Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2026/562

30.3.2026

KOMISSION ASETUS (EU) 2026/562,

annettu 16 päivänä maaliskuuta 2026,

tiettyjen raide-, sisävesi- ja multimodaaliliikenteen alan tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 93, 107 ja 108 artiklaa soveltaen

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 4 kohdan,

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan soveltamisesta tiettyihin valtiontuen muotoihin raide-, sisävesi- ja multimodaalisen liikenteen alalla 19 päivänä joulukuuta 2022 annetun neuvoston asetuksen (EU) 2022/2586 ([1]) ja erityisesti sen 1 artiklan,

on julkaissut tämän asetuksen luonnoksen asetuksen (EU) 2022/2586 4 artiklan mukaisesti,

on kuullut neuvoa-antavaa valtiontukikomiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä ’perussopimus’, 107 artiklan 1 kohdan kriteerit täyttävä julkinen rahoitus on valtiontukea, ja siitä on perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan nojalla ilmoitettava komissiolle. Perussopimuksen 109 artiklan nojalla neuvosto voi kuitenkin määrittää tukimuodot, jotka vapautetaan tästä ilmoitusvelvollisuudesta. Komissio voi perussopimuksen 108 artiklan 4 kohdan nojalla antaa tällaisia valtiontukimuotoja koskevia asetuksia.

(2) Asetuksella (EU) 2022/2586 annetaan komissiolle valtuudet määrittää, että perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitettu tuki liikenteen yhteensovittamiseen voidaan tietyin edellytyksin vapauttaa ilmoitusvelvollisuudesta.

(3) Perussopimuksen 93 artiklan mukaan maaliikenteelle myönnettävä tuki katsotaan perussopimuksen mukaiseksi, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämisestä.

(4) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2021/1119 ([2]) asetettujen unionin ilmastoneutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi unionin liikennealaa on tarpeen muuttaa perustavanlaatuisesti vihreämmäksi ja digitaalisemmaksi. Osana komission vuonna 2020 esittämää kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiaa ([3]) unioni kehotti jäsenvaltioita toteuttamaan toimenpiteitä, joilla kaikista liikennemuodoista tehdään kestävämpiä, sekä edistämään siirtymistä kestävämpiin liikennemuotoihin.

(5) Perussopimuksen 11 artiklassa korostetaan, että unioni on sitoutunut ympäristönsuojeluun ja kestävyysperiaatteeseen, ja siinä painotetaan ympäristönsuojelua koskevien vaatimusten sisällyttämistä unionin politiikan ja toiminnan määrittelyyn ja toteuttamiseen.

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

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1119, annettu 30 päivänä kesäkuuta 2021, puitteiden vahvistamisesta ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi sekä asetusten (EY) N:o 401/2009 ja (EU) 2018/1999 muuttamisesta (EUVL L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

([3]) Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle” (COM(2020) 789 final).

(6) Komission perussopimuksen 93 artiklan soveltamisesta saamien kokemusten perusteella tiettyjen valtiontuen muotojen, jotka ovat tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi, ei katsota merkittävästi vääristävän jäsenvaltioiden välistä kilpailua ja kauppaa, kunhan ne täyttävät tietyt kattavan päätöksentekokäytännön perusteella määritetyt selkeät soveltuvuuskriteerit.

(7) Tätä asetusta sovelletaan kestävän maaliikenteen aloilla myönnettäviin toiminta- ja investointitukitoimenpiteisiin.

(8) Tuki, joka täyttää kaikki tässä asetuksessa asetetut yleiset edellytykset ja tiettyjä tukimuotoja koskevat erityiset edellytykset, olisi vapautettava perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa asetetusta ilmoitusvelvollisuudesta.

(9) Perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valtiontuki, joka ei kuulu tämän asetuksen soveltamisalaan, kuuluu edelleen perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisen ilmoitusvelvollisuuden piiriin. Tämä asetus ei vaikuta jäsenvaltioiden mahdollisuuteen ilmoittaa tuesta, jonka tavoitteet vastaavat tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia tavoitteita.

(10) Tätä asetusta olisi sovellettava ainoastaan tukeen, joka on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi. Sen sijaan maaliikenteen alan julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien tiettyjen velvoitteiden täyttämiseen myönnettävään tukeen olisi edelleen sovellettava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1370/2007 ([4]), tai jos tuki ei täytä mainitussa asetuksessa säädettyjä edellytyksiä, siitä olisi ilmoitettava komissiolle. Liikennepalveluja tarjoavien yritysten, joiden kanssa on tehty julkisia palveluhankintoja koskeva sopimus, olisi voitava saada tämän asetuksen nojalla myönnettyä tukea edellyttäen erityisesti, että tämän asetuksen 8 artiklaa noudatetaan ja että liialliset korvaukset estetään.

(11) Tällä asetuksella pyritään yksinkertaistamaan sääntöjä komission tavoitteiden mukaisesti ([5]) ja lisäämään läpinäkyvyyttä sekä parantamaan valtiontukisääntöjen noudattamisen tuloksellista arviointia ja valvontaa kansallisella ja unionin tasolla säilyttäen samalla komission ja jäsenvaltioiden toimivaltuudet. Tämä on linjassa EU:n valtiontukiuudistusta koskevan komission tiedonannon ([6]) sekä komission vuonna 2020 tekemän toimivuustarkastuksen ([7]) tulosten kanssa, joissa korostui tarve keventää hallinnollista taakkaa ja varmistaa julkisen varainkäytön tehokkuus.

(12) Tämän asetuksen yleiset soveltamisedellytykset on määritelty tiettyjen yhteisten periaatteiden nojalla, joilla varmistetaan, että i) tuen tarkoituksena on edistää liikenteen yhteensovittamista, ii) tuella on selkeä kannustava vaikutus, iii) tuki on tarpeellista, tarkoituksenmukaista ja oikeasuhteista, iv) tuki myönnetään täysin läpinäkyvästi ja siihen kohdistuu valvontaa ja säännöllistä arviointia eikä v) tuki vaikuta kilpailuun ja kauppaan unionin yleisten etujen kanssa ristiriitaisella tavalla.

(13) Jotta varmistetaan, että tuki on tarpeellista ja kannustaa kehittämään edelleen tiettyä toimintaa tai tiettyjä hankkeita, tätä asetusta ei tulisi soveltaa sellaiseen toimintaan tai sellaisiin hankkeisiin myönnettävään tukeen, jotka tuensaaja toteuttaisi joka tapauksessa myös ilman tukea. Tuelle olisi myönnettävä tämän asetuksen mukainen vapautus ilmoitusvelvollisuudesta vain siinä tapauksessa, että tuetun hankkeen tai toiminnan toteutukseen liittyvät työt aloitetaan vasta sen jälkeen kun tuensaaja on toimittanut kirjallisen tukihakemuksen. Maan ostoa ja valmistelutöitä, kuten lupien hankkimista ja toteutettavuustutkimusten tekemistä, ei katsota töiden alkamiseksi.

([4]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj).

([5]) Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle, Yksinkertaisemmin ja nopeammin toimiva EU: tiedonanto lainsäädännön täytäntöönpanosta ja yksinkertaistamisesta (COM(2025) 47 final).

([6]) Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – EU:n valtiontukiuudistus” (COM(2012) 209).

([7]) Komission yksiköiden valmisteluasiakirja ”Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance”, 30.10.2020 (SWD(2020) 257 final).

(14) Kun tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan tapauskohtaisen investointituen saaja on suuri yritys, jäsenvaltion olisi varmistettava sellaisiin tuensaajiin, jotka ovat pieniä ja keskisuuria yrityksiä (pk-yritykset), sovellettavien kannustavaa vaikutusta koskevien edellytysten täyttymisen lisäksi myös se, että tuensaajan sisäiset asiakirjat osoittavat sen analysoineen tuettavan investoinnin elinkelpoisuuden tuen kanssa ja ilman tukea. Jäsenvaltion olisi tällaisissa tapauksissa tarkistettava, että tuensaajan sisäiset asiakirjat osoittavat, että tuen seurauksena tuettava investointi on merkittävästi laajempi, tuensaajan investointiin käyttämä kokonaismäärä kasvaa merkittävästi tai investoinnin toteutusvauhtia nopeutetaan merkittävästi.

(15) Veroetuuksiin perustuviin automaattisesti sovellettaviin tukiohjelmiin olisi sovellettava kannustavaa vaikutusta koskevaa erityisedellytystä, koska tällainen tuki myönnetään ilman eri toimenpiteitä. Tämä erityisedellytys tarkoittaa, että tällaisilla tukiohjelmilla olisi tuettava ainoastaan sellaisia hankkeita tai sellaista toimintaa, joihin liittyvät työt aloitetaan vasta kyseisten ohjelmien voimaantulon jälkeen. Tätä edellytystä ei kuitenkaan tulisi soveltaa myöhemmin käyttöön otettaviin tukiohjelmiin edellyttäen, että toiminta on kuulunut jo aikaisempien veroetuuksiin perustuvien ohjelmien soveltamisalaan. Myöhemmin käyttöön otettavien tukiohjelmien kannustavan vaikutuksen arvioinnin kannalta ratkaisevana ajankohtana olisi pidettävä ajankohtaa, jona verotoimenpide on otettu ensimmäistä kertaa käyttöön alkuperäisessä ohjelmassa.

(16) Tämän asetuksen edellytykset täyttävällä toimintatuella, jonka tarkoituksena on vähentää liikenteen ulkoisia kustannuksia, olisi katsottava olevan kannustava vaikutus edellyttäen, että tuki siirretään käyttäjien maksamiin hintoihin, jolloin se lisää kestävien liikennepalvelujen kysyntää ja edistää liikennemuotosiirtymää. Tietojen julkistamisella pyritään lisäämään tietoa tarjolla olevista toimenpiteistä, joilla voidaan kaventaa kilpailukykyeroa kestävien maaliikennemuotojen ja pelkän maantieliikenteen tai muiden vähemmän kestävien liikennemuotojen välillä. Tietojen julkistaminen on siten keino varmistaa, että tuki näkyy käyttäjien maksamissa hinnoissa.

(17) Läpinäkyvyyden, tasapuolisen kohtelun ja tuloksellisen valvonnan varmistamiseksi tätä asetusta olisi sovellettava ainoastaan sellaiseen tukeen, jonka osalta on mahdollista laskea etukäteen tarkka bruttoavustusekvivalentti tarvitsematta tehdä riskinarviointia (läpinäkyvä tuki). Tiettyjen tukivälineiden, kuten lainojen, takausten, verotoimenpiteiden ja erityisesti takaisinmaksettavien ennakkojen osalta tässä asetuksessa olisi määriteltävä edellytykset, joiden täyttyessä tällaisia toimenpiteitä voidaan pitää läpinäkyvinä. Takauksista koostuva tuki olisi katsottava läpinäkyväksi, jos bruttoavustusekvivalentti on laskettu kyseisenkaltaiselle yritykselle vahvistettujen safe harbour -maksujen perusteella. Tällainen tuki olisi katsottava läpinäkyväksi myös silloin kun tuki-intensiteetin laskennassa käytetyt menetelmät on annettu komissiolle tiedoksi ennen toimenpiteen toteuttamista ja komissio on ne hyväksynyt perussopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta valtiontukiin takauksina annetun komission tiedonannon ([8]) mukaisesti. Tukea, jonka bruttoavustusekvivalentin laskeminen etukäteen tarkasti edellyttää monitahoista taloudellista arviointia (kuten oman pääoman ehtoisista ja oman pääoman luonteisista sijoituksista muodostuva tuki), ei tulisi katsoa läpinäkyväksi tueksi tätä asetusta sovellettaessa, paitsi jos tuen bruttoavustusekvivalentin katsotaan olevan sijoitusten nimellismäärä.

(18) Jotta varmistetaan, että tuki on oikeasuhteista ja sen määrä on rajattu vain välttämättömään, olisi säädettävä erilaisten tukikelpoisten kustannusten osalta tuen enimmäismäärät tuki-intensiteetteinä. Tuki-intensiteetit olisi määritettävä komission kokemuksen pohjalta tasolle, jolla tuettavan toiminnan aiheuttamat kilpailun ja kaupan vääristymät minimoidaan mutta joka on kuitenkin riittävä markkinoiden toimintapuutteen korjaamiseksi tai muiden liikenteen yhteensovittamisen esteiden poistamiseksi asianmukaisesti.

(19) Tuki-intensiteettiä laskettaessa olisi otettava huomioon ainoastaan tukikelpoiset kustannukset. Tukikelpoiset kustannukset olisi osoitettava selkeillä, eritellyillä ja ajantasaisilla asiakirjoilla. Sovellettavan tuki-intensiteetin ylittävää tukea ei pitäisi vapauttaa ilmoitusvelvollisuuksista. Kaikki laskelmissa käytetyt määrät olisi ilmaistava ennen verojen tai muiden maksujen vähentämistä. Useassa erässä maksettava tuki olisi diskontattava sen myöntämisajankohdan mukaiseen arvoon. Myös tukikelpoiset kustannukset olisi diskontattava tuon hetken arvoon.

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

(20) Komission olisi varmistettava, että hyväksytty tuki ei vaikuta kilpailuun ja kauppaan tavalla, joka vaarantaa unionin yleisten etujen toteutumisen. Sen vuoksi tuki olisi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, jos sen saajalle on annettu sellaiseen komission aikaisempaan päätökseen perustuva maksamaton perintämääräys, jossa tuki on todettu sääntöjenvastaiseksi ja sisämarkkinoille soveltumattomaksi.

(21) Tuki vaikeuksissa oleville yrityksille olisi sen vuoksi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Sellaista tukea olisi arvioitava valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen annettujen suuntaviivojen ([9]) perusteella.

(22) Tämä asetus perustuu komission laajaan kokemukseen liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseen tarkoitetun toimintatuen arvioinnista. Tällaisen tuen suuruus olisi määritettävä niiden ulkoisten kustannusten perusteella, jotka voidaan välttää ottamalla käyttöön kestävämpi liikenneratkaisu sen sijaan, että otetaan käyttöön kilpaileva, kaupallisesti kannattava liikennemuoto, kuten kokonaan maanteitse tapahtuva kuljetus. Tukea voidaan myöntää alentamalla maksuja, joita liikenteenharjoittajat maksavat infrastruktuurin käytöstä. Liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseen tarkoitettu toimintatuki saisi kuulua tämän asetuksen soveltamisalaan vain sillä edellytyksellä, että kilpailun ja kaupan vääristyminen on vähäistä ja tukeen sovelletaan tarkoin määriteltyjä ehtoja. Näin on silloin, kun vältetyt ulkoiset kustannukset lasketaan liikenteen ulkoisia kustannuksia koskevassa komission käsikirjassa ([10]) vahvistettujen sääntöjen ja menetelmien mukaisesti, kun tuki-intensiteetti pysyy tiettyjen kynnysarvojen alapuolella ja kun tukea myönnetään ainoastaan tosiasiallisesti tarjottaviin kestäviin maakuljetuspalveluihin. Näin varmistetaan, että tuki rajoittuu tiukasti kestävämmän liikennemuodon käytöstä aiheutuvien ulkoisten kustannusten korvaamiseen.

(23) Myös liikenteenharjoittajille tai kuljetuksen järjestäjille uusien kaupallisten rautateiden ja sisävesien tavaraliikenneyhteyksien avaamiseksi myönnettävä toimintatuki saisi kuulua tämän asetuksen soveltamisalaan vain sillä edellytyksellä, että kilpailun ja kaupan vääristyminen on vähäistä ja tukeen sovelletaan tarkoin määriteltyjä ehtoja. Näin on silloin, kun tuen määrä lasketaan suhteessa tuensaajalle uuden kaupallisen tavaraliikenneyhteyden viiden ensimmäisen toimintavuoden aikana syntyneisiin toiminnasta aiheutuneisiin tappioihin eikä tuki-intensiteetti ylitä tiettyä kynnysarvoa.

(24) Investoinnit kaikkialla unionissa raideliikenteen palvelupaikkoihin, sisävesiliikenteen palvelupaikkoihin ja multimodaalisiin raide- tai sisävesiliikenteen palvelupaikkoihin ja yksityisraiteisiin ovat olennaisen tärkeitä, jotta liikenneyhteydet, talouden kestävä toiminta ja yhteenkuuluvuus jäsenvaltioiden välillä voidaan varmistaa. Tällaiset investoinnit tukevat komission vuonna 2020 esittämän kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian ([11]) painopisteitä, joihin kuuluu multimodaaliliikenteen palvelupaikkojen kehittäminen. Tämän asetuksen soveltamisalaan olisi kuuluttava investointituki raideliikenteen palvelupaikkojen, sisävesiliikenteen palvelupaikkojen, multimodaalisten raide- ja sisävesiliikenteen palvelupaikkojen sekä yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen. Tätä asetusta ei tulisi soveltaa satamainfrastruktuuriin (alusten kiinnityspaikat, pistolaiturit jne.) eikä satamien kulkuinfrastruktuuriin myönnettävään tukeen, sillä ne ovat oikeutettuja tukeen komission asetuksen (EU) N:o 651/2014 ([12]) nojalla. Asetusta olisi kuitenkin sovellettava satamien suprastruktuuriin myönnettävään tukeen (esimerkiksi varastointiin tarkoitetut maanpäälliset rakenteet, palvelupaikat, kuten varastot, sekä näiden paikkojen käytössä tarvittavat laitteet), kunhan kyseinen suprastruktuuri sijaitsee sisävesiliikenteen palvelupaikassa tai multimodaalisessa palvelupaikassa, johon on raide- tai sisävesiyhteys. Tällaisen tuen osalta olisi kevennettävä yksinkertaisten valtiontukitoimenpiteiden ilmoittamisesta aiheutuvaa hallinnollista taakkaa. Näin komissio voi keskittyä niihin tapauksiin, jotka mahdollisesti aiheuttavat eniten vääristymiä. Edellytysten, joiden täyttyessä raideliikenteen palvelupaikkoihin, sisävesiliikenteen palvelupaikkoihin, multimodaalisiin raide- ja sisävesiliikenteen palvelupaikkoihin sekä yksityisraiteisiin myönnettävä investointituki voidaan vapauttaa ilmoitusvelvollisuudesta, odotetaan rajoittavan kilpailun ja kaupan vääristymistä, joka heikentäisi tasapuolisia toimintaedellytyksiä sisämarkkinoilla. Kilpailun ja kaupan vääristymistä rajoitetaan erityisesti varmistamalla tuen oikeasuhteisuus.

