικές δραστηριότητες στις ιδιωτικές παρακαμπτήριες γραμμές, είναι επίσης επιλέξιμες, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω αποβάθρες και ο εν λόγω εξοπλισμός αποκτώνται για τη φόρτωση και εκφόρτωση αμαξοστοιχιών στις ιδιωτικές παρακαμπτήριες γραμμές.

4. Το ποσό της ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει το χαμηλότερο από τα ακόλουθα όρια:

α) τη διαφορά μεταξύ, αφενός, των επιλέξιμων δαπανών και, αφετέρου, του αθροίσματος του προεξοφλημένου κέρδους εκμετάλλευσης της επένδυσης κατά τη διάρκεια της οικονομικής διάρκειας ζωής της και της προεξοφλημένης τελικής αξίας της εν λόγω επένδυσης (υπολειμματική αξία στο τέλος της οικονομικής διάρκειας ζωής της επένδυσης). Το προεξοφλημένο κέρδος εκμετάλλευσης και η τελική αξία αφαιρούνται από τις επιλέξιμες δαπάνες εκ των προτέρων, βάσει εύλογων προβολών, ή εκ των υστέρων μέσω μηχανισμού ανάκτησης. Το ποσό της ενίσχυσης δύναται να παρέχει τη δυνατότητα αποκόμισης εύλογου κέρδους. Το εύλογο κέρδος προσδιορίζεται σε σχέση με το σύνηθες κέρδος για τον οικείο τομέα και το οικείο είδος έργου. Σε κάθε περίπτωση, ποσοστό απόδοσης κεφαλαίου που δεν υπερβαίνει το σχετικό διατραπεζικό επιτόκιο ανταλλαγής (swap rate) συν 100 μονάδες βάσης θεωρείται εύλογο·

β) 50 % των επιλέξιμων δαπανών.

5. Κατά παρέκκλιση από την παράγραφο 4, για ενισχύσεις που δεν υπερβαίνουν τα 2,5 εκατ. EUR ανά έργο, η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται έως τη μέγιστη ένταση ενίσχυσης του 50 % των επιλέξιμων δαπανών.

Υποτμήμα Β

Επενδυτικές ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών και εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές

Άρθρο 14

Ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών

1. Τα καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για τη στήριξη της αγοράς οχημάτων σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου Ι.

2. Οι επιλέξιμες δαπάνες είναι όλες οι επενδυτικές δαπάνες που συνδέονται με την αγορά νέων ή μεταχειρισμένων οχημάτων σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών, αφαιρουμένης κάθε άλλης ληφθείσας ενίσχυσης. Οι δαπάνες αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν, συγκεκριμένα, την τιμή του οχήματος και το κόστος παράδοσης. Δαπάνες μελετών σχεδιασμού, παροχής συμβουλών ή τεχνικές δαπάνες είναι επιλέξιμες υπό την προϋπόθεση ότι συνδέονται με τις επενδύσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο και αποτελούν μέρος αυτών. Τα σκάφη που είναι ειδικά κατασκευασμένα για την εκτέλεση εργασιών ρυμούλκησης (ρυμουλκά) δεν είναι επιλέξιμα για στήριξη.

3. Η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται σε:

α) νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις στον σιδηροδρομικό τομέα· ή

β) σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, φορείς εκμετάλλευσης εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή επιχειρήσεις εκμίσθωσης στους τομείς των σιδηροδρομικών μεταφορών και των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω επιχειρήσεις και φορείς εκμετάλλευσης χαρακτηρίζονται ως ΜΜΕ ή ΜΕΜΚ.

4. Η ενίσχυση πρέπει να λαμβάνει τη μορφή εγγύησης προς τον αγοραστή του οχήματος σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Οι εγγυήσεις μπορούν να παρέχονται απευθείας στους τελικούς δικαιούχους ή σε πιστωτικά ιδρύματα και άλλα χρηματοοικονομικά ιδρύματα σε ρόλο χρηματοοικονομικού διαμεσολαβητή, εφόσον ο δικαιούχος διατηρεί την ελευθερία επιλογής του χρηματοοικονομικού διαμεσολαβητή. Ο χρηματοοικονομικός διαμεσολαβητής πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει ότι χρησιμοποιεί μηχανισμό που διασφαλίζει ότι τα πλεονεκτήματα μετακυλίονται όσο το δυνατόν περισσότερο στους τελικούς δικαιούχους, υπό μορφή σημαντικότερων όγκων χρηματοδότησης, χαρτοφυλακίων υψηλότερου κινδύνου, χαμηλότερων απαιτήσεων σε εξασφαλίσεις ή χαμηλότερων επιτοκίων από ό,τι χωρίς τις εν λόγω δημόσιες εγγυήσεις.

5. Η εγγύηση πρέπει να παρέχεται επί νέων μεμονωμένων δανείων για την αγορά οχημάτων σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Το ονομαστικό ποσό του υποκείμενου δανείου δεν πρέπει να υπερβαίνει τις επιλέξιμες δαπάνες. Η κάλυψη της εγγύησης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 80 % του υποκείμενου δανείου. Οι δημόσιες εγγυήσεις πρέπει να παρέχονται έναντι αμοιβής τουλάχιστον 50 μονάδων βάσης, εάν η πιστοληπτική αξιολόγηση του δημόσιου χρέους του χορηγούντος κράτους μέλους ισούται με AAA-A.

6. Η διάρκεια της εγγύησης πρέπει να περιορίζεται σε 15 έτη κατ' ανώτατο όριο.

7. Οι ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών μπορούν να σωρευθούν με ενισχύσεις διαλειτουργικότητας ή ενισχύσεις για τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμό, εάν οι καθαρές πρόσθετες δαπάνες διαλειτουργικότητας, όπως αναφέρονται στο άρθρο 16 παράγραφος 6 του παρόντος κανονισμού, ή οι επενδύσεις για εκσυγχρονισμό και τεχνική προσαρμογή, όπως αναφέρονται στο άρθρο 17 παράγραφος 6 του παρόντος κανονισμού, εξαιρούνται από τις επιλέξιμες δαπάνες που ορίζονται στην παράγραφο 2.

Άρθρο 15

Ενισχύσεις για την αγορά διατροπικών μονάδων φόρτωσης ή γερανών επί σκαφών

1. Τα καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για την αγορά νέων ή μεταχειρισμένων διατροπικών μονάδων φόρτωσης ή γερανών επί σκαφών είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου Ι.

2. Οι ενισχύσεις πρέπει να χορηγούνται σε επιχειρήσεις που αγοράζουν διατροπικές μονάδες φόρτωσης και γερανούς επί σκαφών.

3. Επιλέξιμες είναι οι ακόλουθες δαπάνες:

α) για διατροπικές μονάδες φόρτωσης: η διαφορά κόστους μεταξύ των μονάδων μεταφοράς που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για οδικές μεταφορές και των διατροπικών μονάδων φόρτωσης που μπορούν να μεταφορτωθούν για τους σκοπούς των βιώσιμων πολυτροπικών μεταφορών·

β) για γερανούς επί σκαφών: η πλήρης τιμή αγοράς.

4. Οι επιλέξιμες δαπάνες περιλαμβάνουν μελέτες σκοπιμότητας και δαπάνες σχεδιασμού και εγκατάστασης.

5. Το ποσό της ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει την ένταση ενίσχυσης ύψους 40 % επί των επιλέξιμων δαπανών στην περίπτωση που αναφέρεται στην παράγραφο 3 στοιχείο α) και ύψους 20 % επί των επιλέξιμων δαπανών στην περίπτωση που αναφέρεται στην παράγραφο 3 στοιχείο β).

Υποτμήμα Γ

Επενδυτικές ενισχύσεις για διαλειτουργικότητα και τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμό

Άρθρο 16

Ενισχύσεις για τη διαλειτουργικότητα

1. Τα καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για τη στήριξη των επενδύσεων σε περιουσιακά στοιχεία που συμβάλλουν σε απρόσκοπτες ροές κυκλοφορίας μεταξύ εθνικών δικτύων ή τρόπων μεταφοράς είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου Ι του παρόντος κανονισμού.

2. Η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται σε ιδιοκτήτες οχημάτων σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών, μεταφορείς και διοργανωτές μεταφορών με σκοπό την πραγματοποίηση των επενδύσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στους τομείς των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών.

3. Τα επιλέξιμα επενδυτικά έργα είναι τα ακόλουθα:

α) το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), το μελλοντικό σιδηροδρομικό σύστημα κινητών επικοινωνιών (FRMCS), μεταξύ άλλων σε συνδυασμό με το Παγκόσμιο Σύστημα Κινητών Επικοινωνιών — Σιδηρόδρομος (GSM-R), και η αυτοματοποιημένη λειτουργία αμαξοστοιχίας (ATO) στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS), όπως περιγράφεται στο παράγωγο δίκαιο της Ένωσης ([28])·

β) η ψηφιακή αυτόματη ζεύξη (DAC) ([29])·

γ) εξοπλισμός GSM-R σε αυτόνομη βάση·

δ) η προσαρμογή του τροχαίου υλικού σε διαφορετικά ηλεκτρικά συστήματα·

ε) η προσαρμογή του τροχαίου υλικού σε διαφορετικά εύρη τροχιάς·

στ) η προσαρμογή των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας για την εξυπηρέτηση θαλάσσιων λιμένων και των ποντοπόρων σκαφών για την εξυπηρέτηση λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

ζ) η προσαρμογή των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας στις μεταβαλλόμενες συνθήκες πλοϊμότητας, συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών χαμηλής στάθμης των υδάτων·

η) η αυτοματοποίηση του τροχαίου υλικού και των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας·

θ) η προσαρμογή των οχημάτων για τη μεταφορά διατροπικών μονάδων φόρτωσης·

([28]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1695 της Επιτροπής, της 10ης Αυγούστου 2023, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) 2016/919 (ΕΕ L 222 της 8.9.2023, σ. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

([29]) Η DAC συνιστά μια διαλειτουργική συνιστώσα για την αυτόματη ζεύξη και απόζευξη του τροχαίου υλικού σε εμπορευματική αμαξοστοιχία τόσο φυσικά (π.χ. μηχανική σύνδεση και αεραγωγοί φρένων) όσο και ψηφιακά (π.χ. ηλεκτρική ισχύς και σύνδεση δεδομένων). Η DAC αποτελεί παράγοντα διευκόλυνσης για τη δημιουργία σύγχρονων και ψηφιακών ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Δεν θα αυξήσει μόνο την αποδοτικότητα χάρη στις διαδικασίες αυτοματοποίησης, αλλά θα εξασφαλίσει επίσης επαρκή ενεργειακό εφοδιασμό για τις τηλεματικές εφαρμογές και ασφαλή επικοινωνία δεδομένων σε ολόκληρη την αμαξοστοιχία.