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

([10]) Euroopan komissio, liikenteen ja liikkumisen pääosasto, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. ym., *Handbook on the external costs of transport* – Version 2019–1.1, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

([11]) Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle” (COM(2020) 789 final).

([12]) Komission asetus (EU) N:o 651/2014, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2014, tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (EUVL L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

(25) Tämän asetuksen soveltamisalaan olisi kuuluttava investointituki raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvojen hankintaan sekä tiettyjen kestävässä multimodaaliliikenteessä keskeisten laiteryhmien (intermodaalisten lastausyksiköiden ja aluksilla käytettävien nostureiden) hankintaan vain sillä edellytyksellä, että kilpailun ja kaupan vääristyminen on vähäistä. Kestävän multimodaaliliikenteen tiettyjen laiteryhmien hankinnan osalta edellä mainitun edellytyksen täyttävät tukiohjelmat, joilla tuetaan aluksella käytettävien nostureiden hankintaa ja katetaan osa intermodaalisten lastausyksiköiden kuluista ja joissa tuki-intensiteetti pysyy tarkasti määriteltyjen kynnysarvojen alapuolella. Raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvojen hankinnan osalta edellytys täyttyy, kun tuki myönnetään kulkuneuvon ostajalle annettavan takauksen muodossa tarkoin määritellyin ehdoin. Raideliikenteen alalla pk-yrityksillä ja uusilla tulokkailla on vaikeuksia uudistaa tai lisätä kalustoaan, koska investointikustannukset ovat liikkuvaa kalustoa hankittaessa suuret ja rahoituksen saantiin liittyy vaikeuksia. Pienillä midcap-yrityksillä on samanlaisia haasteita. Sisävesiliikenteen alalla useimmat toimijat ovat pk-yrityksiä tai parhaimmillaan pieniä midcap-yrityksiä. Tämän vuoksi niiden on vaikea uudistaa tai lisätä laivastoaan, koska niillä on vaikeuksia saada markkinarahoitusta. Sen vuoksi investointituki, jota myönnetään takauksina raideliikenteen alan uusille tulokkaille ja raide- ja sisävesiliikenteen alan pk-yrityksille ja pienille midcap-yrityksille, edistää kestävää liikennettä vääristämättä kohtuuttomasti kilpailua ja kauppaa.

(26) Unionin liikenne- ja digitaalipolitiikkaa noudattaen tarvitaan lisätoimia eri liikennetietojärjestelmien välisen viestinnän sekä liikenneverkkojen yhteensovittamisen ja rajatylittävän kilpailun mahdollistamiseksi ja liikenneturvallisuuden parantamiseksi unionissa. Tämä on tarpeen liikenneverkkojen erilaisten standardien ja teknisen yhdenmukaistamisen puutteen, tietojen keruun ja jakamisen kannalta yhteensopimattomien välineiden ja järjestelmien sekä datasuvereniteettiin liittyvien huolenaiheiden vuoksi. Lisäksi kokemus, jota on kertynyt arvioitaessa yhteentoimivuuden tukemiseen tarkoitettuja toimenpiteitä, jotka on ilmoitettu vuonna 2008 annettujen, rautatieyrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevien suuntaviivojen ([13]) mukaisesti, osoittaa, että markkinoilla on akuutteja toimintapuutteita, jotka liittyvät puutteelliseen yhteensovittamiseen ja ns. edelläkävijähaittaan silloin, kun tietyn teknologian tai standardin käyttöönoton hyödyt ovat suuremmat kuin liikenteenharjoittajien kaupalliset hyödyt.

(27) Tämä koskee esimerkiksi junakulun- ja liikenteenohjausjärjestelmiä, kuten Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmää (ERTMS). ERTMS on yhtenäinen eurooppalainen merkinanto- ja nopeudenvalvontajärjestelmä, jolla varmistetaan kansallisten raidejärjestelmien yhteentoimivuus, vähennetään merkinantojärjestelmien hankinta- ja kunnossapitokustannuksia sekä lisätään junien nopeutta ja infrastruktuurin kapasiteettia ja nostetaan raideliikenteen turvallisuustasoa. ERTMS koostuu eurooppalaisesta junakulunvalvontajärjestelmästä (ETCS) eli ohjaamon merkinantojärjestelmästä, joka sisältää automaattisen junan kulun valvonnan, rautateiden radiojärjestelmän (RMR) ja automaattisen junanhallinnan (ATO). Tällä hetkellä raideliikenteessä käytettävä RMR-järjestelmä eli raidesovellusten GSM (GSM-R) perustuu 20 vuotta sitten valmistuneisiin eritelmiin. Teknologian vanhentumisen vuoksi on todennäköistä, että teollinen tuki GSM-R:lle ei ole varmaa vuoden 2031 jälkeen. Kun otetaan huomioon saatu kokemus ja se, että yhteentoimivuuden parantamiseen myönnettävän tuen kielteiset vaikutukset kilpailuun ja kauppaan ovat vähäiset, tällaisen tuen olisi kuuluttava tämän asetuksen soveltamisalaan tarkoin määritellyin edellytyksin.

(28) Raide- ja sisävesiliikenteen kilpailukyvyn edistämiseksi on myös tarpeen tukea kestävän maaliikenteen alojen teknistä mukauttamista ja nykyaikaistamista Tällaisten investointien tukemiseen olisi sovellettava ehtoja, joilla rajoitetaan kilpailun ja kaupan vääristymistä, joka heikentäisi tasapuolisia toimintaedellytyksiä sisämarkkinoilla. Ehdoilla, jotka koskevat tällaisen tuen vapauttamista ilmoitusvelvollisuuksista, olisi erityisesti varmistettava tuen välttämättömyys ja oikeasuhteisuus, ja niihin olisi sisällytettävä tukityyppiin ja tukikelpoisiin kustannuksiin liittyviä takeita.

(29) Myöntämällä yrityksille tukea unionin tuleviin normeihin mukautumiseksi korkea yhdenmukaistamisen ja standardoinnin taso voidaan kenties saavuttaa nopeammin. Tukea ei tulisi vapauttaa ilmoitusvelvollisuuksista, jos yritys toteuttaa investointeja saattaakseen toimintansa jo hyväksyttyjen unionin normien mukaisiksi. Jos sen sijaan kyseessä on unionin normi, joka on jo hyväksytty mutta joka ei vielä ole voimassa, tuella voi olla kannustava vaikutus, jos se kannustaa investoinnin toteuttamiseen ja loppuunsaattamiseen vähintään 12 kuukautta ennen normin voimaantuloa, ellei normia sovelleta takautuvasti. Jotta jäsenvaltiot eivät pidättäytyisi unionin normeja tiukempien tai kunnianhimoisempien velvoittavien kansallisten normien asettamisesta, tukitoimenpiteillä voi olla kannustinvaikutus riippumatta siitä, onko olemassa tällaisia kansallisia normeja olemassa. Sama pätee tukeen, joka on myönnetty silloin, kun voimassa on velvoittavia kansallisia normeja, mutta ei unionin normeja.

([13]) Komission tiedonanto "Rautatieyrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevat yhteisön suuntaviivat" (EUVL C 184, 22.7.2008, s. 13).

(30) Koska tiettyihin tukimuotoihin liittyy suurempi riski kilpailun ja kaupan kohtuuttomasta vääristymisestä, komission olisi arvioitava tällaiset tuet niistä ilmoitettaessa silloin kun tiettyyn hankkeeseen myönnetään suuri määrä tukea. Tietyt kynnysarvot ylittävien tukien olisi täten kuuluttava myös jatkossa perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätyn ilmoitusvelvollisuuden piiriin. Olisi varmistettava, että vahvistettuja kynnysarvoja ei kierretä jakamalla hankkeet keinotekoisesti useisiin samankaltaisiin hankkeisiin, joilla on samanlaiset tavoitteet tai tuensaajat.

(31) Koska suurilla tukiohjelmilla on mahdollisesti suurempia kauppaa ja kilpailua vääristäviä vaikutuksia, tukiohjelmille, joiden budjetti ylittää kynnysarvon jonakin vuonna tai absoluuttiseen arvoon perustuvana kokonaismääränä, olisi periaatteessa tehtävä valtiontukiarviointi. Arvioinnilla olisi pyrittävä selvittämään i) ovatko tukiohjelman sisämarkkinoille soveltuvuuden taustalla olevat oletukset ja edellytykset täyttyneet; ja ii) onko tukitoimenpide ollut yleisten ja erityisten tavoitteidensa perusteella tuloksellinen. Lisäksi arvioinnissa olisi kuvattava ohjelman vaikutus kilpailuun ja kauppaan. Valtiontukiarviointi olisi yhtäläisen kohtelun varmistamiseksi tehtävä komission hyväksymän arviointisuunnitelman perusteella. Tällainen suunnitelma olisi tavallisesti laadittava ohjelman suunnittelun yhteydessä ja hyväksyttävä hyvissä ajoin ennen ohjelman voimaantuloa, mutta kaikissa tapauksissa tämä ei välttämättä ole mahdollista. Jotta ei viivytettäisi tukiohjelmien voimaantuloa, tätä asetusta olisi sovellettava niihin aluksi enintään kuuden kuukauden ajan. Komission olisi voitava pidentää tätä ajanjaksoa, kun arviointisuunnitelma on hyväksytty. Tätä varten arviointisuunnitelma olisi annettava komissiolle tiedoksi 20 työpäivän kuluessa ohjelman voimaantulosta. Komissiolla olisi myös poikkeuksellisesti oltava mahdollisuus päättää, että arviointi ei ole tarpeen tapauksen erityispiirteiden vuoksi.

(32) Jäsenvaltioita olisi vaadittava toimittamaan komissiolle kaikki arviointisuunnitelman arvioinnissa tarvittavat tiedot. Komissiolla olisi myös oltava mahdollisuus pyytää tarvittaessa lisätietoja ilman aiheetonta viivytystä. Tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle olisi jätettävä arvioituihin ohjelmiin tehtävät muutokset, lukuun ottamatta muutoksia, jotka eivät voi vaikuttaa siihen, että tukiohjelma soveltuu sisämarkkinoille tämän asetuksen nojalla, tai jotka eivät voi merkittävästi vaikuttaa hyväksytyn arviointisuunnitelman sisältöön. Esimerkiksi puhtaasti muodollisten muutosten, hallinnollisten muutosten tai unionin yhteisrahoittamiin toimenpiteisiin liittyvien muutosten ei periaatteessa tulisi katsoa vaikuttavan merkittävästi hyväksytyn arviointisuunnitelman sisältöön.

(33) Jotta voidaan määrittää, onko tässä asetuksessa säädettyjä ilmoituskynnysarvoja ja tuen enimmäisintensiteettejä noudatettu, olisi otettava huomioon tuettuun toimintaan tai hankkeeseen myönnettävän tuen kokonaismäärä. Tässä asetuksessa olisi määritettävä olosuhteet, joissa eri tukimuotojen kasautuminen voidaan hyväksyä. Tuen, joka on vapautettu tämän asetuksen mukaisista ilmoitusvelvollisuuksista, olisi voitava kasautua minkä tahansa muun yhteismarkkinoille soveltuvan tuen kanssa, jolle on myönnetty poikkeus muiden asetusten nojalla, tai minkä tahansa muun komission hyväksymän tuen kanssa, kunhan kyseiset toimenpiteet eivät koskevat samoja yksilöitävissä olevia tukikelpoisia kustannuksia. Jos eri lähteistä peräisin oleva tuki liittyy samoihin – osittain tai täysin päällekkäisiin – yksilöitävissä oleviin tukikelpoisiin kustannuksiin, kasautumisen olisi oltava sallittua suurimpaan tämän asetuksen nojalla kyseiseen tukeen sovellettavaan tuki-intensiteettiin tai tukimäärään asti. Tässä asetuksessa olisi myös vahvistettava erityissäännöt tuen kasautumisesta sellaisen tuen kanssa, joka kohdistuu yksilöitävissä oleviin tukikelpoisiin kustannuksiin, ja sellaisen tuen kanssa, joka ei kohdistu tällaisiin kustannuksiin, sekä tuen kasautumisesta vähämerkityksisen tuen kanssa. Vähämerkityksistä tukea ei usein myönnetä tai voida kohdentaa tiettyihin yksilöitävissä oleviin tukikelpoisiin kustannuksiin. Tällaisessa tapauksessa olisi oltava mahdollista, että vähämerkityksinen tuki voi kasautua vapaasti tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saaneen valtiontuen kanssa. Kuitenkin kun kyseessä on vähämerkityksinen tuki, joka myönnetään samoihin yksilöitävissä oleviin tukikelpoisiin kustannuksiin kuin tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saanut valtiontuki, kasautuminen olisi sallittava ainoastaan tämän asetuksen II luvussa vahvistettuun tuen enimmäisintensiteettiin asti.

(34) Rahoitus, jota unionin toimielimet, virastot, yhteisyritykset tai muut unionin elimet hallinnoivat keskitetysti ja joka ei kuulu suoraan tai välillisesti jäsenvaltioiden määräysvaltaan, ei ole valtiontukea. Kun tällaista rahoitusta myönnetään yhdessä valtiontuen kanssa, ainoastaan valtiontuki olisi otettava huomioon määritettäessä, onko ilmoituskynnysarvoja ja tuen enimmäisintensiteettejä tai tuen enimmäismääriä noudatettu. Tätä periaatetta olisi sovellettava edellyttäen, että samoihin tukikelpoisiin kustannuksiin myönnetyn julkisen rahoituksen kokonaismäärä ei ylitä sovellettavissa unionin lainsäädännön säännöissä vahvistettua suurinta mahdollista rahoitusastetta.

(35) Valtiontuen läpinäkyvyys on olennaista perussopimuksen sääntöjen asianmukaisen soveltamisen kannalta, ja se edistää sääntöjen noudattamista, vastuuvelvollisuutta ja vertaisarviointeja sekä viime kädessä lisää julkisten varojen käytön vaikuttavuutta. Läpinäkyvyyden varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi perustettava alueellisella tai kansallisella tasolla kattavat verkkosivustot, joilla julkaistaan tiivistelmä jokaisesta tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saaneesta tukitoimenpiteestä. Vaihtoehtoisesti jäsenvaltiot voivat julkaista tiivistelmän jokaisesta poikkeuksen saaneesta tukitoimenpiteestä komission avoimuusmoduulissa. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2019/1024 ([14]) vahvistetun tietojen julkaisemista koskevan tavanomaisen käytännön mukaisesti julkaisemisessa olisi käytettävä vakiomuotoa. Vakiomuodon olisi mahdollistettava tietojen haku, lataaminen ja julkaiseminen internetissä. Linkit kaikkien jäsenvaltioiden valtiontukisivustoille olisi julkaistava komission verkkosivustolla. Jokaisesta tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saaneesta tukitoimenpiteestä olisi asetuksen (EU) 2022/2586 2 artiklan 2 kohdan mukaan julkaistava tiivistelmä komission verkkosivustolla.

(36) Valtiontukisääntöjen noudattamisen valvonta perustuu pitkälti yhteistyöhön jäsenvaltioiden kanssa. Tämän vuoksi jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet, joilla varmistetaan tämän asetuksen noudattaminen, mukaan lukien ryhmäpoikkeuksen saaneista ohjelmista myönnettäville yksittäisille tuille asetettujen ehtojen noudattaminen.

(37) Jotta varmistetaan asetuksen (EU) 2022/2586 mukainen tukitoimenpiteiden tuloksellinen valvonta, on aiheellista säätää vaatimuksista, jotka koskevat jäsenvaltioiden raportointia tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saaneista tukitoimenpiteistä. Lisäksi on aiheellista vahvistaa säännöt sille, mitä tietoja jäsenvaltioiden olisi säilytettävä tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saaneen tuen osalta neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 ([15]) 17 artiklassa asetettu vanhentumisaika huomioon ottaen.

(38) Jotta voidaan lisätä tässä asetuksessa vahvistettujen soveltuvuusedellytysten vaikuttavuutta, komission olisi voitava peruuttaa ryhmäpoikkeuksesta johtuva etu tulevien tukitoimenpiteiden osalta, jos näitä ehtoja ei noudateta. Komission olisi voitava rajata peruuttaminen koskemaan vain tietyntyyppistä tukea, tiettyjä tuensaajia tai tiettyjen viranomaisten toteuttamia tukitoimenpiteitä, jos tämän asetuksen noudattamatta jättäminen vaikuttaa ainoastaan rajoitettuun määrään toimenpiteitä tai tiettyihin viranomaisiin. Tällaisen kohdennetun peruuttamisen on tarkoitus olla oikeasuhteinen korjaustoimenpide, joka liittyy suoraan havaittuun noudattamatta jättämiseen. Jos tukitoimenpidettä ei ole ilmoitettu eikä se täytä kaikkia ilmoitusvelvollisuudesta vapauttamista koskevia edellytyksiä, se on sääntöjenvastaista tukea, jonka komissio tutkii asetuksessa (EU) 2015/1589 säädetyn ilmoittamatta jätettyä tukea koskevan menettelyn mukaisesti. Ryhmäpoikkeuksesta johtuvan edun peruuttaminen tulevien toimenpiteiden osalta ei saisi vaikuttaa aiemmille tämän asetuksen mukaisille toimenpiteille myönnettyyn ryhmäpoikkeukseen.

(39) Kilpailun ja kaupan vääristymiä mahdollisesti aiheuttavien erojen poistamiseksi, pk-yrityksiä koskevien unionin ja kansallisten aloitteiden yhteensovittamisen helpottamiseksi ja hallinnollisen selkeyden ja oikeusvarmuuden vuoksi tämän asetuksen liitteessä I käytetyn pk-yrityksen määritelmän olisi perustuttava komission suosituksessa 2003/361/EY ([16]) esitettyyn määritelmään.

(40) Valtiontukipolitiikkaa olisi tarkistettava säännöllisin väliajoin komissiolle tällä alalla kertyneen kokemuksen perusteella. Sen vuoksi tämän asetuksen soveltamisajan olisi oltava rajoitettu. On aiheellista säätää siirtymäsäännöksistä, joilla säännellään poikkeuksen saaneiden tukiohjelmien kohtelua tämän asetuksen soveltamisajan päätyttyä. Tällaisten sääntöjen olisi annettava jäsenvaltioille aikaa mukautua mahdolliseen tulevaan järjestelmään,

([14]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1024, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, avoimesta datasta ja julkisen sektorin hallussa olevien tietojen uudelleenkäytöstä (EUVL L 172, 26.6.2019, s. 56. ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj).

([15]) Neuvoston asetus (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([16]) Komission suositus 2003/361/EY, annettu 6 päivänä toukokuuta 2003, mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä (EUVL L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

I LUKU

YLEISET SÄÄNNÖKSET

1 artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan seuraaviin tukimuotoihin:

a) toimintatukiohjelmat liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseksi;

b) toimintatukiohjelmat uusien kaupallisten rautatie- ja sisävesirahtiyhteyksien avaamiseen;

c) investointitukiohjelmat raideliikenteen palvelupaikkojen, sisävesiliikenteen palvelupaikkojen sekä multimodaalisten raide- tai sisävesiliikenteen palvelupaikkojen rakentamiseen, parantamiseen tai uudistamiseen, kunhan kyseinen suprastruktuuri sijaitsee sisävesiliikenteen palvelupaikassa tai multimodaalisessa palvelupaikassa, johon on raide- tai sisävesiyhteys;

d) tapauskohtainen investointituki ja investointitukiohjelmat multimodaalisten raide- tai sisävesiliikenteen rahtiterminaalien rakentamiseen, parantamiseen tai uudistamiseen;

e) investointitukiohjelmat yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen;

f) investointitukiohjelmat raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvojen hankintaan;

g) investointitukiohjelmat intermodaalisten lastausyksiköiden ja aluksilla käytettävien nostureiden hankintaan;

h) investointitukiohjelmat kestävän maaliikenteen alojen yhteentoimivuuden parantamiseen;

i) investointitukiohjelmat kestävän maaliikenteen alojen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen.

2. Tätä asetusta ei sovelleta seuraaviin tukimuotoihin:

a) tukiohjelmat, joissa ei nimenomaisesti suljeta pois yksittäisen tuen maksamista yritykselle, jolla on maksamatta sellaiseen komission aikaisempaan päätökseen perustuva perintämääräys, jossa saman jäsenvaltion myöntämä tuki on todettu sääntöjenvastaiseksi ja sisämarkkinoille soveltumattomaksi;

b) tapauskohtainen tuki yritykselle, jolla on maksamatta sellaiseen komission aikaisempaan päätökseen perustuva perintämääräys, jossa saman jäsenvaltion myöntämä tuki on todettu sääntöjenvastaiseksi ja sisämarkkinoille soveltumattomaksi;

c) tuki, jolla suositaan kotimaisia tuotteita tuontituotteiden kustannuksella;

d) tuki vaikeuksissa oleville yrityksille;

e) tukitoimenpiteet, jotka ovat esimerkiksi niihin liittyvien ehtojen vuoksi tai niiden rahoitustavan vuoksi unionin oikeuden vastaisia, erityisesti

   i) tukitoimenpiteet, joissa tuen myöntämisen ehtona on, että tuensaajalla on päätoimipaikka kyseisessä jäsenvaltiossa tai että se on pääasiallisesti sijoittautunut kyseiseen jäsenvaltioon. Vaatimus, jonka mukaan tuensaajalla on oltava tuen maksamisajankohtana toimipaikka tai sivuliike tuen myöntävässä jäsenvaltiossa, on kuitenkin sallittu;

   ii) tuki, jossa tuen myöntämisen ehtona on, että tuensaajan on käytettävä kotimaassa valmistettuja tuotteita tai kotimaisia palveluja;

f) tuki matkustaja- tai rahtiliikenteen julkisen palvelun käsitteeseen liittyvien velvoitteiden täyttämiseen;

g) tuki satamainfrastruktuurille ja satamien kulkuinfrastruktuurille, jota komissio arvioi suoraan perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla tai joka kuuluu asetuksen (EU) N:o 651/2014 soveltamisalaan;

h) tämän asetuksen II luvussa tarkoitetut tukiohjelmat, jos ne kuuluvat tämän asetuksen 20 artiklan soveltamisalaan kuuden kuukauden kuluttua niiden voimaantulosta tai myöhemmästä päivämäärästä, jonka komissio päättää tämän asetuksen 20 artiklan 1 kohdan nojalla;

i) kaikki h alakohdassa tarkoitettujen ohjelmien muutokset, lukuun ottamatta muutoksia, jotka eivät vaikuta tukiohjelman soveltuvuuteen sisämarkkinoille tämän asetuksen nojalla tai eivät merkittävästi vaikuta hyväksytyn arviointisuunnitelman sisältöön.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

a) ’kestävän maaliikenteen aloilla’ raideliikennettä, sisävesiliikennettä ja maaliikenteen kestävää multimodaaliliikennettä;

b) ’liikenteen ulkoisilla kustannuksilla’ kustannuksia, joita liikenteen käyttäjät aiheuttavat mutta joista ne eivät vastaa itse vaan joista vastaa yhteiskunta kokonaisuudessaan ja jotka liittyvät erityisesti kasvihuonekaasupäästöihin, ilman pilaantumiseen, loukkaantumisiin ja kuolemantapauksiin, meluun ja ruuhkiin;

c) ’tukiohjelmalla’ säädöstä, jonka perusteella yksittäisiä tukia voidaan ilman muita täytäntöönpanotoimenpiteitä myöntää yrityksille, jotka määritellään säädöksessä yleisesti ja käsitteellisesti, sekä säädöstä, jonka perusteella tiettyyn hankkeeseen liittymätöntä tukea voidaan myöntää yhdelle tai useammalle yritykselle toistaiseksi ja/tai täsmentämätön määrä;

d) ’uudella kaupallisella rautatierahtiyhteydellä’ kaupallista yhteyttä, jolla harjoitetaan uutta säännöllistä rautatierahtiliikennettä vähintään kahden sellaisen rahtiterminaalin välillä, joiden välillä ei ole harjoitettu suoraa säännöllistä rautatierahtiliikennettä ainakaan kolmeen vuoteen ennen liikennöinnin aloittamista kyseisellä yhteydellä;

e) ’uudella kaupallisella sisävesirahtiyhteydellä’ kaupallista yhteyttä, jolla harjoitetaan uutta säännöllistä sisävesirahtiliikennettä vähintään kahden sellaisen rahtiterminaalin välillä, joiden välillä ei ole harjoitettu säännöllistä suoraa sisävesirahtiliikennettä ainakaan kolmeen vuoteen ennen liikennöinnin aloittamista kyseisellä yhteydellä;

f) ’rahtiterminaalilla’ palvelupaikkaa, joka on varustettu uudelleenlastausta ja rahdin väliaikaista varastointia varten;

g) ’raideliikenteen palvelupaikalla’ unionissa sijaitsevaa ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU ([17]) liitteessä II tarkoitettua palvelupaikkaa (esimerkiksi rautatierahtiterminaalia tai huolto- tai varastotiloja) ja siihen johtavaa kulkuinfrastruktuuria (mukaan lukien infrastruktuurin toiminnan kannalta välttämättömät fyysiset tai digitaaliset laitteet), lukuun ottamatta muun kuin liikennetoiminnan harjoittamiseksi tarvittavia palvelupaikkoja tai laitteita;

h) ’kulkuinfrastruktuurilla’ minkä tahansa tyyppistä multimodaaliseen raide- tai sisävesiliikenteen palvelupaikkaan taikka yhden liikennemuodon raide- tai sisävesiliikenteen palvelupaikkaan johtavaa infrastruktuuria, joka on tarpeen sen varmistamiseksi, että käyttäjät pääsevät näihin palvelupaikkoihin maitse tai vesitse, esimerkiksi tiet, raiteet, kanavat ja sulut;

i) ’sisävesiliikenteen palvelupaikalla’ unionissa sijaitsevaa palvelupaikkaa (esimerkiksi rahtiterminaalia tai huolto- tai varastotilaa) ja siihen johtavaa kulkuinfrastruktuuria (mukaan lukien infrastruktuurin toiminnan kannalta välttämättömät fyysiset tai digitaaliset laitteet), joita käytetään sisävesiliikenteen hoitamiseen, lukuun ottamatta palvelupaikkoja tai laitteita, jotka liittyvät muuhun kuin liikennetoimintaan;

j) ’sataman suprastruktuurilla’ tarkoitetaan maanpäällisiä palvelupaikkoja (esimerkiksi varastointiin), kiinteitä laitteita (esimerkiksi varastoja ja terminaalirakennuksia) sekä liikkuvia laitteita (esimerkiksi nostureita), jotka ovat satama-alueella liikenteeseen liittyvien satamapalveluiden hoitamista varten, edellyttäen, että kyseinen suprastruktuuri sijaitsee multimodaaliliikenteen palvelupaikassa, johon on rautatie- tai sisävesiyhteys;

([17]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

k) ’multimodaalisella raide- tai sisävesiliikenteen palvelupaikalla’ unionissa sijaitsevaa palvelupaikkaa, kuten sataman suprastruktuuria ja raide- tai sisävesiliikenteen rahtiterminaalia, ja siihen johtavaa kulkuinfrastruktuuria (mukaan lukien infrastruktuurin toiminnan kannalta välttämättömät fyysiset tai digitaaliset laitteet), jota tarvitaan muihin liikennemuotoihin yhdistetyn raide- tai sisävesiliikenteen hoitamiseksi, lukuun ottamatta muun kuin liikennetoiminnan harjoittamiseksi tarvittavia palvelupaikkoja tai laitteita;

l) ’multimodaaliliikenteellä’ rahdin tai matkustajien kuljettamista vähintään kahden eri liikennemuodon avulla;

m) ’tapauskohtaisella tuella’ tukea, jota ei myönnetä tukiohjelman perusteella;

n) ’yksityisraiteella’ yksityisomistuksessa olevaa ja yksityisen tahon liikennöimää raideinfrastruktuurin osaa (mukaan lukien raiteet ja muut raideinfrastruktuurin osan käyttämiseksi tarvittavat asennukset tai laitteet), joka yhdistää yleiseen rataverkkoon lastauspaikkoja, joita ei luokitella direktiivin 2012/34/EU liitteen II mukaisiksi palvelupaikoiksi, sekä yksityisomistuksessa olevan ja yksityisen tahon liikennöimän raideinfrastruktuurin osan kanssa käytettävää erityisinfrastruktuuria;

o) ’erityisinfrastruktuurilla’ infrastruktuuria, joka on rakennettu ennakolta yksilöitävissä olevalle yritykselle (yrityksille) ja räätälöity sen (niiden) tarpeisiin;

p) ’raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvolla’

   i) liikkuvaa kalustoa; tai

   ii) sisävesialusta;

q) ’liikkuvalla kalustolla’ mitä tahansa seuraavista:

   i) rahti- ja matkustajaliikenteen veturit ja matkustajaliikenteen liikkuva kalusto, mukaan lukien lämpövoimakoneella tai sähkömoottorilla varustetut vetoyksiköt, omalla käyttövoimalla liikkuvat lämpövoimakoneella tai sähkömoottorilla varustetut henkilöjunat ja matkustajavaunut;

   ii) tavaravaunut, mukaan lukien koko verkkoa varten tarkoitetut matalat kalustoyksiköt ja kuorma-autojen kuljetukseen tarkoitetut kalustoyksiköt;

r) ’sisävesialuksella’ matkustaja- tai rahtiliikenteen alusta, joka on tarkoitettu yksinomaan tai pääasiassa liikennöintiin sisävesiväylillä tai suojatuilla vesillä tai niiden välittömässä läheisyydessä, mukaan lukien alukset, jotka on erityisesti suunniteltu kuljettamaan työntökytkyettä;

s) ’pienillä midcap-yrityksillä’ yrityksiä, jotka täyttävät tämän asetuksen liitteessä IV esitetyt kriteerit. Unionin vuosien 2021–2027 monivuotiseen rahoituskehykseen ([18]) sisältyvästä InvestEU-rahastosta tuettuihin rahoitustuotteisiin liittyvän tuen osalta ’pienellä midcap-yrityksellä’ tarkoitetaan yritystä, joka ei ole pk-yritys ja jonka palveluksessa on enintään 499 työntekijää;

t) ’intermodaalisella lastausyksiköllä’ konttia, vaihtokoria, puoliperävaunua / moottorikäyttöistä tavara-ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jota käytetään intermodaalikuljetuksiin;

u) ’intermodaaliliikenteellä’ rahdin kuljetusta yhdessä ja samassa intermodaalisessa lastausyksikössä käytettäessä peräkkäin useaa kuljetusmuotoa ilman, että rahtia itsessään käsitellään kuljetusmuotoa vaihdettaessa;

v) ’merialuksella’ muuta kuin alusta, joka liikennöi yksinomaan tai pääasiassa sisävesiväylillä tai suojatuilla vesillä tai niiden välittömässä läheisyydessä;

w) ’vaikeuksissa olevalla yrityksellä’ asetuksen (EU) N:o 651/2014 2 artiklan 18 kohdassa määriteltyä vaikeuksissa olevaa yritystä;

x) ’kestävän multimodaaliliikenteen laitteilla’ kestävässä multimodaaliliikenteessä keskeisiä laitteita, kuten nosturilla nostettavia puoliperävaunuja, lukuun ottamatta palvelupaikkojen laitteita;

y) ’yksittäisellä tuella’ i) tapauskohtaista tukea ja ii) tukiohjelman perusteella yksittäisille tuensaajille myönnettävää tukea;

([18]) Neuvoston asetus (EU, Euratom) 2020/2093, annettu 17 päivänä joulukuuta 2020, vuosia 2021–2027 koskevan monivuotisen rahoituskehyksen vahvistamisesta (EUVL L 433 I, 22.12.2020, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj).

z) ’raide- tai sisävesiliikenteen rahtiterminaalilla’ unionissa sijaitsevaa kahden eri rautatiejärjestelmän välistä rahtiterminaalia tai vähintään kahden sellaisen kuljetusmuodon välistä rahtiterminaalia, joista toinen on raide- tai sisävesikuljetus, ja sen kulkuinfrastruktuuria (mukaan lukien infrastruktuurin toiminnan kannalta välttämättömät fyysiset tai digitaaliset laitteet), kuten rahtiterminaaleja sisävesi- tai merisatamissa, sisävesiväylien varrella tai lentoasemilla tai multimodaalisia logistiikkakeskuksia, lukuun ottamatta muun kuin liikennetoiminnan harjoittamiseksi tarvittavia palvelupaikkoja tai laitteita;

aa) ’oman pääoman ehtoisella sijoituksella’ pääoman tarjoamista yritykselle sijoittamalla siihen suoraan tai välillisesti vastineena vastaavan osuuden omistamisesta kyseisestä yrityksestä;

bb) ’oman pääoman luonteisella sijoituksella’ rahoitusmuotoa, joka sijoittuu oman pääoman ehtoisen ja vieraan pääoman ehtoisen rahoituksen välille ja johon liittyvä riski on suurempi kuin paremmassa etuoikeusasemassa olevilla veloilla mutta pienempi kuin rajoituksettomalla omalla pääomalla ja jonka tuotto haltijalle perustuu pääasiassa kohdeyrityksen voittoihin tai tappioihin ja joka on maksukyvyttömyyden yhteydessä vakuudeton. Oman pääoman luonteiset sijoitukset voidaan luokitella vieraaksi pääomaksi, joka on vakuudetonta ja heikommassa etuoikeusasemassa, mukaan lukien välirahoitus, ja joka voidaan joissakin tapauksissa muuntaa omaksi pääomaksi tai etuoikeutetuksi pääomaksi;

cc) ’töiden aloittamisella’ joko investointiin liittyvien rakennustöiden aloittamista tai ensimmäistä laillisesti velvoittavaa sitoumusta tilata laitteita tai – yritysostojen yhteydessä – hankittuun laitokseen suoraan liittyvien omaisuuserien hankintahetkeä, riippuen siitä, kumpi tapahtuu aikaisemmin;

dd) ’myöhemmin käyttöön otettavalla verojärjestelmällä’ järjestelmää, joka on aikaisemman veroetuuksiin perustuvan järjestelmän muutettu versio ja jolla se korvataan;

ee) ’tuki-intensiteetillä’ tuen bruttomäärää ilmaistuna prosentteina tukikelpoisista kustannuksista ennen verojen tai muiden maksujen vähentämistä;

ff) ’liikenteenharjoittajalla’ yrityksiä, jotka kuljettavat matkustajia tai rahtia kestävän maaliikenteen aloilla;

gg) ’kuljetuksen järjestäjällä’ yritystä, joka järjestää rahdin kuljetuksen ja valitsee näin liikennemuodon;

hh) ’kestävällä maaliikenteellä’ rahdin tai matkustajien kuljettamista raiteitse, sisävesitse tai käyttäen kestävän multimodaaliliikenteen muotoja;

ii) ’maaliikenteellä’ rahdin tai matkustajien kuljettamista raiteitse, sisävesitse tai maanteitse;

jj) ’lähimerenkululla’ lastin ja/tai matkustajien kuljettamista meriteitse yhden tai useamman jäsenvaltion maantieteellisillä vesillä sijaitsevien satamien välillä tai jäsenvaltioiden vesillä sijaitsevan sataman ja sellaisen viereisen kolmannen maan vesillä sijaitsevan sataman välillä, jolla on rantaviivaa yhteen tai useampaan jäsenvaltioon rajautuvissa merissä ([19]);

kk) ’kestävällä multimodaaliliikenteellä’ rahdin tai matkustajien kuljettamista vähintään kahden eri liikennemuodon avulla, joista vähintään yhdessä on kyse raide- tai sisävesiliikenteestä, tai multimodaaliliikennettä, jossa yhdistetään maaliikennettä ja lähimerenkulkua;

ll) ’muulla kuin liikennetoiminnalla’ kaupallisia palveluja, jotka eivät liity kestävään maaliikenteeseen, mukaan lukien matkustajille, huolitsijoille tai muille palveluntarjoajille tarjottavat oheispalvelut, kuten toimistojen, liikkeiden ja hotellien vuokraus;

mm) ’TEN-T:llä’ asetuksen (EU) 2024/1679 2 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua verkostoa;

nn) ’rautatieyrityksellä’ direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettua rautatieyritystä;