ι) οι βασικές τεχνολογίες που απαιτούνται για την εφαρμογή υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όπως το ευρωπαϊκό περιβάλλον υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, το ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης χαρτών και πληροφοριών στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, οι ανακοινώσεις προς τους πλοιάρχους, το σύστημα αυτόματης αναγνώρισης στην εσωτερική ναυσιπλοΐα και το διεθνές σύστημα ηλεκτρονικής υποβολής αναφορών·

ια) οι τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές και άλλο λογισμικό για εμπορευματικές μεταφορές, εφόσον συμβάλλουν σε απρόσκοπτες ροές κυκλοφορίας μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς, ιδίως πολυτροπικά συστήματα αναγνώρισης, εντοπισμού και ιχνηλασιμότητας, καθώς και πολυτροπικές πλατφόρμες ανταλλαγής δεδομένων, εξαιρουμένων των επενδύσεων σε εφαρμογές για υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, όπως τα συστήματα τα οποία παρέχουν πληροφορίες στους επιβάτες προ και κατά τη διάρκεια του ταξιδίου, τα συστήματα κράτησης και πληρωμής, η διαχείριση αποσκευών και η διαχείριση των συνδέσεων μεταξύ επιβατικών αμαξοστοιχιών και με άλλους τρόπους επιβατικών μεταφορών.

4. Επιλέξιμες δαπάνες είναι όλες οι δαπάνες που είναι αναγκαίες για την υλοποίηση των επενδυτικών έργων που αναφέρονται στην παράγραφο 3. Οι δαπάνες αυτές περιλαμβάνουν τις δαπάνες που είναι αναγκαίες για την αγορά και εγκατάσταση της σχετικής τεχνολογίας, τις δαπάνες διαχείρισης του έργου και το κόστος παράδοσης. Είναι επίσης επιλέξιμες οι δαπάνες που σχετίζονται με μελέτες, δοκιμές και εγκρίσεις, καθώς και πιλοτικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις πρωτοτύπων για την εφαρμογή της σχετικής τεχνολογίας στο επίπεδο τεχνολογικής ετοιμότητας 9 ([30]). Οι δαπάνες συντήρησης δεν είναι επιλέξιμες. Τα περιουσιακά στοιχεία που χρηματοδοτούνται με την ενίσχυση είναι νέα ή μεταχειρισμένα. Όσον αφορά τις επενδύσεις διαλειτουργικότητας που σχετίζονται με το ERTMS, οι δαπάνες που σχετίζονται με την ενσωμάτωση των λειτουργιών του ευρωπαϊκού συστήματος παγκόσμιας δορυφορικής πλοήγησης (EGNSS) στο ERTMS είναι επιλέξιμες. Οι δαπάνες που σχετίζονται με τον εξοπλισμό GSM-R που συνδυάζεται με τον εξοπλισμό FRMCS είναι επίσης επιλέξιμες για στήριξη. Οι δαπάνες που σχετίζονται με επενδύσεις σε αυτόνομο εξοπλισμό GSM-R είναι επιλέξιμες για στήριξη μόνο εάν πραγματοποιούνται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2031.

5. Η ένταση ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει:

α) το 90 % των επιλέξιμων δαπανών για επενδυτικά έργα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχεία α) και β),

β) το 50 % των επιλέξιμων δαπανών για επενδυτικά έργα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχεία γ) έως ια).

6. Όσον αφορά τις επενδύσεις διαλειτουργικότητας σε οχήματα σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή σε διατροπική μονάδα φόρτωσης ή γερανούς επί σκαφών, η αγορά των οποίων σχεδιάζεται, οι επιλέξιμες δαπάνες περιορίζονται στις καθαρές πρόσθετες δαπάνες διαλειτουργικότητας, υπό την προϋπόθεση ότι οι δαπάνες αυτές δεν καλύπτονται ήδη από καμία άλλη μορφή ενίσχυσης, ιδίως από ενισχύσεις βάσει των άρθρων 14 και 15. Οι καθαρές πρόσθετες δαπάνες διαλειτουργικότητας υπολογίζονται ως η διαφορά μεταξύ, αφενός, του συνολικού κόστους της σχεδιαζόμενης αγοράς του οχήματος σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή της διατροπικής μονάδας φόρτωσης ή του γερανού επί σκαφών που εξοπλίζεται με τις εν λόγω επενδύσεις και, αφετέρου, του συνολικού κόστους αγοράς του ίδιου οχήματος ή της ίδιας διατροπικής μονάδας φόρτωσης ή του ίδιου γερανού επί σκαφών ή παρόμοιου περιουσιακού στοιχείου χωρίς επενδύσεις διαλειτουργικότητας στο σενάριο αντιπαραδείγματος.

7. Για τουλάχιστον πέντε έτη μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης, οι συμβατικές ρυθμίσεις για τη μεταβίβαση ή τη χρήση έναντι πληρωμής (όπως η εκμίσθωση) περιουσιακών στοιχείων που χρηματοδοτήθηκαν με ενισχύσεις διαλειτουργικότητας πρέπει να περιλαμβάνουν ρήτρα που να προσδιορίζει ότι η επένδυση που συμβάλλει στη διαλειτουργικότητα του σχετικού περιουσιακού στοιχείου χρηματοδοτήθηκε με κρατική ενίσχυση. Οι συμβατικές ρυθμίσεις πρέπει επίσης να προσδιορίζουν τις αντίστοιχες υποχρεώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 9, κατά περίπτωση, και να αναφέρουν το ποσό της ενίσχυσης.

8. Η επένδυση πρέπει να υλοποιείται και να ολοκληρώνεται τουλάχιστον ένα έτος πριν από την ημερομηνία κατά την οποία η ενισχυόμενη επένδυση καθίσταται υποχρεωτική σε ενωσιακό επίπεδο.

9. Τα τεμάχια τροχαίου υλικού που επωφελούνται από την επένδυση για την οποία παρέχεται στήριξη πρέπει να διατηρούν έγκυρη καταχώριση, η οποία αποδεικνύεται με τον κωδικό 00, όπως ορίζεται στο προσάρτημα 3 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής ([31]), στο ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων για τουλάχιστον πέντε έτη μετά την υλοποίηση της επένδυσης.

([30]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Πλαίσιο σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την έρευνα και ανάπτυξη και την καινοτομία (ΕΕ C 414 της 28.10.2022, σ. 1), υποσημείωση 60. Βλέπε επίσης ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για βασικές τεχνολογίες γενικής εφαρμογής — γέφυρα για ανάπτυξη και απασχόληση» [COM(2012) 341 final].

([31]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2018/1614 της Επιτροπής, της 25ης Οκτωβρίου 2018, σχετικά με τον καθορισμό προδιαγραφών για τα μητρώα οχημάτων που αναφέρονται στο άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση και την κατάργηση της απόφασης 2007/756/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 268 της 26.10.2018, σ. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

Άρθρο 17

Ενισχύσεις για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό στους τομείς των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών

1. Τα καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για τη στήριξη των επενδύσεων σε περιουσιακά στοιχεία που συμβάλλουν στην τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό στους τομείς των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου I.

2. Η ενίσχυση πρέπει να χορηγείται σε ιδιοκτήτες οχημάτων σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών, μεταφορείς και διοργανωτές μεταφορών με σκοπό την πραγματοποίηση των επενδύσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στους τομείς των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών.

3. Τα επιλέξιμα επενδυτικά έργα είναι τα ακόλουθα:

α) η μετασκευή ή η ανακαίνιση τροχαίου υλικού·

β) η μετασκευή ή η ανακαίνιση σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, για παράδειγμα, για τη βελτίωση της υδροδυναμικής και της αποδοτικότητας·

γ) η μετασκευή ή η ανακαίνιση εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές·

δ) η τεχνική προσαρμογή τροχαίου υλικού και σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας σε νέους τύπους εμπορευματικών μεταφορών·

ε) οι τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές και άλλο λογισμικό για εμπορευματικές μεταφορές στους τομείς των σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, που δεν εμπίπτουν στο άρθρο 16, όπως τα συστήματα τα οποία παρέχουν πληροφορίες αποκλειστικά εντός ενός τρόπου μεταφοράς ή ψηφιακά συστήματα κράτησης και πληρωμής που δεν συμβάλλουν σε απρόσκοπτες ροές κυκλοφορίας, εξαιρουμένων των επενδύσεων σε εφαρμογές για υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, όπως τα συστήματα τα οποία παρέχουν πληροφορίες στους επιβάτες προ και κατά τη διάρκεια του ταξιδίου, τα συστήματα κράτησης και πληρωμής, η διαχείριση αποσκευών και η διαχείριση των συνδέσεων μεταξύ επιβατικών αμαξοστοιχιών και με άλλους τρόπους επιβατικών μεταφορών·

στ) το λογισμικό πρόβλεψης κυκλοφορίας (εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης / εκτιμώμενη ώρα άφιξης) και το λογισμικό βελτιστοποίησης διαδρομής·

ζ) τα ψηφιακά συστήματα παρακολούθησης του χρόνου εργασίας και των περιόδων ανάπαυσης κατά τις δραστηριότητες σιδηροδρομικών μεταφορών.