([19]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679, annettu 13 päivänä kesäkuuta 2024, unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi, asetusten (EU) 2021/1153 ja (EU) N:o 913/2010 muuttamisesta sekä asetuksen (EU) N:o 1315/2013 kumoamisesta (EUVL L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj), 3 artiklan 25 kohta.

oo) ’uudella tulokkaalla’ direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua rautatieyritystä, joka täyttää molemmat seuraavat edellytykset:

i) se on saanut kyseiselle markkinasegmentille direktiivin 2012/34/EU 17 artiklan 3 kohdan nojalla toimiluvan alle 20 vuotta ennen kuin tuki myönnetään;

ii) se ei ole tämän asetuksen liitteessä I olevan 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla sidoksissa rautatieyritykseen, joka on saanut direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 14 kohdan nojalla toimiluvan ennen 1 päivää tammikuuta 2010;

pp) ’pienillä ja keskisuurilla yrityksillä’ tai ’pk-yrityksillä’ yrityksiä, jotka täyttävät tämän asetuksen liitteen I mukaiset kriteerit;

qq) ’eurooppalaisella jokiliikenteen tiedotuspalveluympäristöllä’ kansallisiin jokiliikennetietoihin perustuvaa keskitettynä yhteyspisteenä toimivaa sähköistä alustaa, joka tarjoaa teknisiä ja operatiivisia palveluja jokitiedotuspalvelujen (RIS) käyttäjille ja sisältää linkkejä sähköiseen raportointiin yhden kerran periaatteella, jolla varmistetaan, että kansalaiset ja yritykset toimittavat julkishallinnoille tietoja vain kerran;

rr) ’rahtiliikenteen telematiikkasovelluksilla’ sovelluksia, mukaan lukien tietojärjestelmät (rahdin ja junien reaaliaikainen seuranta), lajittelu- ja jakelujärjestelmät, varaus-, maksu- ja laskutusjärjestelmät, sovellukset, joilla järjestetään yhteyksiä muiden liikennemuotojen kanssa, ja sovellukset, joilla tuotetaan saateasiakirjoja sähköisessä muodossa;

ss) ’eurooppalaisella kalustorekisterillä’ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 ([20]) 22 artiklan 1 kohdassa ja 47 artiklan 5 kohdassa tarkoitettua rekisteriä;

3 artikla

Poikkeuksen edellytykset

Tukiohjelmat, tukiohjelmista myönnetty yksittäinen tuki ja tapauskohtainen tuki katsotaan perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitetuksi sisämarkkinoille soveltuvaksi tueksi, ja ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta edellyttäen, että tuki täyttää kaikki tämän asetuksen I luvussa säädetyt yleiset edellytykset ja II luvussa säädetyt kyseessä olevaa tukimuotoa koskevat erityisedellytykset.

4 artikla

Ilmoituskynnysarvot

Tätä asetusta ei sovelleta, jos seuraavat tuen enimmäismääränä ilmaistut kynnysarvot ylittyvät:

a) ohjelmasta myönnetty yksittäinen toimintatuki uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseen: 15 miljoonaa euroa yhteyttä kohden;

b) ohjelmasta myönnetty yksittäinen investointituki raideliikenteen palvelupaikkojen, sisävesiliikenteen palvelupaikkojen sekä multimodaalisten raide- tai sisävesiliikenteen palvelupaikkojen rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen: 30 miljoonaa euroa hanketta kohden;

c) tapauskohtainen investointituki raide- tai sisävesiliikenteen rahtiterminaalien rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen: 10 miljoonaa euroa hanketta kohden;

d) ohjelmasta myönnetty yksittäinen investointituki yksityisraiteita varten: 4 miljoonaa euroa hanketta kohden.

([20]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/797, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

5 artikla

Tuen läpinäkyvyys

1. Tätä asetusta sovelletaan ainoastaan sellaiseen tukeen, jonka osalta on mahdollista laskea etukäteen tarkka bruttoavustusekvivalentti tarvitsematta tehdä riskinarviointia (läpinäkyvä tuki).

2. Seuraavat tukimuodot katsotaan läpinäkyviksi:

a) avustuksista ja korkotuista koostuva tuki;

b) lainoista koostuva tuki, kun bruttoavustusekvivalentti on laskettu tuen myöntämisajankohtana voimassa olevan viitekoron perusteella, kuten viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta annetussa komission tiedonannossa ([21]) säädetään;

c) veroetuuksina tai maksujen alennuksena toteutettava tuki, kun toimenpiteessä määrätään ylärajasta, jolla voidaan varmistaa, että sovellettavaa kynnysarvoa ei ylitetä;

d) oman pääoman ehtoisten tai oman pääoman luonteisten sijoitusten muodossa myönnettävä tuki, jossa bruttoavustusekvivalentin katsotaan olevan tällaisten sijoitusten nimellismäärä;

e) takauksista koostuva tuki, jos jokin seuraavista edellytyksistä täyttyy:

   i) bruttoavustusekvivalentti on laskettu EY:n perustamissopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta takauksina myönnettäviin valtiontukiin annetussa komission tiedonannossa vahvistettujen safe harbour ‑maksujen perusteella;

   ii) takauksen bruttoavustusekvivalentin laskemiseen käytettävä menetelmä on ennen toimenpiteen täytäntöönpanoa hyväksytty EY:n perustamissopimuksen 107 ja 108 artiklan soveltamisesta takauksina myönnettäviin valtiontukiin annetun komission tiedonannon perusteella sen jälkeen kun kyseisestä menetelmästä on ilmoitettu komissiolle, ja hyväksytty menetelmä koskee nimenomaisesti sentyyppistä takausta ja sentyyppistä kohteena olevaa liiketoimea, joista on kyse tätä asetusta sovellettaessa;

   iii) tuki myönnetään takausten muodossa raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvojen hankintaan tämän asetuksen 14 artiklassa säädettyjä ehtoja noudattaen.

6 artikla

Kannustava vaikutus

1. Tätä asetusta sovelletaan ainoastaan tukeen, jolla on kannustava vaikutus.

2. Tuella katsotaan olevan kannustava vaikutus, jos tuensaaja on jättänyt kirjallisen tukihakemuksen kyseiselle jäsenvaltiolle ennen hanketta tai toimintaa koskevien töiden aloittamista. Tukihakemuksen on sisällettävä ainakin seuraavat tiedot:

a) yrityksen nimi ja koko;

b) kuvaus hankkeesta tai toiminnasta, mukaan lukien sen alkamis- ja päättymispäivä;

c) hankkeen tai toiminnan sijainti;

d) luettelo hankkeen tai toiminnan kustannuksista;

e) tuen muoto (avustus, laina, takaus, takaisinmaksettava ennakko tai muu) ja hankkeessa tai toiminnassa tarvittavan julkisen rahoituksen määrä.

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

3. Suurille yrityksille myönnettävällä tapauskohtaisella tuella katsotaan olevan kannustava vaikutus, jos jäsenvaltio on 2 kohdassa säädettyjen edellytysten täyttymisen varmistamisen lisäksi tarkistanut ennen kyseisen tuen myöntämistä, että tuensaajan laatimasta asiakirja-aineistosta käy ilmi, että tuki johtaa vähintään yhteen seuraavista:

a) hankkeen tai toiminnan merkittävästi laajempi soveltamisala;

b) tuensaajalle hankkeen tai toiminnan toteuttamisesta aiheutuvien kokonaismenojen merkittävä kasvu;

c) hankkeen tai toiminnan merkittävästi nopeampi toteutusvauhti.

4. Poiketen siitä, mitä 2 ja 3 kohdassa säädetään, veroetuuksien muotoisilla toimenpiteillä katsotaan olevan kannustava vaikutus, jos seuraavat kumulatiiviset edellytykset täyttyvät:

a) toimenpiteellä vahvistetaan oikeus tukeen objektiivisin perustein ja ilman jäsenvaltion harkintavaltaa;

b) toimenpide on hyväksytty ja se on tullut voimaan ennen tuetun hankkeen tai toiminnan toteutukseen liittyvien töiden aloittamista; lukuun ottamatta myöhemmin käyttöön otettavia tukiohjelmia, jos kyseinen hanke tai toiminta on kuulunut jo aikaisempien veroetuuksiin perustuvien ohjelmien piiriin.

5. Poiketen siitä, mitä 2, 3 ja 4 kohdassa säädetään, liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseen myönnettävällä tuella katsotaan olevan kannustava vaikutus, jos 10 artiklassa säädetyt edellytykset täyttyvät.

7 artikla

Tuki-intensiteetti ja tukikelpoiset kustannukset

1. Kaikki tuki-intensiteetin ja tukikelpoisten kustannusten laskemisessa käytettävät luvut on ilmaistava ennen verojen tai muiden maksujen vähentämistä. Tukikelpoisista kustannuksista kannettua arvonlisäveroa, joka voidaan kansallisen verolainsäädännön nojalla palauttaa, ei kuitenkaan saa ottaa huomioon laskettaessa tuki-intensiteettiä ja tukikelpoisia kustannuksia. Tukikelpoiset kustannukset on osoitettava asiakirjoilla, joiden on oltava selkeitä, eriteltyjä ja ajantasaisia. Tukikelpoiset kustannukset voidaan laskea noudattaen yksinkertaistettuja kustannusvaihtoehtoja edellyttäen, että toimi rahoitetaan ainakin osittain unionin rahastosta, joka sallii yksinkertaistettujen kustannusvaihtoehtojen käyttämisen, ja että kustannusluokka on asiaankuuluvien säännösten nojalla tukikelpoinen. Tällöin sovelletaan kyseistä unionin rahastoa koskevissa säännöissä säädettyjä yksinkertaistettuja kustannusvaihtoehtoja.

2. Neuvoston Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/241 ([22]) nojalla hyväksymiä elpymis- ja palautumissuunnitelmia noudattaen toteutettavien hankkeiden tukikelpoiset kustannukset voidaan laskea käyttäen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1303/2013 ([23]) tai Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2021/1060 ([24]) vahvistettuja yksinkertaistettuja kustannusvaihtoehtoja.

3. Jos tukea myönnetään muussa muodossa kuin avustuksena, tuen määrä on tuen bruttoavustusekvivalentti.

([22]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/241, annettu 12 päivänä helmikuuta 2021, elpymis- ja palautumistukivälineen perustamisesta (EUVL L 57, 18.2.2021, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj).

([23]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1303/2013, annettu 17 päivänä joulukuuta 2013, Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahastoa, koheesiorahastoa, Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahastoa ja Euroopan meri- ja kalatalousrahastoa koskevista yhteisistä säännöksistä sekä Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahastoa, koheesiorahastoa ja Euroopan meri- ja kalatalousrahastoa koskevista yleisistä säännöksistä sekä neuvoston asetuksen (EY) N:o 1083/2006 kumoamisesta (EUVL L 347, 20.12.2013, s. 320, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj).

([24]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1060, annettu 24 päivänä kesäkuuta 2021, Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahasto plussaa, koheesiorahastoa, oikeudenmukaisen siirtymän rahastoa ja Euroopan meri-, kalatalous- ja vesiviljelyrahastoa koskevista yhteisistä säännöksistä ja varainhoitosäännöistä sekä turvapaikka-, maahanmuutto- ja kotouttamisrahastoa, sisäisen turvallisuuden rahastoa ja rajaturvallisuuden ja viisumipolitiikan rahoitusvälinettä koskevista varainhoitosäännöistä (EUVL L 231, 30.6.2021, s. 159, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj).

4. Tulevaisuudessa maksettava tuki, muun muassa useassa erässä maksettava tuki, diskontataan myöntämisajankohdan mukaiseen arvoon. Tukikelpoiset kustannukset diskontataan niiden myöntämisajankohdan mukaiseen arvoon. Diskonttauksessa käytettävä korko on tuen myöntämisajankohtana sovellettava diskonttokorko, kuten viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta annetussa komission tiedonannossa ([25]) säädetään.

8 artikla

Kasautuminen

1. Tuettuun toimintaan tai hankkeeseen taikka yritykselle (tukimuodosta riippuen) myönnetyn tuen kokonaismäärä on otettava huomioon määritettäessä sitä, noudatetaanko 4 artiklassa säädettyjä ilmoituskynnysarvoja ja II luvussa säädettyjä tuen enimmäisintensiteettejä.

2. Kun unionin toimielinten, virastojen, yhteisyritysten tai muiden unionin elinten keskitetysti hallinnoimaa unionin rahoitusta, joka ei kuulu suoraan tai välillisesti jäsenvaltion määräysvaltaan, myönnetään yhdessä valtiontuen kanssa, ainoastaan valtiontuki on otettava huomioon määritettäessä, onko ilmoituskynnysarvoja ja tuen enimmäisintensiteettejä tai enimmäismääriä noudatettu, edellyttäen, että samoihin tukikelpoisiin kustannuksiin myönnetyn julkisen rahoituksen kokonaismäärä ei ylitä unionin lainsäädännössä vahvistettua suurinta mahdollista rahoitusastetta.

3. Tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saanut tuki, jolla on yksilöitävissä olevia tukikelpoisia kustannuksia, voi kasautua

a) minkä tahansa muun valtiontuen kanssa edellyttäen, että kyseinen tuki ei koske samoja yksilöitävissä olevia tukikelpoisia kustannuksia kuin tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saanut tuki;

b) minkä tahansa muun valtiontuen kanssa, joka liittyy samoihin, osittain tai kokonaan päällekkäisiin tukikelpoisiin kustannuksiin, edellyttäen että tällainen kasautuminen ei johda tämän asetuksen nojalla sovellettavan tuen enimmäisintensiteetin tai enimmäismäärän ylittymiseen;

c) minkä tahansa vähämerkityksisen tuen kanssa, joka liittyy samoihin tukikelpoisiin kustannuksiin kuin tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saanut tuki, edellyttäen että tällainen kasautuminen ei johda tämän asetuksen nojalla sovellettavan tuen enimmäisintensiteetin tai enimmäismäärän ylittymiseen;

d) minkä tahansa muun valtiontuen kanssa, jolla ei ole yksilöitävissä olevia tukikelpoisia kustannuksia, ja erityisesti minkä tahansa tuen kanssa, jolla ei ole yksilöitävissä olevia tukikelpoisia kustannuksia ja jolle on myönnetty poikkeus asetuksella (EU) N:o 651/2014, tai minkä tahansa vähämerkityksisen tuen kanssa, jolla ei ole yksilöitävissä olevia tukikelpoisia kustannuksia.

9 artikla

Julkaiseminen ja tiedottaminen

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava seuraavien tietojen julkaiseminen komission avoimuusmoduulissa ([26]) tai kattavalla valtiontukisivustolla kansallisella tai alueellisella tasolla:

a) 19 artiklassa tarkoitettu, liitteessä II olevan mallin mukainen vakiomuotoinen tiivistelmä tai linkki siihen;

b) 19 artiklassa tarkoitettu kunkin tukitoimenpiteen koko teksti tai linkki koko tekstiin;

c) liitteessä III tarkoitetut tiedot jokaisen yli 100 000 euron suuruisen yksittäisen tuen myöntämisestä.

2. Jäsenvaltioiden on järjestettävä kattavat valtiontukien verkkosivustonsa siten, että liitteessä III tarkoitetut tiedot löytyvät helposti.

([25]) EUVL C 14, 19.1.2008, s. 6.
([26]) Valtiontukien avoimuusmoduulin julkinen haku: https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=fi.

3. Veroetuuksiin perustuvien tukiohjelmien tapauksessa 1 kohdan edellytysten katsotaan täyttyvän, jos jäsenvaltio julkaisee vaaditut tiedot yksittäisistä tukimääristä seuraavia vaihteluvälejä käyttäen (miljoonaa euroa):

0,1–0,5,

0,5–1,

1–2,

2–5,

5–10,

10–20,

20–50,

50 ja enemmän.

4. Jäsenvaltioiden on julkaistava 1 kohdan c alakohdassa tarkoitetut tiedot organisoidulla ja esteettömällä tavalla vakiomuodossa, kuten liitteessä III esitetään, ja sivustolla on oltava toimivat haku- ja lataustoiminnot. Jäsenvaltioiden on julkaistava nämä tiedot kuuden kuukauden kuluessa tuen myöntämisestä, tai veroetuuksina myönnettävän tuen tapauksessa vuoden kuluessa veroilmoituksen jättämisen määräpäivästä. Tietojen on oltava saatavilla vähintään kymmenen vuoden ajan tuen myöntämispäivästä.

5. Komissio julkaisee verkkosivustollaan

a) linkit 1 kohdassa tarkoitettuihin valtiontuen verkkosivustoihin;

b) 19 artiklassa tarkoitetut tiivistelmät.

II LUKU

ERI TUKIMUOTOJA KOSKEVAT ERITYISSÄÄNNÖKSET

1 JAKSO

Toimintatuki

10 artikla

Tuki liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseen

1. Toimintatukiohjelmat liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseksi ovat perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitettuja sisämarkkinoille soveltuvia tukia, ja ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta edellyttäen, että tässä artiklassa ja I luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

2. Tukea voidaan myöntää raiteilla tai sisävesiväylillä suoritettaviin sekä kestäviin multimodaalisiin matkustajien ja rahdin kuljetuksiin. Tuki on myönnettävä liikenteenharjoittajille tai kuljetusten järjestäjille, jotka valitsevat kestävän maaliikenneratkaisun.