4. Επιλέξιμες δαπάνες είναι όλες οι δαπάνες που είναι αναγκαίες για την υλοποίηση των επενδύσεων. Οι δαπάνες αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν, συγκεκριμένα, τις δαπάνες που είναι αναγκαίες για την αγορά και εγκατάσταση της σχετικής τεχνολογίας, τις δαπάνες που συνδέονται με τις αναβαθμίσεις ήδη εγκατεστημένης τεχνολογίας, τις δαπάνες διαχείρισης του έργου και το κόστος παράδοσης. Οι δαπάνες που σχετίζονται με μελέτες, δοκιμές και εγκρίσεις, καθώς και πιλοτικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις πρωτοτύπων για την εφαρμογή της σχετικής τεχνολογίας στο επίπεδο τεχνολογικής ετοιμότητας 9 ([32]), είναι επιλέξιμες. Οι δαπάνες συντήρησης δεν είναι επιλέξιμες. Τα περιουσιακά στοιχεία που χρηματοδοτούνται με την ενίσχυση είναι νέα ή μεταχειρισμένα.

5. Η ένταση της ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 30 % των επιλέξιμων δαπανών.

6. Όσον αφορά τις επενδύσεις σε οχήματα σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή σε εξοπλισμό για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές, των οποίων σχεδιάζεται η αγορά, οι επιλέξιμες δαπάνες περιορίζονται στις καθαρές πρόσθετες δαπάνες τεχνικής προσαρμογής και εκσυγχρονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι οι δαπάνες αυτές δεν καλύπτονται ήδη από καμία άλλη μορφή ενίσχυσης, ιδίως από ενισχύσεις βάσει των άρθρων 14 και 15. Οι καθαρές πρόσθετες δαπάνες για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό υπολογίζονται ως η διαφορά μεταξύ, αφενός, του συνολικού κόστους της σχεδιαζόμενης αγοράς του οχήματος σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή σε εξοπλισμό για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές που εξοπλίζεται με τις εν λόγω επενδύσεις και, αφετέρου, του συνολικού κόστους αγοράς του ίδιου ή παρόμοιου περιουσιακού στοιχείου για το οποίο απαιτείται τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμός στο σενάριο αντιπαραδείγματος.

([32]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Πλαίσιο σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την έρευνα και ανάπτυξη και την καινοτομία (ΕΕ C 414 της 28.10.2022, σ. 1), υποσημείωση 60. Βλέπε επίσης ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Ευρωπαϊκή στρατηγική για βασικές τεχνολογίες γενικής εφαρμογής — γέφυρα για ανάπτυξη και απασχόληση» [COM(2012) 341 final].

7. Για τουλάχιστον πέντε έτη μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης, οι συμβατικές ρυθμίσεις για τη μεταβίβαση ή τη χρήση έναντι πληρωμής περιουσιακών στοιχείων που χρηματοδοτήθηκαν με ενισχύσεις για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό οχημάτων και εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές πρέπει να περιλαμβάνουν ρήτρα που να προσδιορίζει ότι η προσαρμογή ή ο εκσυγχρονισμός του σχετικού περιουσιακού στοιχείου χρηματοδοτήθηκε με κρατική ενίσχυση, πρέπει δε να αναφέρουν το ποσό της ενίσχυσης.

8. Η επένδυση πρέπει να υλοποιείται και να ολοκληρώνεται τουλάχιστον ένα έτος πριν από την ημερομηνία κατά την οποία η επένδυση που έτυχε στήριξης καθίσταται υποχρεωτική σε ενωσιακό επίπεδο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III

ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ

Άρθρο 18

Ανάκληση του ευεργετήματος της απαλλαγής κατά κατηγορία

Εάν ένα κράτος μέλος χορηγήσει ενίσχυση που, κατά την άποψή του, απαλλάσσεται από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει του παρόντος κανονισμού χωρίς να πληρούνται οι όροι που καθορίζονται στα κεφάλαια I έως II, η Επιτροπή μπορεί, αφού παράσχει στο οικείο κράτος μέλος τη δυνατότητα να παρουσιάσει τις απόψεις του, να εκδώσει απόφαση με την οποία θα ορίζεται ότι όλα ή ορισμένα από τα μελλοντικά μέτρα ενίσχυσης που θεσπίζονται από το οικείο κράτος μέλος, τα οποία, σε αντίθετη περίπτωση, θα ικανοποιούσαν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, κοινοποιούνται στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Τα μέτρα που υπόκεινται σε υποχρέωση κοινοποίησης μπορούν να περιοριστούν στα μέτρα χορήγησης ορισμένων τύπων ενισχύσεων ή υπέρ ορισμένων δικαιούχων ή σε μέτρα ενίσχυσης που θεσπίζονται από ορισμένες αρχές του οικείου κράτους μέλους.

Άρθρο 19

Υποβολή εκθέσεων

Τα κράτη μέλη αποστέλλουν στην Επιτροπή τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος κοινοποίησης της Επιτροπής, τις συνοπτικές πληροφορίες για κάθε μέτρο ενίσχυσης που τυγχάνει απαλλαγής δυνάμει του παρόντος κανονισμού, με τον τυποποιημένο μορφότυπο που ορίζεται στο παράρτημα II, καθώς και σύνδεσμο που παρέχει πρόσβαση στο πλήρες κείμενο του μέτρου ενίσχυσης, συμπεριλαμβανομένων των τροποποιήσεών του, εντός 20 εργάσιμων ημερών από την έναρξη ισχύος του μέτρου ενίσχυσης·

β) σε ηλεκτρονική μορφή, ετήσια έκθεση, όπως αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ([33]), σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, η οποία παρέχει τις πληροφορίες που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004 για κάθε πλήρες έτος ή κάθε μέρος του έτους κατά τη διάρκεια του οποίου εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός.

Άρθρο 20

Αξιολόγηση

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται μόνο σε καθεστώτα ενισχύσεων που υπόκεινται σε εκ των υστέρων αξιολόγηση σύμφωνα με την παράγραφο 2, για περίοδο έως έξι μηνών από την έναρξη ισχύος τους ή για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα που μπορεί να αποφασίσει η Επιτροπή αφού εξετάσει το σχέδιο αξιολόγησης που έχει καταρτιστεί για ένα δεδομένο καθεστώς, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 8.

([33]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

2. Τα καθεστώτα ενισχύσεων υπόκεινται σε εκ των υστέρων αξιολόγηση εάν διαθέτουν προϋπολογισμό κρατικών ενισχύσεων ή λογιστικές δαπάνες που υπερβαίνουν τα 150 εκατ. EUR σε δεδομένο έτος ή τα 750 εκατ. EUR για τη συνολική τους διάρκεια. Η συνολική διάρκεια είναι η συνδυασμένη διάρκεια του καθεστώτος και κάθε προηγούμενου καθεστώτος που καλύπτει παρόμοιο στόχο και γεωγραφική περιοχή, αρχής γενομένης από τις 30 Μαρτίου 2026. Εκ των υστέρων αξιολογήσεις απαιτούνται μόνο για καθεστώτα ενισχύσεων των οποίων η συνολική διάρκεια υπερβαίνει τα τρία έτη, αρχής γενομένης από τις 30 Μαρτίου 2026.

3. Υπάρχει δυνατότητα απαλλαγής από την απαίτηση της εκ των υστέρων αξιολόγησης για καθεστώτα ενισχύσεων που αποτελούν άμεσο διάδοχο καθεστώτος το οποίο καλύπτει παρόμοιο στόχο και γεωγραφική περιοχή, έχει υποβληθεί σε αξιολόγηση και επί του οποίου έχει εκδοθεί τελική έκθεση αξιολόγησης μη περιέχουσα αρνητικά πορίσματα, σύμφωνα με το σχέδιο αξιολόγησης που έχει εγκριθεί από την Επιτροπή. Αν η τελική έκθεση αξιολόγησης ενός καθεστώτος δεν συμμορφώνεται με το εγκεκριμένο σχέδιο αξιολόγησης, το εν λόγω καθεστώς αναστέλλεται με άμεση ισχύ. Τυχόν διάδοχο καθεστώς του εν λόγω ανασταλέντος καθεστώτος ενισχύσεων δεν απαλλάσσεται κατά κατηγορία.

4. Το σχέδιο αξιολόγησης πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία: i) τους στόχους του αξιολογούμενου καθεστώτος ενίσχυσης· ii) τα ερωτήματα της αξιολόγησης· iii) τους δείκτες αποτελεσμάτων· iv) την προβλεπόμενη μεθοδολογία διεξαγωγής της αξιολόγησης· v) τις απαιτήσεις συλλογής δεδομένων· vi) το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα της αξιολόγησης (συμπεριλαμβανομένης της ημερομηνίας υποβολής της ενδιάμεσης και της τελικής έκθεσης αξιολόγησης)· vii) την περιγραφή του ανεξάρτητου φορέα που διενεργεί την αξιολόγηση ή τα κριτήρια που θα χρησιμοποιηθούν για την επιλογή του· και viii) τις λεπτομέρειες για την εξασφάλιση της δημοσιότητας της αξιολόγησης.

5. Ο στόχος της εκ των υστέρων αξιολόγησης συνίσταται στην επαλήθευση του αν έχουν επιβεβαιωθεί οι παραδοχές και οι προϋποθέσεις βάσει των οποίων κηρύχθηκε συμβατό το καθεστώς, και ειδικότερα η αναγκαιότητα και η αποτελεσματικότητα του μέτρου ενίσχυσης με βάση τους γενικούς και ειδικούς στόχους του. Η εκ των υστέρων αξιολόγηση εξετάζει επίσης τον αντίκτυπο του καθεστώτος στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές.

6. Η εκ των υστέρων αξιολόγηση διενεργείται βάσει σχεδίου αξιολόγησης που εγκρίνεται από την Επιτροπή.

7. Τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή προσχέδιο αξιολόγησης για τα καθεστώτα ενισχύσεων που υπόκεινται στην απαίτηση αξιολόγησης σύμφωνα με την παράγραφο 2:

α) εντός 20 εργάσιμων ημερών από την έναρξη ισχύος του καθεστώτος, εάν ο σχετικός προϋπολογισμός κρατικών ενισχύσεων του καθεστώτος υπερβαίνει τα 150 εκατ. EUR σε δεδομένο έτος ή τα 750 εκατ. EUR για τη συνολική του διάρκεια·

β) εντός 30 εργάσιμων ημερών μετά από σημαντική αλλαγή που συνεπάγεται αύξηση του προϋπολογισμού του καθεστώτος σε ποσό άνω των 150 εκατ. EUR σε δεδομένο έτος ή άνω των 750 εκατ. EUR για τη συνολική διάρκεια του καθεστώτος·

γ) εντός 30 εργάσιμων ημερών μετά την εγγραφή σε επίσημους λογαριασμούς δαπανών του καθεστώτος που υπερβαίνουν τα 150 εκατ. EUR σε οποιοδήποτε έτος.

8. Το προσχέδιο αξιολόγησης καταρτίζεται σύμφωνα με την κοινή μεθοδολογία για την αξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων που έχει εγκριθεί από την Επιτροπή. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει να παρατείνει την αρχική μέγιστη περίοδο των έξι μηνών στην απόφαση έγκρισης του σχεδίου αξιολόγησης. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν το σχέδιο αξιολόγησης που έχει εγκριθεί από την Επιτροπή.

9. Η εκ των υστέρων αξιολόγηση διενεργείται από εμπειρογνώμονα ανεξάρτητο της αρχής χορήγησης της ενίσχυσης βάσει του σχεδίου αξιολόγησης. Κάθε αξιολόγηση περιλαμβάνει τουλάχιστον μία ενδιάμεση και μία τελική έκθεση αξιολόγησης. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν και τις δύο εκθέσεις.

10. Η τελική έκθεση αξιολόγησης υποβάλλεται στην Επιτροπή το αργότερο εννέα μήνες πριν από τη λήξη του καθεστώτος. Η περίοδος αυτή μπορεί να μειωθεί για τα καθεστώτα που ενεργοποιούν την απαίτηση αξιολόγησης κατά τα τελευταία δύο έτη εφαρμογής τους. Το ακριβές πεδίο εφαρμογής και οι ρυθμίσεις για κάθε αξιολόγηση καθορίζονται στην απόφαση της Επιτροπής για την έγκριση του σχεδίου αξιολόγησης. Στην κοινοποίηση κάθε επακόλουθου μέτρου ενίσχυσης με παρόμοιο στόχο περιγράφεται ο τρόπος με τον οποίο έχουν ληφθεί υπόψη τα αποτελέσματα της αξιολόγησης.

Άρθρο 21

Παρακολούθηση

1. Για να είναι η Επιτροπή σε θέση να παρακολουθεί τις ενισχύσεις που απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη τηρούν λεπτομερή αρχεία με τις πληροφορίες και τα δικαιολογητικά έγγραφα που απαιτούνται ώστε να διαπιστώνεται ότι πληρούνται όλοι οι όροι που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό. Τα αρχεία αυτά φυλάσσονται για δέκα έτη από την ημερομηνία χορήγησης της ad hoc ενίσχυσης ή της τελευταίας μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγήθηκε στο πλαίσιο του καθεστώτος.

2. Σε περίπτωση καθεστώτων στο πλαίσιο των οποίων χορηγούνται αυτόματα φορολογικές ενισχύσεις, όπως βάσει των φορολογικών δηλώσεων των δικαιούχων, και σε περίπτωση που δεν διενεργείται εκ των προτέρων επαλήθευση από την οποία να προκύπτει ότι πληρούνται όλοι οι όροι συμβατότητας για κάθε δικαιούχο, τα κράτη μέλη επαληθεύουν τακτικά, τουλάχιστον εκ των υστέρων και βάσει δειγματοληψίας, ότι πληρούνται όλοι οι όροι συμβατότητας, και συνάγουν τα απαραίτητα συμπεράσματα. Τα κράτη μέλη τηρούν λεπτομερή αρχεία των εν λόγω επαληθεύσεων για τουλάχιστον δέκα έτη από την ημερομηνία των επαληθεύσεων.

3. Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει από κάθε κράτος μέλος όλες τις πληροφορίες και τα δικαιολογητικά έγγραφα που κρίνει απαραίτητα για την παρακολούθηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2. Το οικείο κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή τις ζητούμενες πληροφορίες και τα δικαιολογητικά έγγραφα εντός προθεσμίας 20 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή του σχετικού αιτήματος ή εντός μεγαλύτερης προθεσμίας, εάν η προθεσμία αυτή προβλέπεται στο αίτημα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 22

Μεταβατικές διατάξεις

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις μεμονωμένες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος του, σε περίπτωση που οι εν λόγω ενισχύσεις πληρούν όλους τους όρους που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, με εξαίρεση το άρθρο 9.

2. Κάθε ενίσχυση που δεν πληροί τις προϋποθέσεις απαλλαγής από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό αξιολογείται από την Επιτροπή βάσει των σχετικών πλαισίων, κατευθυντήριων γραμμών, κοινοποιήσεων και ανακοινώσεων που εκδίδει η Επιτροπή.

3. Κατά τη λήξη της περιόδου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, τα καθεστώτα ενισχύσεων που έχουν απαλλαγεί από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει του παρόντος κανονισμού εξακολουθούν να απαλλάσσονται για περίοδο έξι μηνών.

Οι κανόνες που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό μπορούν να εξακολουθήσουν να εφαρμόζονται μετά την περίοδο ισχύος του στις ενισχύσεις οι οποίες χορηγούνται στο πλαίσιο ταμείων της Ένωσης που υλοποιούνται υπό επιμερισμένη διαχείριση για την περίοδο προγραμματισμού 2028-2034.

Άρθρο 23

Έναρξη ισχύος και εφαρμογή

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 30 Μαρτίου 2026.

Εφαρμόζεται έως τις 31 Δεκεμβρίου 2034.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 16 Μαρτίου 2026.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΟΡΙΣΜΟΣ ΜΜΕ

Άρθρο 1

Επιχείρηση

Επιχείρηση θεωρείται κάθε οντότητα, ανεξάρτητα από τη νομική της μορφή, που ασκεί οικονομική δραστηριότητα. Σε αυτές περιλαμβάνονται, ειδικότερα, αυτοαπασχολούμενα άτομα και οικογενειακές επιχειρήσεις που ασκούν βιοτεχνική ή άλλη δραστηριότητα, καθώς και προσωπικές εταιρείες ή ενώσεις προσώπων που ασκούν τακτικά οικονομική δραστηριότητα.

Άρθρο 2

Αριθμός απασχολουμένων και οικονομικά όρια που προσδιορίζουν τις κατηγορίες επιχειρήσεων

1. Η κατηγορία των πολύ μικρών, μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων (στο εξής: ΜΜΕ) αποτελείται από επιχειρήσεις που απασχολούν λιγότερους από 250 εργαζομένους και των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα 50 εκατ. EUR και/ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού δεν υπερβαίνει τα 43 εκατ. EUR.

2. Στην κατηγορία των ΜΜΕ, ως μικρή επιχείρηση ορίζεται η επιχείρηση η οποία απασχολεί λιγότερους από 50 εργαζομένους και της οποίας ο ετήσιος κύκλος εργασιών και/ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού δεν υπερβαίνει τα 10 εκατ. EUR.

3. Στην κατηγορία των ΜΜΕ, ως πολύ μικρή επιχείρηση ορίζεται η επιχείρηση η οποία απασχολεί λιγότερους από 10 εργαζομένους και της οποίας ο ετήσιος κύκλος εργασιών και/ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού δεν υπερβαίνει τα 2 εκατ. EUR.

Άρθρο 3

Τύποι επιχειρήσεων που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό του αριθμού απασχολουμένων και των χρηματικών ποσών

1. «Ανεξάρτητη επιχείρηση» είναι κάθε επιχείρηση που δεν χαρακτηρίζεται ως συνεργαζόμενη επιχείρηση κατά την έννοια της παραγράφου 2 ή ως συνδεδεμένη επιχείρηση κατά την έννοια της παραγράφου 3.

2. «Συνεργαζόμενες επιχειρήσεις» είναι όλες οι επιχειρήσεις που δεν χαρακτηρίζονται ως συνδεδεμένες κατά την έννοια της παραγράφου 3 και μεταξύ των οποίων υπάρχει η ακόλουθη σχέση: μια επιχείρηση (ανάντη επιχείρηση) κατέχει, μόνη ή από κοινού με μία ή περισσότερες συνδεδεμένες επιχειρήσεις κατά την έννοια της παραγράφου 3, το 25 % ή περισσότερο του κεφαλαίου ή των δικαιωμάτων ψήφου μιας άλλης επιχείρησης (κατάντη επιχείρησης).

Ωστόσο, μια επιχείρηση μπορεί να χαρακτηριστεί ως ανεξάρτητη και, συνεπώς, ως μη έχουσα συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, ακόμη και αν το όριο του 25 % καλύπτεται ή υπερκαλύπτεται, εφόσον το ποσοστό αυτό ελέγχεται από τις ακόλουθες κατηγορίες επενδυτών και υπό την προϋπόθεση ότι αυτοί δεν είναι, μεμονωμένα ή από κοινού, συνδεδεμένοι κατά την έννοια της παραγράφου 3 με την εξεταζόμενη επιχείρηση:

α) δημόσιες εταιρείες συμμετοχών, εταιρείες επιχειρηματικού κεφαλαίου, φυσικά πρόσωπα ή ομάδες φυσικών προσώπων που ασκούν συστηματικά δραστηριότητες σε επενδύσεις επιχειρηματικού κεφαλαίου και επενδύουν ίδια κεφάλαια σε μη εισηγμένες στο χρηματιστήριο επιχειρήσεις (επιχειρηματικοί άγγελοι), εφόσον το σύνολο της επένδυσης των εν λόγω επιχειρηματικών αγγέλων στην ίδια επιχείρηση δεν υπερβαίνει τα 1 250 000 EUR·

β) πανεπιστήμια ή ερευνητικά κέντρα μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα·

γ) θεσμικοί επενδυτές, συμπεριλαμβανομένων των ταμείων περιφερειακής ανάπτυξης·

δ) αυτόνομες τοπικές αρχές με ετήσιο προϋπολογισμό μικρότερο από 10 εκατ. EUR και με λιγότερους από 5 000 κατοίκους.