3. Tukikelpoiset kustannukset ovat liikenteen ulkoisten kustannusten se osa, joka voidaan välttää, kun käytetään kestävää multimodaaliliikennettä eli raide-, sisävesi- ja/tai lähimerenkulkua, sen sijaan, että käytettäisiin vähemmän kestäviä kilpailevia liikennemuotoja. Vältetyt ulkoiset kustannukset lasketaan liikenteen ulkoisia kustannuksia koskevassa komission käsikirjassa ([27]), sellaisena kuin se on muutettuna tai korvattuna, esitettyjen sääntöjen ja menetelmien mukaisesti.

([27]) Euroopan komissio, liikenteen ja liikkumisen pääosasto, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. ym., *Handbook on the external costs of transport* – Version 2019–1.1, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

4. Tukikelpoiset kustannukset lasketaan siten, että i) tuetun liikennemuodon ja sen vähemmän kestävän vaihtoehdon välinen ulkoisten kustannusten erotus ilmoitettuna matkustajakilometriä, tonnikilometriä tai kulkuneuvokilometriä (tai muuta komission käsikirjassa esitettyä liikennesuoritetta) kohti kerrotaan ii) tuensaajien saman suoritteen kokonaisvolyymilla ajankohtana, jona tukikelpoiset kustannukset aiheutuivat. Jäsenvaltiot voivat käyttää ulkoisia kustannuksia koskevaa menetelmää kaikenlaisten toimintakustannusten, myös infrastruktuurin käyttöön liittyvien toimintakustannusten, laskemiseksi.

5. Tuki-intensiteetti saa olla enintään 60 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

6. Tuki on myönnettävä tosiasiallisten liikennesuoritteiden perusteella, jotka ilmaistaan kulkuneuvokilometreinä, matkustajaliikennepalvelujen osalta matkustajakilometreinä, rahtiliikennepalvelujen osalta tonnikilometreinä tai muuna komission käsikirjassa esitettynä liikennesuoritteena, ei kiinteämääräisenä korvauksena.

7. Liikenteenharjoittajille ja kuljetusten järjestäjille myönnetyllä tuella on ylläpidettävä tai vauhditettava kestävän maaliikenteen muotoihin siirtymistä. Tätä varten tuensaajien on asetettava julkisesti saataville vähintään seuraavat tiedot:

a) tuen myöntävä viranomainen;

b) tuen myöntämispäivä;

c) saadut tukimäärät;

d) tukiajanjakso ja tuen kattamat toimet.

11 artikla

Tuki rautateiden ja sisävesiväylien uusien kaupallisten rahtiliikenneyhteyksien avaamiseen

1. Tukiohjelmat uusien kaupallisten sisävesi- ja rautatierahtiyhteyksien avaamiseen ovat perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitettuja sisämarkkinoille soveltuvia tukia, ja ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta edellyttäen, että tässä artiklassa ja I luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

2. Tuki on myönnettävä liikenteenharjoittajille tai kuljetusten järjestäjille, jotka kokoavat kysyntää ja järjestävät säännöllisiä rahtikuljetuksia raide- tai sisävesiliikenteen rahtiterminaalien välillä, rautateiden ja sisävesiväylien uusien kaupallisten rahtiliikenneyhteyksien avaamiseen.

3. Tukikelpoisia kustannuksia ovat kyseisestä yhteydestä johtuvat liiketoiminnan tappiot enintään viideltä vuodelta siitä päivästä alkaen, jona tuensaaja aloittaa uuden kaupallisen yhteyden liikennöinnin.

4. Myös uuden yhteyden mahdolliseen käyttöönottoon liittyvät ja sitä edeltävät toimintakustannukset, kuten taustaselvitykset tai toteutettavuustutkimukset, ovat tukikelpoisia. Jos uusi kaupallinen yhteys otetaan käyttöön, tällaiset toimintakustannukset sisällytetään uuden kaupallisen yhteyden ensimmäisen toimintavuoden tukikelpoisiin kustannuksiin. Jos uutta kaupallista yhteyttä ei oteta käyttöön, toimintakustannuksia pidetään tukikelpoisina enintään vuoden ajan siitä, kun ne ovat syntyneet.

5. Tässä artiklassa ’liiketoiminnan tappioilla’ tarkoitetaan uudesta kaupallisesta yhteydestä saatujen tulojen sekä siitä syntyneiden, siihen liittyvien ja sen avaamista edeltävistä töistä johtuvien toimintakustannusten välistä negatiivista erotusta. Uuteen kaupalliseen yhteyteen liittyviin tukikelpoisiin kustannuksiin sisältyvät kaikki kyseisen yhteyden liikennöinnistä aiheutuvat välittömät toimintakustannukset sekä asianmukainen osuus uuden kaupallisen yhteyden ja muun toiminnan yhteisistä toimintakustannuksista. Tulojen osalta on otettava huomioon kaikki uudesta kaupallisesta yhteydestä saadut tulot, mukaan lukien mahdolliset toimintatuet, jotka on saatu liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseksi.

6. Tuki-intensiteetti saa olla enintään 80 prosenttia ensimmäisen vuoden tukikelpoisista kustannuksista, 70 prosenttia toisen vuoden tukikelpoisista kustannuksista, 60 prosenttia kolmannen vuoden tukikelpoisista kustannuksista, 50 prosenttia neljännen vuoden tukikelpoisista kustannuksista ja 40 prosenttia viidennen vuoden tukikelpoisista kustannuksista.

7. Tukea voidaan maksaa etukäteen vain, jos sitä maksetaan vuosittain eli kunkin vuoden pituisen jakson alussa. Jos tukea maksetaan etukäteen, tukikelpoiset kustannukset arvioidaan etukäteen kohtuullisten ennusteiden perusteella ja diskontataan niiden myöntämisajankohdan mukaiseen arvoon.

8. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön valvonta- ja takaisinperintämenetelmä, jotta voidaan varmistaa, että 6 kohdan mukaista tuki-intensiteettiä ei ylitetä.

2 JAKSO

Investointituki

A alajakso

Investointituki yhden liikennemuodon ja multimodaalisia raide- ja sisävesiliikenteen palvelupaikkoja sekä yksityisraiteita varten

12 artikla

Tuki yhden liikennemuodon ja multimodaalisten raide- tai sisävesiliikenteen palvelupaikkojen rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen

1. Raideliikenteen palvelupaikkojen, sisävesiliikenteen palvelupaikkojen sekä multimodaalisten raide- tai sisävesiliikenteen palvelupaikkojen rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen (korvaaminen mukaan lukien) myönnettävä tuki on perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitettua sisämarkkinoille soveltuvaa tukea, ja se vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta edellyttäen, että tässä artiklassa ja I luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

2. Tuki on myönnettävä sellaisten raideliikenteen palvelupaikkojen, sisävesiliikenteen palvelupaikkojen sekä multimodaalisten raide- tai sisävesiliikenteen palvelupaikkojen omistajille ja liikenteenharjoittajille, jotka rakentavat, parantavat tai uudistavat tällaisia palvelupaikkoja tukiohjelmien mukaisesti, lukuun ottamatta raide- tai sisävesiliikenteen rahtiterminaalien rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen myönnettävää tukea, jota voidaan myöntää myös tapauskohtaisena tukena. Kun tapauskohtaista tukea myönnetään, etukäteen arvioidun kapasiteetin potentiaalisen kysynnän on ylitettävä, vähintään keskipitkällä aikavälillä, tuetun palvelupaikan ja sellaisten muiden olemassa olevien tai jo suunniteltujen palvelupaikkojen yhteenlaskettu kapasiteetti, joita voitaisiin kohtuudella käyttää vaihtoehtona tuetulle palvelupaikalle.

3. Tukikelpoisia kustannuksia ovat sellaiseen aineelliseen (kiinteään ja irtaimeen) sekä aineettomaan omaisuuteen liittyvät investointikustannukset, joka liittyy suoraan asianomaisen palvelupaikan rakentamiseen, parantamiseen tai uudistamiseen. Investointikustannuksilla on katettava maanpäällisiä rakenteita (esimerkiksi varastointiin), kiinteitä laitteita (esimerkiksi varastoja ja terminaalirakennuksia) sekä palvelupaikassa sijaitsevia palvelupaikan toiminnassa käytettäviä laitteita (esimerkiksi pinoamistrukkeja) sekä tietoteknisiä ja digitaalisia laitteita ja ohjelmistoja liikenteeseen liittyvien palvelujen tarjoamista varten. Tukikelpoisia ovat myös toteutettavuus- ja topologisista tutkimuksista syntyneet kustannukset sekä suunnittelu- ja asennuskustannukset.

4. Muusta kuin liikennetoiminnasta johtuvat kustannukset eivät ole tukikelpoisia.

5. Tuen määrä ei saa ylittää seuraavista kynnysarvoista alempaa:

a) tukikelpoiset kustannukset, joista vähennetään investoinnin taloudelliselta pitoajalta lasketun diskontatun liikevoiton ja investoinnin diskontatun loppuarvon (jäännösarvo investoinnin taloudellisen pitoajan lopussa) summa. Diskontattuun liikevoittoon lasketaan myös kyseisessä palvelupaikassa harjoitettavaan liikennetoimintaan yhteydessä olevasta, muusta kuin liikennetoiminnasta (kuten palvelupaikassa sijaitsevien liiketilojen vuokrauksesta) saatava nettoliikevoitto. Diskontattu liikevoitto ja loppuarvo on vähennettävä tukikelpoisista kustannuksista etukäteen kohtuullisten ennusteiden perusteella tai jälkikäteen takaisinperintämenettelyllä. Tuen määrä voi mahdollistaa kohtuullisen voiton tuottamisen. Kohtuullinen voitto määritetään kyseessä olevalla toimialalla tavanomaisen voiton sekä hankkeen tyypin perusteella. Pääoman tuotto, joka ei ylitä sovellettavaa swap-korkoa lisättynä 100 peruspisteen preemiolla, katsotaan joka tapauksessa kohtuulliseksi;

b) 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

6. Poiketen siitä, mitä 5 kohdassa säädetään, kun tuen määrä on enintään 5 miljoona euroa hanketta kohti, tuen enimmäisintensiteetti on 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

7. Tuki-intensiteettiä voidaan korottaa enintään 10 prosenttiyksikköä TEN-T-verkon varrella sijaitsevien palvelupaikkojen osalta.

8. Kaikilla kiinnostuneilla käyttäjillä on oltava pääsy tuettuun palvelupaikkaan avoimin, läpinäkyvin ja syrjimättömin perustein alakohtaista lainsäädäntöä, kuten direktiiviä 2012/34/EU, noudattaen.

9. Mahdolliset toimiluvat tai muut toimeksiannot kolmansille osapuolille tuetun palvelupaikan rakentamista, parantamista, ylläpitämistä tai vuokraamista varten on myönnettävä kilpailuun pohjautuvasti, läpinäkyvästi, syrjimättömästi ja ilman ehdollisuutta.

10. Jos tuetun palvelupaikan omistaja, ylläpitäjä ja jokin sen odotettu loppukäyttäjä kuuluvat samaan yritykseen tai ovat liitteessä I tarkoitettuja sidosyrityksiä, toimilupa palvelupaikan ylläpitoon on myönnettävä avoimella, kilpailuun perustuvalla, läpinäkyvällä ja syrjimättömällä valintamenettelyllä, johon mahdollisten sidosyritysten on voitava osallistua. Tätä kohtaa ei sovelleta raideliikenteen palvelupaikkojen, sisävesiliikenteen palvelupaikkojen ja multimodaalisten raide- tai sisävesiliikenteen palvelupaikkojen parantamista varten myönnettävään tukeen, jos parantamisen investointikustannukset vähintään viiden vuoden aikana ovat enintään 10 prosenttia alkuinvestoinnin arvosta.

13 artikla

Tuki yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen

1. Tukiohjelmat yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen tai uudistamiseen (korvaaminen mukaan lukien) ovat perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitettua sisämarkkinoille soveltuvaa tukea, ja ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta edellyttäen, että tässä artiklassa ja I luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

2. Tuki on myönnettävä yksityisraiteen omistajalle tai yksityisraiteella toimintaa harjoittavalle, joka rakentaa yksityisraiteen tai parantaa tai uudistaa sellaista.

3. Tukikelpoisia kustannuksia ovat kaikki suoraan yksityisraiteen rakentamiseen, parantamiseen tai uudistamiseen liittyvät investointikustannukset. Tukikelpoisia ovat myös toteutettavuus- ja topologiset tutkimukset sekä suunnittelu- ja asennuskustannukset. Kustannukset, jotka aiheutuvat yksityisraiteella harjoitettavan raideliikenteen kannalta olennaisista lastaus- ja purkulaitureista ja laitteista, ovat myös tukikelpoisia edellyttäen, että kyseiset laiturit ja laitteet hankitaan yksityisraiteilla olevien junien lastaamista ja purkamista varten.

4. Tuen määrä ei saa ylittää seuraavista kynnysarvoista alempaa:

a) tukikelpoiset kustannukset, joista vähennetään investoinnin taloudelliselta pitoajalta lasketun diskontatun liikevoiton ja investoinnin diskontatun loppuarvon (jäännösarvo investoinnin taloudellisen pitoajan lopussa) summa. Diskontattu liikevoitto ja loppuarvo on vähennettävä tukikelpoisista kustannuksista etukäteen kohtuullisten ennusteiden perusteella tai jälkikäteen takaisinperintämenettelyllä. Tuen määrä voi mahdollistaa kohtuullisen voiton tuottamisen. Kohtuullinen voitto määritetään kyseessä olevalla toimialalla tavanomaisen voiton sekä hankkeen tyypin perusteella. Pääoman tuotto, joka ei ylitä sovellettavaa swap-korkoa lisättynä 100 peruspisteen preemiolla, katsotaan joka tapauksessa kohtuulliseksi;

b) 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

5. Poiketen siitä, mitä 4 kohdassa säädetään, kun tuen määrä on enintään 2,5 miljoona euroa hanketta kohti, tuen enimmäisintensiteetti on 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

B alajakso

Investointituki raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvojen ja kestävän multimodaaliliikenteen laitteiden hankintaan

14 artikla

Tuki raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvojen hankintaan

1. Investointitukiohjelmat, joilla tuetaan raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvojen hankintaa, ovat perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitettua sisämarkkinoille soveltuvaa tukea, ja ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta edellyttäen, että tässä artiklassa ja I luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

2. Tukikelpoisia kustannuksia ovat kaikki raide- tai sisävesiliikenteen uusien tai käytettyjen kulkuneuvojen hankintaan liittyvät investointikustannukset, ilman muuta saatua tukea. Tällaisia kustannuksia voivat olla erityisesti kulkuneuvon hinta ja toimituskustannukset. Suunnitteluun liittyvien tutkimusten, konsultoinnin ja teknisen suunnittelun kustannukset ovat tukikelpoisia edellyttäen, että ne liittyvät ja sisältyvät tässä artiklassa tarkoitettuihin investointeihin. Tukea ei voi myöntää aluksille, jotka on rakennettu erityisesti hinaustoimintaa varten (hinaajille).

3. Tuki on myönnettävä

a) raideliikennealan uusille tulokkaille; tai

b) pk-yrityksiksi tai pieniksi midcap-yrityksiksi luokiteltaville rautatieyrityksille, sisävesiliikenteen harjoittajille tai raide- ja sisävesiliikenteen alan leasingyrityksille.

4. Tuki on myönnettävä raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvon ostajalle takauksen muodossa. Takaus on annettava suoraan lopulliselle tuensaajalle tai rahoituksen välittäjänä toimivalle luottolaitokselle tai muulle rahoituslaitokselle, kunhan tuensaaja voi valita rahoituksen välittäjän vapaasti. Rahoituksen välittäjän on pystyttävä osoittamaan, että sillä on käytössään menetelmä, jolla varmistetaan, että edut siirretään mahdollisimman kattavasti lopullisille tuensaajille suurempina rahoitusmäärinä, riskialttiimpina salkkuina, pienempinä vakuusvaatimuksina tai alhaisempina korkoina kuin ilman näitä julkisia takauksia.

5. Takaus on myönnettävä uusille yksittäisille lainoille, joilla hankitaan raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvoja. Taattavan lainan nimellismäärä ei saa ylittää tukikelpoisia kustannuksia. Takaus saa olla enintään 80 prosenttia taattavasta lainasta. Jos myöntävän jäsenvaltion luottoluokitus on AAA–A, julkisesta takauksesta on perittävä vähintään 50 peruspisteen suuruinen maksu.

6. Takauksen kesto on rajattava enintään 15 vuoteen.

7. Raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvojen hankintaan myönnettävä tuki voi kasautua yhteentoimivuuden parantamiseen tai tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen myönnettävän tuen kanssa, jos tämän asetuksen 16 artiklan 6 kohdassa tarkoitettuun yhteentoimivuuden parantamiseen liittyvät ylimääräiset nettokustannukset ja 17 artiklan 6 kohdassa tarkoitettuun nykyaikaistamiseen ja tekniseen mukauttamiseen liittyvät investoinnit jätetään 2 kohdassa määritettyjen tukikelpoisten kustannusten ulkopuolelle.

15 artikla

Tuki intermodaalisten lastausyksiköiden ja aluksilla käytettävien nostureiden hankintaan

1. Investointitukiohjelmat uusien tai käytettyjen intermodaalisten lastausyksiköiden tai aluksilla käytettävien nostureiden hankintaan ovat perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitettua sisämarkkinoille soveltuvaa tukea, ja ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta edellyttäen, että tässä artiklassa ja I luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

2. Tuki on myönnettävä yrityksille, jotka hankkivat intermodaalisia lastausyksiköitä ja aluksilla käytettäviä nostureita.

3. Seuraavat kustannukset ovat tukikelpoisia:

a) intermodaaliset lastausyksiköt: yksinomaan maantieliikenteessä käytettävien kuljetusyksiköiden ja uudelleenlastattavien, kestävän multimodaaliliikenteen mahdollistavien intermodaalisten lastausyksiköiden välinen kustannusero;

b) aluksilla käytettävät nosturit: koko hankintahinta.