3. «Συνδεδεμένες επιχειρήσεις» είναι οι επιχειρήσεις που διατηρούν μεταξύ τους μία από τις ακόλουθες σχέσεις:

α) μια επιχείρηση κατέχει την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου των μετόχων ή των εταίρων άλλης επιχείρησης·

β) μια επιχείρηση έχει το δικαίωμα να διορίζει ή να παύει την πλειοψηφία των μελών του διοικητικού, διαχειριστικού ή εποπτικού οργάνου άλλης επιχείρησης·

γ) μια επιχείρηση έχει το δικαίωμα να ασκεί κυριαρχική επιρροή σε άλλη επιχείρηση βάσει σύμβασης που έχει συνάψει με αυτήν ή δυνάμει ρήτρας στην ιδρυτική πράξη ή στο καταστατικό της τελευταίας·

δ) μια επιχείρηση που είναι μέτοχος ή εταίρος άλλης επιχείρησης ελέγχει μόνη της, βάσει συμφωνίας που έχει συνάψει με άλλους μετόχους ή εταίρους της εν λόγω επιχείρησης, την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου των μετόχων ή των εταίρων αυτής της επιχείρησης.

Τεκμαίρεται ότι δεν υπάρχει κυριαρχική επιρροή, εφόσον οι επενδυτές που αναφέρονται στην παράγραφο 2 δεύτερο εδάφιο δεν υπεισέρχονται άμεσα ή έμμεσα στη διαχείριση της εξεταζόμενης επιχείρησης, με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων που έχουν υπό την ιδιότητά τους ως μετόχων.

Συνδεδεμένες θεωρούνται επίσης οι επιχειρήσεις που διατηρούν μία από τις σχέσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο μέσω μίας ή περισσότερων άλλων επιχειρήσεων ή μέσω οποιουδήποτε από τους επενδυτές που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

Οι επιχειρήσεις που διατηρούν κάποια από τις εν λόγω σχέσεις μέσω φυσικού προσώπου ή ομάδας φυσικών προσώπων που ενεργούν από κοινού θεωρούνται επίσης συνδεδεμένες επιχειρήσεις εάν ασκούν το σύνολο ή τμήμα των δραστηριοτήτων τους στην ίδια αγορά ή σε όμορες αγορές.

Ως «όμορη αγορά» νοείται η αγορά προϊόντος ή υπηρεσίας που βρίσκεται αμέσως ανάντη ή κατάντη της σχετικής αγοράς.

4. Εκτός από τις περιπτώσεις που ορίζονται στην παράγραφο 2 δεύτερο εδάφιο, μια επιχείρηση δεν μπορεί να θεωρηθεί ΜΜΕ εάν το 25 % ή περισσότερο του κεφαλαίου της ή των δικαιωμάτων ψήφου της ελέγχεται, άμεσα ή έμμεσα, από έναν ή περισσότερους δημόσιους φορείς, μεμονωμένα ή από κοινού.

5. Μια επιχείρηση μπορεί να υποβάλει δήλωση σχετικά με την ιδιότητά της ως ανεξάρτητης, συνεργαζόμενης ή συνδεδεμένης επιχείρησης, καθώς και σχετικά με τα στοιχεία που αφορούν τα αριθμητικά όρια που αναφέρονται στο άρθρο 2. Η δήλωση αυτή μπορεί να υποβληθεί ακόμη και αν η διασπορά κεφαλαίου δεν επιτρέπει να καθοριστεί ποιος το κατέχει, εφόσον η επιχείρηση δηλώνει υπεύθυνα ότι μπορεί εύλογα να υποθέσει ότι δεν ανήκει, κατά ποσοστό 25 % ή περισσότερο, σε μια επιχείρηση ή, από κοινού, σε περισσότερες επιχειρήσεις που είναι συνδεδεμένες μεταξύ τους. Οι δηλώσεις αυτές πραγματοποιούνται με την επιφύλαξη των ελέγχων και εξακριβώσεων που προβλέπονται από τους εθνικούς ή τους ενωσιακούς κανόνες.

Άρθρο 4

Στοιχεία για τον υπολογισμό του αριθμού απασχολουμένων και των χρηματικών ποσών και περίοδος αναφοράς

1. Τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του αριθμού των απασχολουμένων και των χρηματικών ποσών είναι εκείνα που αφορούν την τελευταία εγκεκριμένη διαχειριστική χρήση και υπολογίζονται σε ετήσια βάση. Λαμβάνονται υπόψη κατά την ημερομηνία κλεισίματος των λογαριασμών. Το ύψος του κύκλου εργασιών υπολογίζεται χωρίς τον φόρο προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ) και χωρίς άλλους έμμεσους φόρους.

2. Όταν, κατά την ημερομηνία κλεισίματος των λογαριασμών και σε ετήσια βάση, μια επιχείρηση διαπιστώσει ότι βρίσκεται πάνω ή κάτω από τα όρια που σχετίζονται με τον αριθμό απασχολουμένων ή τα χρηματικά όρια που αναφέρονται στο άρθρο 2, η κατάσταση αυτή δεν έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια ή την απόκτηση της ιδιότητας της μεσαίας, μικρής ή πολύ μικρής επιχείρησης παρά μόνον εάν η υπέρβαση των εν λόγω ορίων διαπιστωθεί επί δύο διαδοχικά οικονομικά έτη.

3. Στην περίπτωση νεοσύστατων επιχειρήσεων, οι λογαριασμοί των οποίων δεν έχουν κλείσει ακόμη, τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη πρέπει να προκύπτουν από καλόπιστες εκτιμήσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους.

Άρθρο 5

Αριθμός απασχολουμένων

Ο αριθμός απασχολούμενων ατόμων αντιστοιχεί στον αριθμό ετήσιων μονάδων εργασίας (ΕΜΕ), δηλαδή στον αριθμό εργαζομένων πλήρους απασχόλησης που εργάστηκαν στην εξεταζόμενη επιχείρηση ή για λογαριασμό αυτής καθ' όλη τη διάρκεια του σχετικού έτους αναφοράς. Τα άτομα που δεν εργάστηκαν ολόκληρο το έτος, οι εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης, ανεξάρτητα από τη διάρκεια, και οι εργαζόμενοι σε εποχική βάση προσμετρώνται ως κλάσματα των ΕΜΕ. Στον αριθμό απασχολουμένων περιλαμβάνονται:

α) οι μισθωτοί·

β) τα άτομα που εργάζονται για την επιχείρηση, έχουν σχέση εξάρτησης προς αυτήν και εξομοιώνονται με μισθωτούς με βάση το εθνικό δίκαιο·

γ) οι ιδιοκτήτες επιχειρηματίες·

δ) οι εταίροι που ασκούν τακτική δραστηριότητα εντός της επιχείρησης και προσποριζονται οικονομικά οφέλη από την επιχείρηση.

Οι μαθητευόμενοι ή οι σπουδαστές που βρίσκονται σε επαγγελματική κατάρτιση στο πλαίσιο σύμβασης μαθητείας ή επαγγελματικής κατάρτισης δεν συνυπολογίζονται στον αριθμό απασχολουμένων. Η διάρκεια των αδειών μητρότητας ή των γονικών αδειών δεν συνυπολογίζεται.

Άρθρο 6

Καθορισμός των στοιχείων της επιχείρησης

1. Στην περίπτωση ανεξάρτητης επιχείρησης, ο καθορισμός των στοιχείων, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού απασχολουμένων, πραγματοποιείται αποκλειστικά με βάση τους λογαριασμούς αυτής της επιχείρησης.

2. Στην περίπτωση επιχείρησης που συνεργάζεται ή συνδέεται με άλλες επιχειρήσεις, ο καθορισμός των στοιχείων, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού απασχολουμένων, πραγματοποιείται με βάση τους λογαριασμούς και τα λοιπά στοιχεία της επιχείρησης ή —εάν υπάρχουν— με βάση τους ενοποιημένους λογαριασμούς της επιχείρησης ή τους ενοποιημένους λογαριασμούς στους οποίους περιλαμβάνεται και η επιχείρηση βάσει ενοποίησης.

Στα στοιχεία που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο προστίθενται τα στοιχεία των επιχειρήσεων που ενδεχομένως συνεργάζονται με την εξεταζόμενη επιχείρηση, οι οποίες βρίσκονται ακριβώς ανάντη ή κατάντη της εν λόγω επιχείρησης. Τα στοιχεία συγκεντρώνονται κατ' αναλογία προς το ποσοστό συμμετοχής στο κεφάλαιο ή στα δικαιώματα ψήφου (το υψηλότερο από τα δύο αυτά ποσοστά). Σε περίπτωση διασταυρωμένης συμμετοχής, λαμβάνεται υπόψη το υψηλότερο από τα ποσοστά αυτά.

Στα στοιχεία που αναφέρονται στο πρώτο και το δεύτερο εδάφιο προστίθεται το 100 % των στοιχείων των επιχειρήσεων που ενδεχομένως συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την εξεταζόμενη επιχείρηση και δεν περιλαμβάνονται ήδη στους λογαριασμούς βάσει ενοποίησης.

3. Για την εφαρμογή της παραγράφου 2, τα στοιχεία των επιχειρήσεων που συνεργάζονται με την εξεταζόμενη επιχείρηση προκύπτουν από τους λογαριασμούς και τα λοιπά στοιχεία τους, ενοποιημένα εάν υπάρχουν. Σε αυτά προστίθεται το 100 % των στοιχείων των επιχειρήσεων που συνδέονται με αυτές τις συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, εκτός εάν τα στοιχεία τους περιλαμβάνονται ήδη βάσει ενοποίησης.

Για την εφαρμογή επίσης της παραγράφου 2, τα στοιχεία των επιχειρήσεων που συνδέονται με την εξεταζόμενη επιχείρηση προκύπτουν από τους λογαριασμούς και τα λοιπά στοιχεία τους, ενοποιημένα εφόσον υπάρχουν. Στα στοιχεία αυτά προστίθενται κατ' αναλογία τα στοιχεία των επιχειρήσεων που ενδεχομένως συνεργάζονται με τις συνδεδεμένες αυτές επιχειρήσεις, οι οποίες βρίσκονται αμέσως ανάντη ή κατάντη αυτών, εάν δεν περιλαμβάνονται ήδη στους ενοποιημένους λογαριασμούς σε αναλογία τουλάχιστον ισοδύναμη με το ποσοστό που ορίζεται στην παράγραφο 2 δεύτερο εδάφιο.

4. Σε περίπτωση που ο αριθμός των απασχολουμένων δεδομένης επιχείρησης δεν προκύπτει από τους ενοποιημένους λογαριασμούς, υπολογίζεται με κατ' αναλογία συγκέντρωση των στοιχείων από τις επιχειρήσεις που συνεργάζονται με την εν λόγω επιχείρηση και με πρόσθεση των στοιχείων από τις επιχειρήσεις που συνδέονται μαζί της.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΠΑΛΛΑΣΣΟΝΤΑΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

ΜΕΡΟΣ I — Υποβάλλεται μέσω του καθιερωμένου ηλεκτρονικού συστήματος κοινοποίησης της Επιτροπής, όπως ορίζεται στο άρθρο 19

Στοιχεία αναφοράς της ενίσχυσης	*[συμπληρώνεται από την Επιτροπή]*		
Κράτος μέλος	.....		
Αριθμός αναφοράς του κράτους μέλους	.....		
Περιφέρεια	Ονομασία της/των περιφέρειας/ περιφερειών (NUTS) ([1])	Καθεστώς περιφερειακών ενισχύσεων ([2])	
Χορηγούσα αρχή	Επωνυμία	.....	
	Ταχυδρομική διεύθυνση Διαδικτυακή διεύθυνση	....	
Τίτλος του μέτρου ενίσχυσης	.....		
Εθνική νομική βάση (παραπομπή στη σχετική επίσημη εθνική δημοσίευση)	.....		
Διαδικτυακός σύνδεσμος στο πλήρες κείμενο του μέτρου ενίσχυσης	.....		
Τύπος μέτρου	☐ Καθεστώς		
	☐ Ενίσχυση ad hoc	Επωνυμία του δικαιούχου και του ομίλου ([3]) στον οποίο ανήκει	
Τροποποίηση υφιστάμενου καθεστώτος ενισχύσεων ή υφιστάμενης ενίσχυσης ad hoc		Στοιχεία αναφοράς της Επιτροπής για την ενίσχυση SA	
	☐ Παράταση		
	☐ Τροποποίηση		
Διάρκεια ([4])	☐ Καθεστώς	ηη/μμ/εεεε έως ηη/μμ/εεεε	
Ημερομηνία χορήγησης	☐ Ενίσχυση ad hoc	ηη/μμ/εεεε	
Σχετικός/-οί οικονομικός/-οί τομέας/-είς	☐ Όλοι οι οικονομικοί τομείς που είναι επιλέξιμοι να λάβουν ενίσχυση		
	☐ Περιορίζεται σε συγκεκριμένους τομείς: Να διευκρινιστεί σε επίπεδο ομάδας NACE ([5])	.....	
Τύπος δικαιούχου	☐ ΜΜΕ		
	☐ Μικρές επιχειρήσεις μεσαίας κεφαλαιοποίησης		
	☐ Μεγάλες επιχειρήσεις		
Εκτιμώμενος αριθμός δικαιούχων:	☐ έως 10 ☐ από 11 έως 50 ☐ από 51 έως 100 ☐ από 101 έως 500 ☐ από 501 έως 1 000 ☐ πάνω από 1 000		

Προϋπολογισμός	Ετήσιο συνολικό ποσό του προβλεπόμενου προϋπολογισμού στο πλαίσιο του καθεστώτος ([6])	Εθνικό νόμισμα … (σε ακέραιο ποσό) ……
	Συνολικό ποσό της ενίσχυσης ad hoc που χορηγήθηκε στην επιχείρηση ([7])	Εθνικό νόμισμα … (σε ακέραιο ποσό) ……
Μέσο ενίσχυσης	☐ Επιχορήγηση/Επιδότηση επιτοκίου	
	☐ Δάνειο/Επιστρεπτέες προκαταβολές	
	☐ Εγγύηση (κατά περίπτωση, με παραπομπή στην απόφαση της Επιτροπής) ([8]) Παραπομπή στην απόφαση της Επιτροπής: SA ……	
	☐ Φορολογικό πλεονέκτημα ή φορολογική απαλλαγή	
	☐ Επένδυση ιδίων κεφαλαίων ή οιονεί ιδίων κεφαλαίων	
	☐ Άλλο *[προσδιορίστε]* …… Να αναφερθεί η πλησιέστερη από τις κατωτέρω ευρείες κατηγορίες ως προς τα αποτελέσματα / τη λειτουργία της ενίσχυσης: ☐ Επιχορήγηση ☐ Δάνειο ☐ Εγγύηση ☐ Φορολογικό πλεονέκτημα ☐ Επένδυση ιδίων κεφαλαίων ή οιονεί ιδίων κεφαλαίων	

☐ Σε περίπτωση συγχρηματοδότησης από ταμείο/-α της ΕΕ	Ονομασία ταμείου/-ων της ΕΕ: ……	Ποσό της χρηματοδότησης (ανά ταμείο της ΕΕ) …… ……	Εθνικό νόμισμα … (σε ακέραιο ποσό) …… ……

([1]) NUTS — Ονοματολογία Εδαφικών Στατιστικών Μονάδων. Κατά κανόνα, η περιφέρεια κατατάσσεται στο επίπεδο 2.

([2]) Άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ (καθεστώς Α), άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ (καθεστώς Γ), περιφέρειες στις οποίες δεν χορηγούνται ενισχύσεις, ήτοι περιφέρειες που δεν είναι επιλέξιμες για περιφερειακές ενισχύσεις (καθεστώς Ν).

([3]) Για τους σκοπούς των κανόνων ανταγωνισμού που ορίζονται στη Συνθήκη και του παρόντος κανονισμού, ως «επιχείρηση» νοείται κάθε οντότητα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από τη νομική της μορφή και τον τρόπο χρηματοδότησής της. Το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι οι οντότητες που ελέγχονται (σε νομική βάση ή de facto) από την ίδια οντότητα θα πρέπει να θεωρούνται μία και μόνη επιχείρηση.

([4]) Περίοδος κατά την οποία η χορηγούσα αρχή έχει τη δυνατότητα να δεσμευτεί για τη χορήγηση της ενίσχυσης.

([5]) NACE αναθ. 2.1 — Στατιστική ταξινόμηση των οικονομικών δραστηριοτήτων στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Κατά κανόνα, ο τομέας προσδιορίζεται σε επίπεδο ομάδας.

([6]) Σε περίπτωση καθεστώτος ενισχύσεων: να αναφερθεί το ετήσιο συνολικό ποσό του προβλεπόμενου από το καθεστώς προϋπολογισμού ή η εκτιμώμενη ετήσια απώλεια φορολογικών εσόδων για όλα τα μέσα ενισχύσεων που προβλέπονται στο καθεστώς.

([7]) Σε περίπτωση χορήγησης ενίσχυσης ad hoc: να αναφερθεί το συνολικό ποσό της ενίσχυσης / η συνολική απώλεια φορολογικών εσόδων.

([8]) Κατά περίπτωση, παραπομπή στην απόφαση της Επιτροπής με την οποία εγκρίνεται η μεθοδολογία υπολογισμού του ακαθάριστου ισοδύναμου επιχορήγησης, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο δ) του παρόντος κανονισμού.

ΜΕΡΟΣ ΙΙ — Υποβάλλεται μέσω του καθιερωμένου ηλεκτρονικού συστήματος κοινοποίησης της Επιτροπής, όπως ορίζεται στο άρθρο 19

[Να αναφερθεί η διάταξη του παρόντος κανονισμού βάσει της οποίας εφαρμόζεται το μέτρο ενίσχυσης.]

Πρωταρχικός στόχος	Μέγιστη ένταση ενίσχυσης σε % των επιλέξιμων δαπανών	Μέγιστο ποσό της ενίσχυσης σε εθνικό νόμισμα (σε ακέραιο ποσό)
Καθεστώς ενισχύσεων λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών (άρθρο 10)	… (ανά καθεστώς ανά έτος)	….

Πρωταρχικός στόχος		Μέγιστη ένταση ενίσχυσης σε % των επιλέξιμων δαπανών	Μέγιστο ποσό της ενίσχυσης σε εθνικό νόμισμα (σε ακέραιο ποσό)
Καθεστώς ενισχύσεων λειτουργίας για την έναρξη νέων εμπορικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών εμπορευματικών συνδέσεων (άρθρο 11)	Πρώτο έτος λειτουργίας	…	……
	Δεύτερο έτος λειτουργίας	…	
	Τρίτο έτος λειτουργίας	…	
	Τέταρτο έτος λειτουργίας	…	
	Πέμπτο έτος λειτουργίας	…	
Καθεστώς επενδυτικών ενισχύσεων σχετικά με εγκαταστάσεις παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών, εγκαταστάσεις εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεις πολυτροπικών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών (άρθρο 12)		… (ανά έργο)	….
Επενδυτικές ενισχύσεις ad hoc που σχετίζονται με εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών (άρθρο 12)		… (ανά έργο)	…
Καθεστώς επενδυτικών ενισχύσεων που σχετίζεται με ιδιωτικές παρακαμπτήριες σιδηροδρομικές γραμμές (άρθρο 13)		… (ανά έργο)	….
Καθεστώς επενδυτικών ενισχύσεων για την αγορά οχημάτων σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών (άρθρο 14)		… % (του υποκείμενου δανείου)	….
Καθεστώς επενδυτικών ενισχύσεων για την αγορά διατροπικών μονάδων φόρτωσης ή γερανών επί σκαφών (άρθρο 15)	Διατροπικές μονάδες φόρτωσης	…	….
	Γερανοί επί σκαφών	…	
Καθεστώς επενδυτικών ενισχύσεων για διαλειτουργικότητα (άρθρο 16)	Επενδυτικά έργα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχεία α) και β)	…	…
	Επενδυτικά έργα που αναφέρονται στην παράγραφο 3 στοιχεία γ) έως ι)	…	
Καθεστώς επενδυτικών ενισχύσεων για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό στους τομείς των βιώσιμων χερσαίων μεταφορών (άρθρο 17)		…	….