4. Tukikelpoisiin kustannuksiin sisältyvät toteutettavuustutkimukset sekä suunnittelu- ja asennuskustannukset.

5. Tuen määrä ei saa ylittää tuki-intensiteettiä, joka on 3 kohdan a alakohdassa tarkoitetussa tapauksessa 40 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista ja 3 kohdan b alakohdassa tarkoitetussa tapauksessa 20 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

C alajakso

Investointituki yhteentoimivuuden parantamiseen sekä tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen

16 artikla

Tuki yhteentoimivuuden parantamiseen

1. Investointitukiohjelmat, joilla tuetaan investointeja omaisuuteen, jolla edistetään katkeamattomia liikennevirtoja kansallisten verkostojen tai liikennemuotojen välillä, ovat perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitettua sisämarkkinoille soveltuvaa tukea, ja ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta edellyttäen, että tässä artiklassa ja I luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

2. Tuki on myönnettävä raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvojen omistajille, liikenteenharjoittajille ja kuljetusten järjestäjille 3 kohdassa tarkoitettujen investointien toteuttamiseksi kestävän maaliikenteen aloilla.

3. Tukikelpoiset investointihankkeet voivat liittyä seuraaviin:

a) eurooppalainen junakulunvalvontajärjestelmä (ETCS), tulevaisuuden rautatieliikenteen viestintäjärjestelmä (FRMCS), myös yhdistettynä raidesovellusten GSM-järjestelmän (GSM-R) laitteisiin, ja automaattinen junanhallinta (ATO) osana Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmää (ERTMS), sellaisena kuin se on kuvattu unionin sekundaarilainsäädännössä ([28]);

b) digitaalinen automaattikytkentä ([29]) (Digital Automatic Coupling, DAC);

c) GSM-R-laitteet erillisinä laitteina;

d) liikkuvan kaluston mukauttaminen erilaisiin sähköjärjestelmiin;

e) liikkuvan kaluston mukauttaminen eri raideleveyksiin;

f) sisävesialusten mukauttaminen palvelemaan merisatamia ja merialusten mukauttaminen palvelemaan sisävesisatamia;

g) sisävesialusten mukauttaminen muuttuviin liikennöintiolosuhteisiin, mukaan lukien matalaan vedenpintaan;

h) liikkuvan kaluston ja sisävesialusten automatisointi;

i) kulkuneuvojen mukauttaminen intermodaalisten lastausyksiköiden kuljettamiseen;

([28]) Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2023/1695, annettu 10 päivänä elokuuta 2023, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja asetuksen (EU) 2016/919 kumoamisesta (EUVL L 222, 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

([29]) DAC on yhteentoimiva komponentti, jolla tavarajunaan liitetty liikkuva kalusto voidaan kytkeä ja irrottaa automaattisesti sekä fyysisten (esimerkiksi mekaaninen kytkentä ja paineilmalla toimiva jarrujohto) että digitaalisten (esimerkiksi sähköteho ja datayhteydet) kytkentöjen osalta. DAC mahdollistaa nykyaikaisen ja digitaalisen eurooppalaisen rautatierahtiliikenteen harjoittamisen. Sen lisäksi, että DAC:n automaattiset prosessit lisäävät tehokkuutta, DAC:llä myös varmistetaan riittävä energiansyöttö telematiikkasovelluksille sekä turvallinen tietoliikenne kaikkialla junassa.

j) keskeiset teknologiat, joita tarvitaan jokitiedotuspalvelun (RIS) toteuttamiseksi (eurooppalainen RIS-ympäristö), sisävesiliikenteen elektroninen merikarttajärjestelmä, ilmoitukset kapteeneille, sisävesialusten automaattinen tunnistusjärjestelmä ja alusten kansainvälinen ilmoittautumisjärjestelmä;

k) rahtiliikenteen telematiikkasovellukset ja muut rahtiliikenteessä käytettävät ohjelmistot siltä osin kuin ne edistävät katkeamattomia liikennevirtoja eri liikennemuotojen välillä, erityisesti multimodaaliset tunnistus-, seuranta- ja jäljitysjärjestelmät sekä multimodaaliset tiedonvaihtoalustat, lukuun ottamatta investointeja matkustajaliikenteessä käytettäviin sovelluksiin, kuten järjestelmiin, joilla matkustajille annetaan tietoa ennen matkaa ja matkan aikana, matkustajaliikenteen varaus- ja maksujärjestelmiin, matkatavaroiden hallintaan tai matkustajajunien välisten sekä niiden ja muiden matkustajaliikennemuotojen välisten yhteyksien hallintaan.

4. Tukikelpoisia kustannuksia ovat kaikki kustannukset, jotka ovat välttämättömiä 3 kohdassa tarkoitettujen investointihankkeiden toteuttamiseksi. Tällaisiin kustannuksiin sisältyvät erityisesti asiaankuuluvan teknologian hankinta- ja asennuskustannukset, projektinhallintakustannukset ja toimituskustannukset. Tukikelpoisia ovat myös valmiustason TRL9 ([30]) teknologioiden käyttöönottoon tähtääviin selvityksiin, testaamiseen ja hyväksymiseen sekä pilotti- ja prototyyppilaitoksiin liittyvät kustannukset. Ylläpitokustannukset eivät ole tukikelpoisia. Tuella rahoitettava omaisuus voi olla uutta tai käytettyä. ERTMS:ään liittyvien yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitettujen investointien osalta kustannukset, jotka aiheutuvat eurooppalaisen maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän (EGNSS) toimintojen integroimisesta ERTMS:ään, ovat tukikelpoisia. Tukikelpoisia ovat myös kustannukset, jotka liittyvät GSM-R-laitteisiin yhdessä FRMCS-laitteiden kanssa. Erillisiin GSM-R-laitteisiin tehtäviin investointeihin liittyvät kustannukset ovat tukikelpoisia ainoastaan, jos ne ovat aiheutuneet viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2031.

5. Tuki-intensiteetti saa olla enintään

a) 90 prosenttia 3 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettujen investointihankkeiden tukikelpoisista kustannuksista;

b) 50 prosenttia 3 kohdan c–k alakohdassa tarkoitettujen investointihankkeiden tukikelpoisista kustannuksista.

6. Kun on kyse yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi tehtävistä investoinneista raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvojen, intermodaalisten lastausyksiköiden tai aluksilla käytettävien nostureiden suunnitellun hankinnan yhteydessä, tukikelpoiset kustannukset rajoitetaan yhteentoimivuuden mahdollistamisesta johtuviin ylimääräisiin nettokustannuksiin, ellei näitä kustannuksia ole katettu jo jollain muulla tukimuodolla, kuten 14 ja 15 artiklassa tarkoitetulla tuella. Yhteentoimivuuden mahdollistamisesta aiheutuvat ylimääräiset nettokustannukset lasketaan seuraavien erotuksena: hankittavaksi suunnitellun raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvon, intermodaalisen lastausyksikön tai aluksella käytettävän nosturin, jossa yhteentoimivuuden mahdollistavat investoinnit on tehty, kokonaishinta sekä saman tai samanlaisen kulkuneuvon, intermodaalisen lastausyksikön tai aluksella käytettävän nosturin kokonaishinta vaihtoehtoisessa skenaariossa, jossa kyseisiä yhteentoimivuuden mahdollistavia investointeja ei ole tehty.

7. Yhteentoimivuuden parantamiseksi tarkoitetulla tuella rahoitetun omaisuuden siirtoa tai käyttöä maksua vastaan (kuten vuokraamista) koskeviin sopimusjärjestelyihin on sisällyttävä vähintään viiden vuoden ajan tuen myöntämisestä lauseke, jossa täsmennetään, että kyseisen omaisuuden yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi tehty investointi on rahoitettu valtiontuella. Sopimusjärjestelyissä on soveltuvissa tapauksissa täsmennettävä myös 9 kohdassa säädetyt asiaankuuluvat velvoitteet ja ilmoitettava tuen määrä.

8. Tuettu investointi on toteutettava ja saatettava päätökseen vähintään vuosi ennen päivää, jona kyseinen investointi tulee pakolliseksi unionin tasolla.

9. Tuetusta investoinnista hyötyvien liikkuvan kaluston osien rekisteröinnin tilan on pysyttävä voimassa vähintään viiden vuoden ajan investoinnin toteuttamisen jälkeen, mistä on osoituksena komission täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2018/1614 ([31]) lisäyksessä 3 määritelty koodi 00 eurooppalaisessa kalustorekisterissä.

([30]) Komission tiedonanto ”Puitteet tutkimus- ja kehitystyöhön sekä innovaatiotoimintaan myönnettävälle valtiontuelle” (EUVL C 414, 28.10.2022, s. 1), alaviite 60. Ks. myös Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Kehitystä vauhdittavaa keskeistä teknologiaa koskeva eurooppalainen strategia – silta kasvun ja työllisyyden edistämiseen” (COM(2012) 341 final).

([31]) Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2018/1614, annettu 25 päivänä lokakuuta 2018, Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 47 artiklassa tarkoitettuja kalustorekistereitä koskevista eritelmistä sekä komission päätöksen 2007/756/EY muuttamisesta ja kumoamisesta (EUVL L 268, 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

17 artikla

Tuki tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen kestävän maaliikenteen aloilla

1. Investointitukiohjelmat, joilla tuetaan investointeja omaisuuteen, jolla edistetään teknistä mukauttamista ja nykyaikaistamista kestävän maaliikenteen aloilla, ovat perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitettua sisämarkkinoille soveltuvaa tukea, ja ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta edellyttäen, että tässä artiklassa ja I luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

2. Tuki on myönnettävä raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvojen omistajille, liikenteenharjoittajille ja kuljetusten järjestäjille 3 kohdassa tarkoitettujen investointien toteuttamiseksi kestävän maaliikenteen aloilla.

3. Tukikelpoiset investointihankkeet voivat liittyä seuraaviin:

a) liikkuvaan kalustoon tehtävä jälkiasennus tai liikkuvan kaluston kunnostus;

b) sisävesialukseen tehtävä jälkiasennus tai sen kunnostus esimerkiksi hydrodynamiikan ja tehokkuuden parantamiseksi;

c) kestävää multimodaaliliikennettä varten tarvittaviin laitteisiin tehtävä jälkiasennus tai niiden kunnostus;

d) liikkuvan kaluston ja sisävesialusten tekninen mukauttaminen uudentyyppisen rahdin kuljetusta varten;

e) sellaiset rahtiliikenteen telematiikkasovellukset ja muut rahtiliikenteessä käytettävät ohjelmistot raide- ja sisävesiliikenteen alalla, jotka eivät kuulu 16 artiklan soveltamisalaan, esimerkiksi järjestelmät, jotka tarjoavat tietoa yksinomaan yhden liikennemuodon sisällä, tai digitaaliset varaus- ja maksujärjestelmät, jotka eivät edistä katkeamattomia liikennevirtoja, lukuun ottamatta investointeja matkustajaliikenteessä käytettäviin sovelluksiin, kuten järjestelmiin, joilla matkustajille annetaan tietoa ennen matkaa ja matkan aikana, matkustajaliikenteen varaus- ja maksujärjestelmiin, matkatavaroiden hallintaan tai matkustajajunien välisten sekä niiden ja muiden matkustajaliikennemuotojen välisten yhteyksien hallintaan;

f) liikenne-ennusteohjelmistot (lähtöajan/saapumisajan arviointi) ja reitinoptimointiohjelmistot;

g) raideliikennetoiminnan työ- ja lepoaikoja valvovat digitaaliset järjestelmät.

4. Tukikelpoisia kustannuksia ovat kaikki kustannukset, jotka ovat välttämättömiä tällaisten investointien toteuttamiseksi. Tällaisia kustannuksia voivat olla erityisesti asiaankuuluvan teknologian hankinta- ja asennuskustannukset, olemassa olevan asennetun teknologian päivittämiskustannukset, projektinhallintakustannukset ja toimituskustannukset. Valmiustason TRL9 ([32]) teknologioiden käyttöönottoon tähtääviin selvityksiin, testaamiseen ja hyväksymiseen sekä pilotti- ja prototyyppilaitoksiin liittyvät kustannukset ovat tukikelpoisia. Ylläpitokustannukset eivät ole tukikelpoisia. Tuella rahoitettava omaisuus voi olla uutta tai käytettyä.

5. Tuki-intensiteetti saa olla enintään 30 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

6. Kun kyseessä on investointi raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvoon tai kestävää multimodaaliliikennettä varten tarvittavaan laitteeseen, joka on suunniteltu hankittavan, tukikelpoiset kustannukset on rajoitettava teknisestä mukauttamisesta ja nykyaikaistamisesta johtuviin ylimääräisiin nettokustannuksiin, ellei näitä kustannuksia ole katettu jo jollain muulla tukimuodolla, kuten 14 ja 15 artiklassa tarkoitetulla tuella. Teknisestä mukauttamisesta ja nykyaikaistamisesta aiheutuvat ylimääräiset nettokustannukset on laskettava seuraavien erotuksena: hankittavaksi suunnitellun raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvon tai kestävää multimodaaliliikennettä varten tarvittavan laitteen, jossa tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen liittyvät investoinnit on tehty, kokonaishinta sekä saman tai samanlaisen kulkuneuvon/laitteen kokonaishinta vaihtoehtoisessa skenaariossa, jossa kyseiseen kulkuneuvoon/laitteeseen on tehtävä tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen liittyvät toimenpiteet.

([32]) Komission tiedonanto ”Puitteet tutkimus- ja kehitystyöhön sekä innovaatiotoimintaan myönnettävälle valtiontuelle” (EUVL C 414, 28.10.2022, s. 1), alaviite 60. Ks. myös Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Kehitystä vauhdittavaa keskeistä teknologiaa koskeva eurooppalainen strategia – silta kasvun ja työllisyyden edistämiseen” (COM(2012) 341 final).

7. Sopimusjärjestelyihin, jotka koskevat kulkuneuvojen ja kestävää multimodaaliliikennettä varten tarvittavien laitteiden tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen tarkoitetulla tuella rahoitetun omaisuuden siirtoa tai käyttöä maksua vastaan, on sisällyttävä vähintään viiden vuoden ajan tuen myöntämisestä lauseke, jossa täsmennetään, että kyseisen omaisuuden mukauttaminen tai nykyaikaistaminen on rahoitettu valtiontuella, ja jossa täsmennetään tuen määrä.

8. Tuettu investointi on toteutettava ja saatettava päätökseen vähintään vuosi ennen päivää, jona kyseinen investointi tulee pakolliseksi unionin tasolla.

III LUKU

SEURANTA

18 artikla

Ryhmäpoikkeuksesta johtuvan edun peruuttaminen

Jos jäsenvaltio myöntää tukea, jonka esitetään olevan vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta tämän asetuksen nojalla mutta joka ei täytä I ja II luvussa asetettuja edellytyksiä, komissio voi, annettuaan kyseiselle jäsenvaltiolle mahdollisuuden esittää näkemyksensä asiasta, antaa päätöksen, jossa todetaan, että kaikista tai joistakin kyseisen jäsenvaltion hyväksymistä tulevista tukitoimenpiteistä, jotka muutoin täyttäisivät tämän asetuksen vaatimukset, on ilmoitettava komissiolle perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Ilmoitettavat toimenpiteet voidaan rajoittaa toimenpiteisiin, joilla myönnetään tietyn tyyppistä tukea tai tukea tiettyjen tuensaajien hyväksi, tai kyseisen jäsenvaltion tiettyjen viranomaisten toteuttamiin toimenpiteisiin.

19 artikla

Raportointi

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle tiedoksi:

a) komission sähköisen ilmoitusjärjestelmän kautta liitteessä II olevan mallin mukainen vakiomuotoinen tiivistelmä jokaisesta tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saaneesta tukitoimenpiteestä ja linkki tukitoimenpiteen koko tekstiin, mukaan lukien sen muutokset, 20 työpäivän kuluessa tukitoimenpiteen voimaantulosta;

b) sähköisessä muodossa komission asetuksessa (EY) N:o 794/2004 ([33]) tarkoitettu vuosikertomus tämän asetuksen soveltamisesta; vuosikertomuksen on sisällettävä asetuksessa (EY) N:o 794/2004 mainitut tiedot kultakin kokonaiselta vuodelta tai sen osalta, jonka aikana tätä asetusta sovelletaan.

20 artikla

Arviointi

1. Tätä asetusta sovelletaan tukiohjelmiin, joista tehdään 2 kohdan nojalla jälkiarviointi, vain enintään kuuden kuukauden ajan niiden voimaantulosta tai sellaisen pidemmän ajanjakson ajan, josta komissio voi päättää 8 kohdan nojalla arvioituaan järjestelmää koskevan arviointisuunnitelman.

([33]) Komission asetus (EY) N:o 794/2004 annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589 täytäntöönpanosta (EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

2. Tukiohjelmille on tehtävä jälkiarviointi, jos niiden valtiontukibudjetti tai toteutuneet menot ylittävät 150 miljoonaa euroa minä tahansa vuonna tai 750 miljoonaa euroa ohjelman kokonaiskeston aikana. Kokonaiskestoksi on laskettava tukiohjelman ja mahdollisten sitä edeltäneiden ohjelmien, joilla on samanlainen tavoite ja sama maantieteellinen alue, yhdistetty kesto 30 päivästä maaliskuuta 2026 alkaen. Jälkiarviointi on tehtävä ainoastaan sellaisista tukiohjelmista, joiden kokonaiskesto on yli kolme vuotta 30 päivästä maaliskuuta 2026 alkaen.

3. Jälkiarviointivaatimuksesta voidaan luopua sellaista ohjelmaa välittömästi seuraavan tukiohjelman osalta, jolla on ollut samanlainen tavoite ja maantieteellinen alue ja jolle on tehty arviointi, josta on laadittu lopullinen arviointiraportti komission hyväksymän arviointisuunnitelman mukaisesti eikä kielteisiä tuloksia ole saatu. Jos ohjelman lopullinen arviointiraportti ei ole hyväksytyn arviointisuunnitelman mukainen, ohjelma on keskeytettävä välittömästi. Tällaisen keskeytetyn tukiohjelmaa seuraavalle ohjelmalle ei myönnetä ryhmäpoikkeusta.