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ III

ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΟΠΩΣ ΟΡΙΖΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 9 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΣΤΟΙΧΕΙΟ Γ) ΚΑΙ ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 2

Δημοσιεύονται οι ακόλουθες πληροφορίες όσον αφορά μεμονωμένες χορηγήσεις ενισχύσεων, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο γ):

α) Επωνυμία δικαιούχου

β) Αναγνωριστικό ταυτότητας δικαιούχου

γ) Είδος επιχείρησης (ΜΜΕ/ΜΕΜΚ/μεγάλη) κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης

δ) Περιφέρεια στην οποία βρίσκεται ο δικαιούχος, σε επίπεδο NUTS II ([1])

ε) Τομέας δραστηριότητας σε επίπεδο ομάδας NACE ([2])

στ) Στοιχείο ενίσχυσης, εκφρασμένο ως ακέραιο ποσό στο εθνικό νόμισμα ([3])

ζ) Μέσο ενίσχυσης ([4]) [επιχορήγηση / επιδότηση επιτοκίου, δάνειο / επιστρεπτέες προκαταβολές / επιστρεπτέα επιχορήγηση, εγγύηση, φορολογικό πλεονέκτημα ή φορολογική απαλλαγή, ίδια κεφάλαια ή οιονεί ίδια κεφάλαια, άλλο *(να διευκρινιστεί)*]

η) Ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης

θ) Στόχος της ενίσχυσης

ι) Χορηγούσα αρχή

ια) Αριθμός αναφοράς του μέτρου ενίσχυσης ([5]).

Όπως ορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 2, σε περίπτωση που τα κράτη μέλη οργανώνουν τους εμπεριστατωμένους δικτυακούς τόπους τους για τις κρατικές ενισχύσεις με σκοπό την εύκολη πρόσβαση στις πληροφορίες, οι πληροφορίες δημοσιεύονται σε μορφότυπο δεδομένων λογιστικού φύλλου, ο οποίος καθιστά δυνατή την αναζήτηση, την εξαγωγή και την εύκολη δημοσίευση δεδομένων στο διαδίκτυο, για παράδειγμα σε μορφότυπο CSV ή XML. Η πρόσβαση στον δικτυακό τόπο επιτρέπεται σε κάθε ενδιαφερόμενο χωρίς περιορισμούς. Δεν απαιτείται προηγούμενη εγγραφή χρήστη για την πρόσβαση στον δικτυακό τόπο.

([1]) NUTS — Ονοματολογία Εδαφικών Στατιστικών Μονάδων. Κατά κανόνα, η περιφέρεια κατατάσσεται στο επίπεδο 2.

([2]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1893/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για τη θέσπιση της στατιστικής ταξινόμησης των οικονομικών δραστηριοτήτων NACE—αναθεώρηση 2 και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3037/90 του Συμβουλίου και ορισμένων κανονισμών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικών με ειδικούς στατιστικούς τομείς (ΕΕ L 393 της 30.12.2006, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj).

([3]) Για τις ενισχύσεις λειτουργίας, το ετήσιο ποσό ενίσχυσης ανά δικαιούχο. Για τις επενδυτικές ενισχύσεις, το ποσό της επένδυσης. Για τα μέτρα του άρθρου 14, το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης.

([4]) Εάν η ενίσχυση χορηγείται με πολλά μέσα, το ποσό της ενίσχυσης υποβάλλεται ανά μέσο.

([5]) Παρέχεται από την Επιτροπή στο πλαίσιο της διαδικασίας που αναφέρεται στο άρθρο 19 του παρόντος κανονισμού.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΟΡΙΣΜΟΣ ΜΕΜΚ

Ορισμός των μικρών επιχειρήσεων μεσαίας κεφαλαιοποίησης

1. Επιχείρηση

Επιχείρηση θεωρείται κάθε οντότητα, ανεξάρτητα από τη νομική της μορφή, που ασκεί οικονομική δραστηριότητα. Περιλαμβάνει εταιρικές σχέσεις ή ενώσεις που ασκούν τακτικά οικονομική δραστηριότητα.

2. Αριθμός απασχολούμενων ατόμων και χρηματοοικονομικά όρια

Η κατηγορία των μικρών επιχειρήσεων μεσαίας κεφαλαιοποίησης αποτελείται από επιχειρήσεις οι οποίες δεν είναι μικρές ή μεσαίες επιχειρήσεις σύμφωνα με το παράρτημα I, απασχολούν λιγότερους από 750 εργαζομένους και έχουν ετήσιο κύκλο εργασιών που δεν υπερβαίνει τα 150 εκατ. EUR και/ή συνολικό ετήσιο ισολογισμό που δεν υπερβαίνει τα 129 εκατ. EUR.

3. Τύποι επιχειρήσεων που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό του αριθμού των απασχολουμένων και των χρηματικών ποσών

3.1. «Ανεξάρτητη επιχείρηση» είναι κάθε επιχείρηση που δεν χαρακτηρίζεται ως συνεργαζόμενη επιχείρηση κατά την έννοια του σημείου 3.2 ή ως συνδεδεμένη επιχείρηση κατά την έννοια του σημείου 3.5.

3.2. «Συνεργαζόμενες επιχειρήσεις» είναι όλες οι επιχειρήσεις που δεν χαρακτηρίζονται ως συνδεδεμένες κατά την έννοια του σημείου 3.4 και όπου μια επιχείρηση (ανάντη επιχείρηση) κατέχει, μόνη ή από κοινού με μία ή περισσότερες συνδεδεμένες επιχειρήσεις κατά την έννοια του σημείου 3.5, το 25 % ή περισσότερο του κεφαλαίου ή των δικαιωμάτων ψήφου μιας άλλης επιχείρησης (κατάντη επιχείρηση).

3.3. Εκτός από τις περιπτώσεις που ορίζονται στο σημείο 3.4, μια επιχείρηση δεν θεωρείται μικρή επιχείρηση μεσαίας κεφαλαιοποίησης, εάν το 25 % ή περισσότερο του κεφαλαίου της ή των δικαιωμάτων ψήφου της ελέγχεται, άμεσα ή έμμεσα, από έναν ή περισσότερους δημόσιους φορείς, χωριστά ή από κοινού.

3.4. Κατά παρέκκλιση από το σημείο 3.2, μια επιχείρηση μπορεί να χαρακτηριστεί ως ανεξάρτητη, μη έχουσα δηλαδή συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, ακόμη και αν το 25 % ή περισσότερο του κεφαλαίου της ή των δικαιωμάτων ψήφου βρίσκονται στην κατοχή των ακόλουθων κατηγοριών επενδυτών, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω επενδυτές δεν είναι, χωριστά ή από κοινού, συνδεδεμένοι κατά την έννοια του σημείου 3.5 με την εξεταζόμενη επιχείρηση:

α) δημόσιες εταιρείες συμμετοχών, εταιρείες κεφαλαίων επιχειρηματικών συμμετοχών ή ιδιωτικών συμμετοχών, φυσικά πρόσωπα ή ομάδες φυσικών προσώπων που ασκούν συστηματικά δραστηριότητες σε επενδύσεις επιχειρηματικού κεφαλαίου και επενδύουν ίδια κεφάλαια σε μη εισηγμένες στο χρηματιστήριο επιχειρήσεις («επιχειρηματικοί άγγελοι»), εφόσον το σύνολο της επένδυσης των εν λόγω επιχειρηματικών αγγέλων στην ίδια επιχείρηση δεν υπερβαίνει τα 5 000 000 EUR·

β) πανεπιστήμια ή ερευνητικά κέντρα μη κερδοσκοπικού σκοπού·

γ) θεσμικοί επενδυτές, συμπεριλαμβανομένων των ταμείων περιφερειακής ανάπτυξης·

δ) αυτόνομες τοπικές αρχές με ετήσιο προϋπολογισμό μικρότερο από 10 εκατ. EUR και με λιγότερους από 5 000 κατοίκους.

3.5. «Συνδεδεμένες επιχειρήσεις» είναι οι επιχειρήσεις που διατηρούν μεταξύ τους μία από τις ακόλουθες σχέσεις:

α) μια επιχείρηση κατέχει την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου των μετόχων ή των εταίρων άλλης επιχείρησης·

β) μια επιχείρηση έχει το δικαίωμα να διορίζει ή να παύει την πλειοψηφία των μελών του διοικητικού, διαχειριστικού ή εποπτικού οργάνου άλλης επιχείρησης·

γ) μια επιχείρηση έχει το δικαίωμα να ασκεί κυριαρχική επιρροή σε άλλη επιχείρηση βάσει σύμβασης που έχει συνάψει με αυτήν ή δυνάμει ρήτρας στην ιδρυτική πράξη ή στο καταστατικό της τελευταίας·

δ) μια επιχείρηση που είναι μέτοχος ή εταίρος άλλης επιχείρησης ελέγχει μόνη της, βάσει συμφωνίας που έχει συνάψει με άλλους μετόχους ή εταίρους της εν λόγω επιχείρησης, την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου των μετόχων ή των εταίρων αυτής της επιχείρησης.

Τεκμαίρεται ότι δεν υπάρχει κυρίαρχη επιρροή, εφόσον οι επενδυτές που αναφέρονται στο σημείο 3.4 δεν υπεισέρχονται άμεσα ή έμμεσα στη διαχείριση της εξεταζόμενης επιχείρησης, με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων που κατέχουν με την ιδιότητά τους ως μετόχων.

3.5.1. Συνδεδεμένες θεωρούνται επίσης οι επιχειρήσεις που διατηρούν οποιαδήποτε από τις σχέσεις που αναφέρονται στο σημείο 3.5 μέσω μίας ή περισσότερων άλλων επιχειρήσεων ή μέσω οποιουδήποτε από τους επενδυτές που αναφέρονται στο σημείο 3.4.

3.5.2. Οι επιχειρήσεις που διατηρούν μία από τις σχέσεις που αναφέρονται στο σημείο 3.5 ανωτέρω μέσω φυσικού προσώπου ή ομάδας φυσικών προσώπων που ενεργούν από κοινού θεωρούνται επίσης συνδεδεμένες επιχειρήσεις, εάν ασκούν το σύνολο ή τμήμα των δραστηριοτήτων τους στην ίδια αγορά ή σε όμορες αγορές. Για τους σκοπούς του παρόντος σημείου, ως «όμορη αγορά» νοείται η αγορά προϊόντος ή υπηρεσίας που βρίσκεται ακριβώς ανάντη ή κατάντη της σχετικής αγοράς.