4. Arviointisuunnitelman on sisällettävä vähintään seuraavat osat: i) arvioitavan tukiohjelman tavoitteet; ii) arviointikysymykset; iii) tulosindikaattorit; iv) suunniteltu arviointimenetelmä; v) tiedonkeruuta koskevat vaatimukset; vi) arvioinnin ehdotettu ajoitus, mukaan lukien väliarviointiraportin ja lopullisen arviointiraportin jättämispäivät; vii) arvioinnin suorittavan riippumattoman tahon kuvaus tai sen valinnassa käytettävät kriteerit ja viii) yksityiskohtaiset säännöt arvioinnin julkisuuden varmistamiseksi.

5. Jälkiarvioinnissa on pyrittävä selvittämään, onko tukiohjelman sisämarkkinoille soveltuvuuden taustalla olevat oletukset ja edellytykset vahvistettu, erityisesti tukitoimenpiteen välttämättömyys ja tuloksellisuus sen yleisten ja erityisten tavoitteiden perusteella. Jälkiarvioinnissa on arvioitava myös ohjelman vaikutusta kilpailuun ja kauppaan.

6. Jälkiarviointi on tehtävä komission hyväksymän arviointisuunnitelman perusteella.

7. Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle arviointisuunnitelman luonnos niiden tukiohjelmien osalta, joihin 2 kohdan nojalla sovelletaan arviointivaatimusta,

a) 20 työpäivän kuluessa ohjelman voimaantulosta, jos ohjelman valtiontukibudjetti ylittää jonakin vuonna 150 miljoonaa euroa tai ohjelman koko keston aikana 750 miljoonaa euroa;

b) 30 työpäivän kuluessa merkittävästä muutoksesta, joka kasvattaa ohjelman budjetin jonakin vuotena yli 150 miljoonaan euroon tai ohjelman koko keston aikana 750 miljoonaan euroon;

c) 30 työpäivän kuluessa siitä, kun viralliseen tilinpäätökseen on kirjattu järjestelmän osalta joltakin vuodelta yli 150 miljoonan euron menot.

8. Arviointisuunnitelmaluonnoksen on oltava komission hyväksymien valtiontukien arviointia koskevien yhteisten menetelmien mukainen. Komissio voi ilmoittaa arviointisuunnitelman hyväksymispäätöksessä päättäneensä pidentää alkuperäistä kuuden kuukauden enimmäisaikaa. Jäsenvaltioiden on julkaistava komission hyväksymät arviointisuunnitelmat.

9. Jälkiarvioinnin tekijän on oltava tuen myöntävästä viranomaisesta riippumaton asiantuntija, ja arviointi on tehtävä arviointisuunnitelman mukaisesti. Jokaiseen arviointiin on sisällyttävä vähintään yksi väliarviointiraportti ja yksi lopullinen arviointiraportti. Jäsenvaltioiden on julkaistava molemmat raportit.

10. Lopullinen arviointiraportti on toimitettava komissiolle vähintään yhdeksän kuukautta ennen tukiohjelman voimassaolon päättymistä. Kyseistä ajanjaksoa voidaan lyhentää järjestelmissä, joihin kohdistuu arviointivaatimus niiden viimeisten kahden toteutusvuoden aikana. Arviointien tarkka laajuus ja järjestelyt vahvistetaan komission päätöksessä, jolla arviointisuunnitelma hyväksytään. Kun ilmoitetaan myöhemmästä tukitoimenpiteestä, jolla on samanlainen tavoite, on kuvattava, miten arvioinnin tulokset on otettu huomioon.

21 artikla

Valvonta

1. Jotta komissio voi valvoa tukea, joka on tämän asetuksen nojalla vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta, jäsenvaltioiden on säilytettävä yksityiskohtainen asiakirja-aineisto, joka sisältää tarvittavat tiedot ja asiakirjatodisteet, joiden perusteella voidaan vahvistaa, että kaikki tässä asetuksessa säädetyt edellytykset täyttyvät. Asiakirja-aineisto on säilytettävä kymmenen vuoden ajan siitä päivästä, jona tapauskohtainen tuki on myönnetty tai jona ohjelman viimeinen yksittäinen tuki on myönnetty.

2. Kun on kyse ohjelmista, joiden perusteella verotukea myönnetään automaattisesti, kuten tuensaajien veroilmoituksiin perustuvat ohjelmat, ja joissa ei ennakolta varmisteta kaikkien sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevien edellytysten täyttymistä kunkin tuensaajan osalta, jäsenvaltioiden on varmistettava säännöllisesti, vähintään jälkikäteen ja otannan perusteella, että kaikki sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevat edellytykset täyttyvät, ja tehtävä tarvittavat päätelmät. Jäsenvaltioiden on säilytettävä yksityiskohtaiset tiedot näistä varmistuksista vähintään kymmenen vuoden ajan varmistusten toteuttamispäivästä.

3. Komissio voi pyytää kultakin jäsenvaltiolta kaikkia tietoja ja asiakirjatodisteita, jotka se katsoo tarvitsevansa voidakseen valvoa tämän asetuksen soveltamista, mukaan lukien 1 ja 2 kohdassa mainitut tiedot. Kyseisen jäsenvaltion on toimitettava komissiolle pyydetyt tiedot ja asiakirjatodisteet 20 työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta tai pidemmän määräajan kuluessa, jos tällainen on pyynnössä annettu.

IV LUKU

LOPPUSÄÄNNÖKSET

22 artikla

Siirtymäsäännökset

1. Tätä asetusta sovelletaan – 9 artiklaa lukuun ottamatta – ennen sen voimaantuloa myönnettyyn yksittäiseen tukeen, jos tuki täyttää kaikki tässä asetuksessa säädetyt edellytykset.

2. Komissio arvioi kaikki tuet, jotka eivät täytä tässä asetuksessa säädettyjä ilmoitusvelvollisuudesta vapauttamisen edellytyksiä, asiaa koskevien komission puitteiden, suuntaviivojen, tiedonantojen ja ilmoitusten perusteella.

3. Tämän asetuksen soveltamisajan päätyttyä sen nojalla ilmoitusvelvollisuudesta vapautetut tukiohjelmat ovat edelleen vapautettuja kuuden kuukauden ajan.

Tässä asetuksessa vahvistettuja sääntöjä voidaan niiden voimassaolon päätyttyä edelleen soveltaa yhteistyöhön perustuvan hallinnoinnin piiriin kuuluvista unionin rahastoista ohjelmakaudella 2028–2034 myönnettävään tukeen.

23 artikla

Voimaantulo ja soveltaminen

Tämä asetus tulee voimaan 30 päivänä maaliskuuta 2026.

Sitä sovelletaan 31 päivään joulukuuta 2034.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 16 päivänä maaliskuuta 2026.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Ursula VON DER LEYEN

LIITE I

PK-YRITYKSEN MÄÄRITELMÄ

1 artikla

Yritys

Yrityksiksi katsotaan niiden oikeudellisesta muodosta riippumatta kaikki yksiköt, jotka harjoittavat taloudellista toimintaa. Yrityksiksi katsotaan erityisesti yksiköt, jotka harjoittavat käsiteollista toimintaa tai muuta toimintaa yksin tai perheen voimin, henkilöyhtiöt taikka taloudellista toimintaa säännöllisesti harjoittavat yhdistykset.

2 artikla

Yritysluokkien määrittelyssä käytettävät henkilöstömäärät ja rahamääräiset raja-arvot

1. Mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten, jäljempänä 'pk-yritykset', luokka koostuu yrityksistä, joiden palveluksessa on vähemmän kuin 250 työntekijää ja joiden vuosiliikevaihto on enintään 50 miljoonaa euroa tai taseen loppusumma enintään 43 miljoonaa euroa.

2. Pk-yritysten luokassa pieni yritys määritellään yritykseksi, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 50 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto tai taseen loppusumma on enintään 10 miljoonaa euroa.

3. Pk-yritysten luokassa mikroyritys määritellään yritykseksi, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 10 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto tai taseen loppusumma on enintään 2 miljoonaa euroa.

3 artikla

Henkilöstömäärän ja rahamääräisten arvojen laskennassa huomioon otettavat yritystyypit

1. Riippumattomia yrityksiä ovat kaikki yritykset, joita ei pidetä 2 kohdassa tarkoitettuina omistusyhteysyrityksinä tai 3 kohdassa tarkoitettuina sidosyrityksinä.

2. Omistusyhteysyrityksiä ovat kaikki yritykset, joita ei pidetä 3 kohdassa tarkoitettuina sidosyrityksinä ja joiden välillä on seuraava suhde: yritys (omistusketjussa ylempänä oleva yritys) omistaa yksin tai yhdessä yhden tai useamman 3 kohdassa tarkoitetun sidosyrityksen kanssa vähintään 25 prosenttia toisen yrityksen (omistusketjussa alempana olevan yrityksen) pääomasta tai äänimäärästä.

Yritystä voidaan kuitenkin pitää riippumattomana eli sellaisena yrityksenä, jolla ei ole omistusyhteysyrityksiä, vaikka 25 prosentin raja-arvo saavutettaisiin tai ylitettäisiin, kun on kyse seuraavista sijoittajaluokista, edellyttäen, että nämä sijoittajat eivät yksin tai yhdessä ole 3 kohdassa tarkoitetussa sidossuhteessa kyseiseen yritykseen:

a) julkiset sijoitusyhtiöt, riskipääomayhtiöt, riskipääomasijoituksia säännöllisesti tekevät luonnolliset henkilöt tai luonnollisten henkilöiden ryhmät (bisnesenkelit), jotka sijoittavat omia varoja muihin kuin pörssissä noteerattuihin yrityksiin, kuitenkin siten, että näiden samaan yritykseen tehtyjen sijoitusten kokonaismäärä saa olla enintään 1 250 000 euroa;

b) korkeakoulut tai voittoa tavoittelemattomat tutkimuskeskukset;

c) institutionaaliset sijoittajat, mukaan lukien aluekehitysrahastot;

d) paikalliset itsehallintoelimet, joiden vuosibudjetti on alle 10 miljoonaa euroa ja jotka edustavat alle 5 000:ta asukasta.

3. Sidosyrityksiä ovat yritykset, joiden välillä vallitsee jokin seuraavista suhteista:

a) yrityksellä on enemmistö toisen yrityksen osakkeenomistajien tai jäsenten äänimäärästä;

b) yrityksellä on oikeus asettaa tai erottaa toisen yrityksen hallinto-, johto- tai valvontaelimen jäsenten enemmistön;

c) yrityksellä on oikeus käyttää määräysvaltaa toisessa yrityksessä tämän kanssa tehdyn sopimuksen taikka tämän perustamiskirjan, yhtiöjärjestyksen tai sääntöjen määräyksen nojalla;

d) toisen yrityksen osakkeenomistajana tai jäsenenä olevan yrityksen hallinnassa on toisen yrityksen muiden osakkeenomistajien tai jäsenten kanssa tehdyn sopimuksen nojalla yksin enemmistö kyseisen yrityksen osakkeenomistajien tai jäsenten äänimäärästä.

Oletuksena on, että määräävää vaikutusta asianomaiseen yritykseen ei ole, jos 2 kohdan toisessa alakohdassa mainitut sijoittajat eivät osallistu välittömästi tai välillisesti asianomaisen yrityksen johtamiseen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kyseisten sijoittajien oikeuksia osakkeenomistajina tai jäseninä.

Yritykset, joilla on jokin ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetuista suhteista yhden tai useamman muun yrityksen välityksellä tai 2 kohdassa tarkoitettujen sijoittajien kanssa, katsotaan myös sidosyrityksiksi.

Yritykset, joilla on jokin näistä suhteista luonnollisen henkilön tai yhdessä toimivien luonnollisten henkilöiden ryhmän kautta, katsotaan myös sidosyrityksiksi, jos ne harjoittavat toimintaansa tai osaa toiminnoistaan samoilla merkityksellisillä markkinoilla tai lähimarkkinoilla.

Lähimarkkinoina pidetään tuotteen tai palvelun markkinoita, jotka välittömästi edeltävät tai seuraavat tuotantoketjussa merkityksellisiä markkinoita.

4. Edellä 2 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuja tapauksia lukuun ottamatta yritystä, jonka pääomasta tai äänimäärästä vähintään 25 prosenttia on yhden tai useamman yksin tai yhdessä toimivan julkisyhteisön tai laitoksen hallinnassa, ei voida pitää pk-yrityksenä.

5. Yritys voi antaa ilmoituksen siitä, että se määritellään itsenäiseksi yritykseksi, omistusyhteysyritykseksi tai sidosyritykseksi, sekä 2 artiklan mukaisia raja-arvoja koskevista tiedoista. Ilmoitus voidaan antaa vaikka yrityksen pääoma olisi jakautunut siten, että sen omistuksen täsmällinen määrittely ei ole mahdollista, jos yritys antaa vilpittömässä mielessä ilmoituksen oikeutetusta oletuksesta, jonka mukaan vähintään 25 prosentin osuutta yrityksestä ei ole yhden yrityksen tai yhteisesti useamman toisiinsa sidoksissa olevan yrityksen omistuksessa. Ilmoituksen tekeminen ei vaikuta kansallisen tai EU:n tason sääntelyn mukaisten tarkastusten ja todentamisten suorittamiseen.

4 artikla

Henkilöstömäärän ja rahamääräisten arvojen laskennassa käytettävät tiedot ja tarkastelujakso

1. Henkilöstömäärän ja rahamääräisten arvojen laskennassa käytettävät tiedot koskevat viimeistä päättynyttä tilikautta, ja ne lasketaan vuosittain. Laskennassa käytetään tilinpäätöshetken tietoja. Liikevaihdon määrä lasketaan ilman arvonlisäveroa ja muita välillisiä veroja.

2. Kun yrityksen vuotuiset tiedot tilinpäätöshetkellä ylittävät tai alittavat 2 artiklassa mainitut henkilöstömäärää koskevat tai rahamääräiset raja-arvot, yritys saavuttaa tai menettää keskisuuren yrityksen, pienen yrityksen tai mikroyrityksen aseman ainoastaan siinä tapauksessa, että ylitys tai alitus toistuu kahtena peräkkäisenä tilivuotena.

3. Kun kyseessä on sellainen vastikään perustettu yritys, jonka tilejä ei ole vielä päätetty, tarkasteltavat tiedot vahvistetaan tilikauden kuluessa tehdyn luotettavan arvion perusteella.

5 artikla

Henkilöstömäärä

Henkilöstömäärä vastaa vuosityöyksiköiden (VTY) määrää, toisin sanoen kyseisessä yrityksessä tai tämän yrityksen lukuun työskennelleiden kokopäiväisten työntekijöiden määrää yhden vuoden aikana. Niiden henkilöiden tekemä työ, jotka eivät ole työskennelleet koko vuotta tai jotka ovat työskennelleet osa-aikaisesti, kestosta riippumatta, ja kausityö lasketaan VTY:n osina. Henkilöstömäärään luetaan

a) palkansaajat;

b) kyseisen yrityksen lukuun ja sen alaisuudessa työskentelevät henkilöt, jotka rinnastetaan palkansaajiin kansallisen lainsäädännön mukaan;

c) yrityksen johtamiseen osallistuvat omistajat;

d) yrityksessä säännöllisesti työskentelevät yhtiökumppanit, jotka saavat yritykseltä rahamääräisiä etuja.

Oppisopimussuhteessa tai ammatillisessa koulutuksessa olevia opiskelijoita, jotka ovat oppisopimus- tai ammatillista koulutusta koskevassa sopimussuhteessa, ei lueta henkilöstömäärään. Äitiyslomien ja vanhempainlomien kestoa ei oteta huomioon laskennassa.

6 artikla

Yrityksen tietojen määräytyminen

1. Riippumattoman yrityksen tiedot, mukaan lukien henkilöstömäärää koskevat tiedot, määräytyvät tämän yhden yrityksen tilinpäätöksen perusteella.

2. Yrityksen, jolla on omistusyhteys- tai sidosyrityksiä, tiedot, mukaan lukien henkilöstömäärää koskevat tiedot, määräytyvät yrityksen tilinpäätös- ja muiden tietojen perusteella tai, jos sellainen on tehty, kyseisen yrityksen konsolidoidun tilinpäätöksen tai sellaisen konsolidoidun tilinpäätöksen perusteella, johon on lisätty yrityksen tiedot.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuihin tietoihin lisätään asianomaisen yrityksen niiden omistusyhteysyritysten tiedot, jotka välittömästi edeltävät tai seuraavat omistusketjussa kyseistä yritystä. Lisääminen tehdään suhteessa pääoma- tai äänimääräosuuteen (suurempi näistä prosenttiosuuksista). Jos kyseessä on ristikkäinen omistusyhteys, käytetään näistä prosenttiosuuksista suurinta.

Ensimmäisessä ja toisessa alakohdassa tarkoitettuihin tietoihin lisätään 100 prosenttia niiden yritysten tiedoista, jotka ovat välittömästi tai välillisesti sidoksissa asianomaiseen yritykseen ja joita ei ole jo lisätty konsolidoituihin tilinpäätöstietoihin.

3. Edellä olevan 2 kohdan soveltamiseksi asianomaisen yrityksen omistusyhteysyritysten tiedot määräytyvät tilinpäätös- ja muiden tietojen perusteella, jotka on mahdollisesti konsolidoitu. Tietoihin lisätään 100 prosenttia näiden omistusyhteysyritysten sidosyritysten tiedoista, jos niitä ei ole jo lisätty konsolidoituihin tilinpäätöstietoihin.

Edellä olevan 2 kohdan soveltamiseksi asianomaisen yrityksen sidosyritysten tiedot määräytyvät tilinpäätös- ja muiden tietojen perusteella, jotka on mahdollisesti konsolidoitu. Näihin tietoihin lisätään suhteuttaen kyseisten sidosyritysten niiden omistusyhteysyritysten tiedot, jotka välittömästi edeltävät tai seuraavat omistusketjussa kyseistä yritystä, jollei näitä tietoja ole jo sisällytetty konsolidoituun tilinpäätökseen suhteessa, joka vastaa vähintään 2 kohdan toisessa alakohdassa määriteltyä prosenttiosuutta.