3.5.3. Στην περίπτωση που οργανισμός εναλλακτικών επενδύσεων, όπως ορίζεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 2011/61/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]), έχει επενδύσει σε επιχείρηση, δεν θα πρέπει να θεωρούνται «συνδεδεμένες επιχειρήσεις» για τους σκοπούς του σημείου 3.5 οι ακόλουθες οντότητες:

α) η εν λόγω επιχείρηση και ο εν λόγω οργανισμός εναλλακτικών επενδύσεων·

β) η εν λόγω επιχείρηση και ο διαχειριστής του εν λόγω οργανισμού εναλλακτικών επενδύσεων·

γ) η εν λόγω επιχείρηση και άλλη επιχείρηση στην οποία έχει επενδύσει ο εν λόγω οργανισμός εναλλακτικών επενδύσεων.

Το πρώτο εδάφιο εφαρμόζεται υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται όλοι οι ακόλουθοι όροι:

α) ο οργανισμός εναλλακτικών επενδύσεων και ο διαχειριστής του, καθώς και οι οικείες επιχειρήσεις, διατηρούν χωριστά λογιστικά αρχεία·

β) ο οργανισμός εναλλακτικών επενδύσεων και ο διαχειριστής του διαθέτουν προκαθορισμένη επενδυτική στρατηγική εξόδου από την οικεία επιχείρηση / τις οικείες επιχειρήσεις, μεταξύ άλλων με τη ρευστοποίηση της αξίας μέσω της πώλησης της επιχείρησης ή με άλλα μέσα.

3.6. Μια επιχείρηση μπορεί να υποβάλει δήλωση σχετικά με την ιδιότητά της ως ανεξάρτητης, συνεργαζόμενης ή συνδεδεμένης επιχείρησης, καθώς και σχετικά με τα στοιχεία που αφορούν τα όρια που αναφέρονται στο σημείο 2. Η δήλωση αυτή μπορεί να υποβληθεί ακόμη και αν η διασπορά κεφαλαίου δεν επιτρέπει να καθοριστεί επακριβώς ποιος το κατέχει, οπότε η επιχείρηση δηλώνει υπεύθυνα ότι μπορεί εύλογα να υποθέσει ότι δεν ανήκει, κατά ποσοστό 25 % ή περισσότερο, σε μια επιχείρηση ή, από κοινού, σε περισσότερες επιχειρήσεις που είναι συνδεδεμένες μεταξύ τους. Οι δηλώσεις αυτές πραγματοποιούνται με την επιφύλαξη των ελέγχων και εξακριβώσεων που προβλέπονται από τους εθνικούς ή τους ενωσιακούς κανόνες.

4. Στοιχεία για τον υπολογισμό του αριθμού απασχολουμένων και των χρηματικών ποσών και περιόδος αναφοράς

4.1. Τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του αριθμού των απασχολουμένων και των χρηματικών ποσών είναι εκείνα που αφορούν την τελευταία εγκεκριμένη διαχειριστική χρήση και υπολογίζονται σε ετήσια βάση. Λαμβάνονται υπόψη κατά την ημερομηνία κλεισίματος των λογαριασμών. Το ύψος του κύκλου εργασιών υπολογίζεται χωρίς τον φόρο προστιθέμενης αξίας και χωρίς άλλους έμμεσους φόρους.

4.2. Όταν, κατά την ημερομηνία κλεισίματος των λογαριασμών και σε ετήσια βάση, μια επιχείρηση διαπιστώνει ότι βρίσκεται πάνω ή κάτω από τα όρια που σχετίζονται με τον αριθμό των απασχολουμένων ή τα χρηματοοικονομικά όρια που αναφέρονται στο σημείο 2, η κατάσταση αυτή δεν έχει ως αποτέλεσμα την απόκτηση ή την απώλεια της ιδιότητας της μικρής επιχείρησης μεσαίας κεφαλαιοποίησης παρά μόνον εάν η υπέρβαση των εν λόγω ορίων διαπιστωθεί επί δύο διαδοχικά οικονομικά έτη.

([1]) Οδηγία 2011/61/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 8ης Ιουνίου 2011, σχετικά με τους διαχειριστές οργανισμών εναλλακτικών επενδύσεων και για την τροποποίηση των οδηγιών 2003/41/ΕΚ και 2009/65/ΕΚ και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1060/2009 και (ΕΕ) αριθ. 1095/2010 (ΕΕ L 174 της 1.7.2011, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj).

4.3. Στην περίπτωση νεοσύστατων επιχειρήσεων, οι λογαριασμοί των οποίων δεν έχουν κλείσει ακόμη, τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη πρέπει να προκύπτουν από καλόπιστες εκτιμήσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους.

5. Αριθμός απασχολουμένων

5.1. Ο αριθμός των απασχολούμενων ατόμων αντιστοιχεί στον αριθμό εργαζομένων πλήρους απασχόλησης που εργάστηκαν στην εξεταζόμενη επιχείρηση ή για λογαριασμό αυτής καθ' όλη τη διάρκεια του σχετικού έτους αναφοράς («ετήσιες μονάδες εργασίας»). Τα άτομα που δεν εργάστηκαν ολόκληρο το έτος, οι εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης, ανεξάρτητα από τη διάρκεια, και οι εργαζόμενοι σε εποχική βάση αντιστοιχούν σε κλάσματα των ετήσιων μονάδων εργασίας. Στον αριθμό απασχολουμένων περιλαμβάνονται:

α) οι μισθωτοί·

β) τα άτομα που εργάζονται για την επιχείρηση, έχουν σχέση εξάρτησης προς αυτήν και εξομοιώνονται με μισθωτούς με βάση το εθνικό δίκαιο·

γ) οι ιδιοκτήτες επιχειρηματίες·

δ) οι εταίροι που ασκούν τακτική δραστηριότητα εντός της επιχείρησης και προσπορίζονται οικονομικά οφέλη από την επιχείρηση.

5.2. Οι μαθητευόμενοι ή οι σπουδαστές που βρίσκονται σε επαγγελματική κατάρτιση στο πλαίσιο σύμβασης μαθητείας ή επαγγελματικής κατάρτισης δεν συνυπολογίζονται στον αριθμό απασχολουμένων. Η διάρκεια των αδειών μητρότητας ή των γονικών αδειών δεν συνυπολογίζεται.

6. Καθορισμός των στοιχείων της επιχείρησης

6.1. Στην περίπτωση ανεξάρτητης επιχείρησης, ο καθορισμός των στοιχείων, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού απασχολουμένων, πραγματοποιείται αποκλειστικά με βάση τους λογαριασμούς αυτής της επιχείρησης.

6.2. Στην περίπτωση επιχείρησης που συνεργάζεται ή συνδέεται με άλλες επιχειρήσεις όπως αναφέρεται στο σημείο 3, ο καθορισμός των στοιχείων, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού απασχολουμένων, πραγματοποιείται με βάση τους λογαριασμούς και τα λοιπά στοιχεία της επιχείρησης ή —εάν υπάρχουν— με βάση τους ενοποιημένους λογαριασμούς της επιχείρησης ή τους ενοποιημένους λογαριασμούς στους οποίους περιλαμβάνεται και η επιχείρηση βάσει ενοποίησης.

Στα στοιχεία που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο προστίθενται τα στοιχεία των επιχειρήσεων που ενδεχομένως συνεργάζονται με την εξεταζόμενη επιχείρηση, οι οποίες βρίσκονται ακριβώς ανάντη ή κατάντη της εν λόγω επιχείρησης. Τα στοιχεία συγκεντρώνονται κατ' αναλογία προς το ποσοστό συμμετοχής στο κεφάλαιο ή στα δικαιώματα ψήφου (το υψηλότερο από τα δύο αυτά ποσοστά). Σε περίπτωση διασταυρωμένης συμμετοχής, λαμβάνεται υπόψη το υψηλότερο από τα ποσοστά αυτά.

Στα στοιχεία που αναφέρονται στο πρώτο και το δεύτερο εδάφιο προστίθεται το 100 % των στοιχείων των επιχειρήσεων που ενδεχομένως συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την εξεταζόμενη επιχείρηση και δεν περιλαμβάνονται ήδη στους λογαριασμούς βάσει ενοποίησης.

6.3. Για την εφαρμογή του σημείου 6.2, τα στοιχεία των επιχειρήσεων που συνεργάζονται με την εξεταζόμενη επιχείρηση προκύπτουν από τους λογαριασμούς και τα λοιπά στοιχεία τους ενοποιημένα, εάν υπάρχουν. Σε αυτά προστίθεται το 100 % των στοιχείων των επιχειρήσεων που συνδέονται με αυτές τις συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, εκτός εάν τα στοιχεία τους περιλαμβάνονται ήδη βάσει ενοποίησης.

Για την εφαρμογή του σημείου 6.2, τα στοιχεία των επιχειρήσεων που συνδέονται με την εξεταζόμενη επιχείρηση προκύπτουν από τους λογαριασμούς και τα λοιπά στοιχεία τους ενοποιημένα, εάν υπάρχουν. Στα στοιχεία αυτά προστίθενται κατ' αναλογία τα στοιχεία των επιχειρήσεων που ενδεχομένως συνεργάζονται με τις συνδεδεμένες αυτές επιχειρήσεις, οι οποίες βρίσκονται ακριβώς ανάντη ή κατάντη αυτών, εάν δεν περιλαμβάνονται ήδη στους ενοποιημένους λογαριασμούς σε αναλογία τουλάχιστον ισοδύναμη με το ποσοστό που ορίζεται στο σημείο 6.2 δεύτερο εδάφιο.

6.4. Όταν ο αριθμός των απασχολουμένων δεδομένης επιχείρησης δεν προκύπτει από τους ενοποιημένους λογαριασμούς, υπολογίζεται με κατ' αναλογία συγκέντρωση των στοιχείων από τις επιχειρήσεις που συνεργάζονται με την εν λόγω επιχείρηση και με πρόσθεση των στοιχείων από τις επιχειρήσεις που συνδέονται μαζί της.