4. Jos konsolidoiduista tilinpäätöstiedoista ei käy ilmi tietyn yrityksen henkilöstömäärää, tämä määrä lasketaan lisäämällä suhteuttaen kyseisen yrityksen omistusyhteysyrityksiä koskevat tiedot sekä lisäämällä kyseisen yrityksen tietoihin sen sidosyrityksiä koskevat tiedot.

LIITE II

TÄMÄN ASETUKSEN EDELLYTYSTEN NOJALLA POIKKEUKSEN SAANUTTA VALTIONTUKEA KOSKEVAT TIEDOT

I OSA – Toimitetaan 19 artiklan mukaisesti komission sähköisen ilmoitusjärjestelmän kautta

Tuen viitenumero	*(komissio täyttää)*	
Jäsenvaltio	.....	
Jäsenvaltion viitenumero	.....	
Alue	Alueen nimi / alueiden nimet (*NUTS*) ([1])	Aluetukiluokitus ([2]) ....
Tuen myöntävä viranomainen	Nimi	.....
	Postiosoite Internetosoite	....
Tukitoimenpiteen nimike	.....	
Kansallinen oikeusperusta (mainitaan julkaisuviite)	.....	
Linkki tukitoimenpidettä koskevaan koko tekstiin	.....	
Toimenpidetyyppi	☐ Ohjelma	
	☐ Tapauskohtainen tuki	Tuensaajan nimi ja konserni ([3]), johon se kuuluu .....
Voimassa olevan tukiohjelman tai tapauskohtaisen tuen muutos		Komission käyttämä tuen viitenumero SA. .....
	☐ Jatkaminen	
	☐ Muuttaminen	
Kesto ([4])	☐ Ohjelma	pp.kk.vvvv – pp.kk.vvvv
Myöntämispäivä	☐ Tapauskohtainen tuki	pp.kk.vvvv
Toimiala(t)	☐ Kaikki tukikelpoiset toimialat	
	☐ Rajattu tiettyihin aloihin: Täsmennetään NACE:n kolminumerotasolla ([5])	.....
Tuensaajatyyppi	☐ Pk-yritykset	
	☐ Pienet midcap-yritykset	
	☐ Suuret yritykset	
Tuensaajien arvioitu määrä:	☐ Enintään 10 ☐ 11–50 ☐ 51–100 ☐ 101–500 ☐ 501–1 000 ☐ Yli 1 000	

Talousarvio	Ohjelman mukainen suunniteltu vuosibudjetin kokonaismäärä ([6])	Kansallisena valuuttana … (koko määrä) ……
	Yritykselle myönnettävän tapauskohtaisen tuen kokonaismäärä ([7])	Kansallisena valuuttana … (koko määrä) ……
Tukiväline	☐ Avustus/Korkotuki	
	☐ Laina / Takaisinmaksettavat ennakot	
	☐ Takaus (tarvittaessa viittaus komission päätökseen) ([8]) Viittaus komission päätökseen: SA ……	
	☐ Veroetuus tai verovapautus	
	☐ Oman pääoman ehtoinen tai oman pääoman luonteinen sijoitus	
	☐ Muu *(täsmennetään)* …… Mihin seuraavista laajoista ryhmistä se soveltuisi parhaiten vaikutuksensa/ tarkoituksensa kannalta: ☐ Avustus ☐ Laina ☐ Takaus ☐ Veroetuus ☐ Oman pääoman ehtoinen tai oman pääoman luonteinen sijoitus	

☐ Jos EU:n rahastoista saadaan yhteisrahoitusta	EU:n rahaston nimi: ……	Rahoituksen määrä (EU:n rahastoa kohden) …… ……	Kansallisena valuuttana … (koko määrä) …… ……

([1]) Tilastollisten alueyksiköiden nimikkeistö (NUTS – Nomenclature of Territorial Units for Statistics). Yleensä alueista käytetään tasoa 2.
([2]) Perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukainen alue (a-alue), perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukainen alue (c-alue), alueellisen tuen ulkopuolelle jäävä alue (n-alue).
([3]) Sovellettaessa perussopimuksen kilpailusääntöjä ja tätä asetusta yrityksellä tarkoitetaan kaikkia taloudellista toimintaa harjoittavia yksiköitä riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta ja rahoitustavasta. Unionin tuomioistuin on vahvistanut, että saman yksikön (oikeudellisessa tai tosiasiallisessa) valvonnassa olevat yksiköt olisi katsottava yhdeksi yritykseksi.
([4]) Ajanjakso, jona myöntävä viranomainen voi sitoutua tuen myöntämiseen.
([5]) NACE Rev. 2.1 on Euroopan yhteisön tilastollinen toimialaluokitus. Yleensä käytetään kolminumerotasoa.
([6]) Kun kyseessä on tukiohjelma: Ilmoitetaan kaikkien ohjelmaan sisältyvien tukivälineiden osalta suunniteltu vuosibudjetin kokonaismäärä tai arvioitu vuotuinen verotulojen menetys.
([7]) Kun kyseessä on tapauskohtainen tuki: Ilmoitetaan tuen/verotulojen menetyksen kokonaismäärä.
([8]) Tarvittaessa viittaus komission päätökseen, jolla hyväksytään bruttoavustusekvivalentin laskentamenetelmä asetuksen 5 artiklan 2 kohdan d alakohdan mukaisesti.

II OSA – Toimitetaan 19 artiklan mukaisesti komission sähköisen ilmoitusjärjestelmän kautta

Ilmoitetaan, minkä tämän asetuksen säännöksen nojalla tukitoimenpide on pantu täytäntöön.

Ensisijainen tavoite	Tuen enimmäisintensiteetti prosentteina tukikelpoisista kustannuksista	Tuen enimmäismäärä kansallisessa valuutassa (koko määrä)
Toimintatukiohjelma liikenteen ulkoisten kustannusten vähentämiseen (10 artikla)	… (ohjelmaa kohti vuodessa)	….

Ensisijainen tavoite		Tuen enimmäisintensiteetti prosentteina tukikelpoisista kustannuksista	Tuen enimmäismäärä kansallisessa valuutassa (koko määrä)
Toimintatukiohjelma rautateiden ja sisävesiväylien uusien kaupallisten rahtiliikenneyhteyksien avaamiseen (11 artikla)	Ensimmäinen toimintavuosi	…	……
	Toinen toimintavuosi	…	
	Kolmas toimintavuosi	…	
	Neljäs toimintavuosi	…	
	Viides toimintavuosi	…	
Investointitukiohjelma raideliikenteen palvelupaikkoja, sisävesiliikenteen palvelupaikkoja sekä multimodaalisia raide- tai sisävesiliikenteen palvelupaikkoja varten (12 artikla)		… (hanketta kohti)	….
Tapauskohtainen investointituki raide- ja sisävesiliikenteen rahtiterminaaleja varten (12 artikla)		… (hanketta kohti)	…
Investointitukiohjelma yksityisraiteita varten (13 artikla)		… (hanketta kohti)	….
Investointitukiohjelma raide- tai sisävesiliikenteen kulkuneuvojen hankintaan (14 artikla)		… (taattavasta lainasta)	….
Investointitukiohjelma intermodaalisten lastausyksiköiden ja aluksilla käytettävien nostureiden hankintaan (15 artikla)	Intermodaaliset lastausyksiköt	…	….
	Aluksilla käytettävät nosturit	…	
Investointitukiohjelma yhteentoimivuuden parantamiseen (16 artikla)	3 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitetut investointihankkeet	…	…
	3 kohdan c–j alakohdassa tarkoitetut investointihankkeet	…	
Investointitukiohjelma teknistä mukauttamista ja nykyaikaistamista varten kestävän maaliikenteen aloilla (17 artikla)		…	….

LIITE III

TIETOJEN JULKAISEMISTA 9 ARTIKLAN 1 KOHDAN C ALAKOHDAN JA 2 KOHDAN MUKAISESTI KOSKEVAT SÄÄNNÖKSET

Myönnetystä yksittäisestä tuesta on julkaistava seuraavat tiedot 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti:

a) Tuensaajan nimi

b) Tuensaajan tunniste

c) Yritystyyppi (pk-yritys / pieni midcap-yritys / suuri yritys) tuen myöntämisajankohtana

d) Alue, jolla tuensaaja sijaitsee, NUTS II-tasolla ([1])

e) Toimiala NACE:n kolminumerotasolla ([2])

f) Tukiosa, kokonaislukuna kansallisessa valuutassa ([3])

g) Tukiväline ([4]) (avustus/korkotuki, laina / takaisinmaksettava ennakko / takaisinmaksettava avustus, takaus, veroetuus tai verovapautus, oman pääoman ehtoinen tai oman pääoman luonteinen sijoitus, muu *(täsmennettävä)*)

h) Tuen myöntämispäivä

i) Tuen tarkoitus

j) Tuen myöntävä viranomainen

k) Tukitoimenpiteen viite ([5]).

Kuten 9 artiklan 2 kohdassa säädetään, jos jäsenvaltiot järjestävät kattavat valtiontukiverkkosivustonsa siten, että tiedot löytyvät helposti, tiedot on julkaistava taulukkomuodossa, joka mahdollistaa tietojen hakemisen, poimimisen ja julkaisemisen helposti internetissä, esimerkiksi CSV- tai XML-muodossa. Verkkosivustolle on myönnettävä rajoitukseton pääsy kaikille asianomaisille osapuolille. Verkkosivustolle pääsy ei saa edellyttää käyttäjän aikaisempaa rekisteröitymistä.

([1]) Tilastollisten alueyksiköiden nimikkeistö (NUTS – Nomenclature of Territorial Units for Statistics). Yleensä alueista käytetään tasoa 2.

([2]) Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1893/2006, annettu 20 päivänä joulukuuta 2006, tilastollisen toimialaluokituksen NACE Rev. 2 vahvistamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3037/90 ja tiettyjen eri tilastoaloja koskevien yhteisön asetusten muuttamisesta (EUVL L 393, 30.12.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj).

([3]) Toimintatuen tapauksessa ilmoitetaan vuotuinen tukimäärä tuensaajaa kohti, investointituen tapauksessa investointimäärä ja 14 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden tapauksessa bruttoavustusekvivalentti.

([4]) Jos tuki myönnetään useammista tukivälineistä, on ilmoitettava välinekohtaiset tukimäärät.

([5]) Komission tämän asetuksen 19 artiklassa tarkoitetussa menettelyssä ilmoittama viite.

LIITE IV

PIENTEN MIDCAP-YRITYSTEN MÄÄRITELMÄ

Pienten midcap-yritysten määritelmä

1. Yritys

Yrityksiksi katsotaan niiden oikeudellisesta muodosta riippumatta kaikki yksiköt, jotka harjoittavat taloudellista toimintaa. Näihin sisältyvät henkilöyhtiöt sekä taloudellista toimintaa säännöllisesti harjoittavat yhdistykset.

2. Henkilöstömäärä ja rahoituksen kynnysarvot

Pienten midcap-yritysten, jotka eivät ole liitteessä I määriteltyjä pieniä tai keskisuuria yrityksiä, luokka koostuu yrityksistä, joiden palveluksessa on vähemmän kuin 750 työntekijää ja joiden vuosiliikevaihto on enintään 150 miljoonaa euroa tai taseen loppusumma enintään 129 miljoonaa euroa.

3. Henkilöstömäärän ja rahamääräisten arvojen laskennassa huomioon otettavat yritystyypit

3.1 Riippumattomia yrityksiä ovat kaikki yritykset, joita ei pidetä 3.2 kohdassa tarkoitettuina omistusyhteysyrityksinä tai 3.5 kohdassa tarkoitettuina sidosyrityksinä.

3.2 ’Omistusyhteysyrityksiä’ ovat kaikki yritykset, joita ei pidetä 3.4 kohdassa tarkoitettuina sidosyrityksinä ja joissa yksi yritys (tuotantoketjun alkupäässä sijaitseva yritys) omistaa yksin tai yhdessä yhden tai useamman 3.5 kohdassa tarkoitetun sidosyrityksen kanssa vähintään 25 prosenttia toisen yrityksen (tuotantoketjun loppupäässä sijaitsevan yrityksen) pääomasta tai äänimäärästä.

3.3 Jäljempänä 3.4 kohdassa tarkoitettuja tapauksia lukuun ottamatta yritystä, jonka pääomasta tai äänimäärästä vähintään 25 prosenttia on yhden tai useamman yksin tai yhdessä toimivan julkisen elimen suorassa tai välillisessä määräysvallassa, ei pidetä pienenä midcap-yrityksenä.

3.4 Poiketen 3.2 kohdasta yritystä voidaan kuitenkin pitää riippumattomana eli yrityksenä, jolla ei ole omistusyhteysyrityksiä, vaikka vähintään 25 prosenttia sen pääomasta tai äänimäärästä on seuraavien sijoittajaluokkien hallussa, sillä edellytyksellä, että nämä sijoittajat eivät yksin tai yhdessä ole 3.5 kohdassa tarkoitetussa sidossuhteessa kyseiseen yritykseen:

a) julkiset sijoitusyhtiöt, riskipääomarahastot tai pääomasijoitusrahastot, riskipääomasijoituksia säännöllisesti tekevät luonnolliset henkilöt tai luonnollisten henkilöiden ryhmät (”bisnesenkelit”), jotka sijoittavat omia varoja muihin kuin pörssissä noteerattuihin yrityksiin, kuitenkin siten, että näiden samaan yritykseen tehtyjen sijoitusten kokonaismäärä on vähemmän kuin 5 000 000 euroa;

b) korkeakoulut tai voittoa tavoittelemattomat tutkimuskeskukset;

c) institutionaaliset sijoittajat, mukaan lukien aluekehitysrahastot;

d) riippumattomat paikallisviranomaiset, joiden vuosibudjetti on alle 10 miljoonaa euroa ja joiden alueella on vähemmän kuin 5 000 asukasta.

3.5 Sidosyrityksiä ovat yritykset, joiden välillä vallitsee jokin seuraavista suhteista:

a) yrityksellä on enemmistö toisen yrityksen osakkeenomistajien tai jäsenten äänimäärästä;

b) yrityksellä on oikeus asettaa tai erottaa toisen yrityksen hallinto-, johto- tai valvontaelimen jäsenten enemmistön;

c) yrityksellä on oikeus käyttää määräysvaltaa toisessa yrityksessä tämän kanssa tehdyn sopimuksen taikka tämän perustamiskirjan, yhtiöjärjestyksen tai sääntöjen määräyksen nojalla;

d) toisen yrityksen osakkeenomistajana tai jäsenenä olevan yrityksen hallinnassa on toisen yrityksen muiden osakkeenomistajien tai jäsenten kanssa tehdyn sopimuksen nojalla yksin enemmistö kyseisen yrityksen osakkeenomistajien tai jäsenten äänimäärästä.

Oletetaan, että määräävää vaikutusta asianomaiseen yritykseen ei ole, jos 3.4 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitetut sijoittajat eivät osallistu välittömästi tai välillisesti asianomaisen yrityksen johtamiseen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kyseisten sijoittajien oikeuksia osakkeenomistajina tai jäseninä.

3.5.1 Yritykset, joilla on jokin edellä 3.5. kohdassa tarkoitetuista suhteista yhden tai useamman muun yrityksen välityksellä tai 3.4 kohdassa tarkoitettujen sijoittajien kanssa, katsotaan myös sidosyrityksiksi.

3.5.2 Yritykset, joilla on jokin edellä 3.5 kohdassa tarkoitetuista suhteista luonnollisen henkilön tai yhdessä toimivien luonnollisten henkilöiden ryhmän kautta, katsotaan myös sidosyrityksiksi, jos ne harjoittavat toimintaansa tai osaa toiminnoistaan samoilla merkityksellisillä markkinoilla tai lähimarkkinoilla. Tätä kohtaa sovellettaessa 'lähimarkkinoilla' tarkoitetaan tuotteen tai palvelun markkinoita, jotka välittömästi edeltävät tai seuraavat tuotantoketjussa merkityksellisiä markkinoita.

3.5.3 Jos Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2011/61/EU ([1]) 4 artiklan 1 kohdan a alakohdassa määritelty vaihtoehtoinen sijoitusrahasto on sijoittanut yritykseen, seuraavia ei pitäisi pitää 3.5 kohdassa tarkoitettuina sidosyrityksinä:

a) kyseinen yritys ja kyseinen vaihtoehtoinen sijoitusrahasto;

b) kyseinen yritys ja kyseisen vaihtoehtoisen sijoitusrahaston hoitaja;

c) kyseinen yritys ja toinen yritys, johon vaihtoehtoinen sijoitusrahasto on sijoittanut.

Ensimmäistä alakohtaa sovelletaan, kunhan kaikki seuraavat edellytykset täyttyvät:

a) vaihtoehtoinen sijoitusrahasto ja niiden hoitaja sekä asianomaiset yritykset pitävät erillistä kirjanpitoa;

b) vaihtoehtoisella sijoitusrahastolla ja sen hoitajalla on ennalta määritelty sijoitusstrategia asianomaisesta yrityksestä tai asianomaisista yrityksistä irtautumiseksi, myös realisoimalla sen arvo yrityksen myynnin tai muiden keinojen kautta.

3.6 Yritys voi antaa ilmoituksen siitä, että se määritellään riippumattomaksi yritykseksi, omistusyhteysyritykseksi tai sidosyritykseksi, sekä 2 kohdan mukaisia kynnysarvoja koskevista tiedoista. Ilmoitus voidaan antaa vaikka yrityksen pääoma olisi jakautunut siten, että sen omistuksen täsmällinen määrittely ei ole mahdollista, jos yritys antaa vilpittömässä mielessä ilmoituksen oikeutetusta oletuksesta, jonka mukaan vähintään 25 prosentin osuutta yrityksestä ei ole yhden yrityksen tai yhteisesti useamman toisiinsa sidoksissa olevan yrityksen omistuksessa. Ilmoituksen tekeminen ei rajoita kansallisen tai unionin tason sääntelyn mukaisten tarkastusten ja todentamisten suorittamista.

4. Henkilöstömäärän ja rahamääräisten arvojen laskennassa käytettävät tiedot ja tarkastelujakso.

4.1 Henkilöstömäärän ja rahamääräisten arvojen laskennassa käytettävät tiedot koskevat viimeistä päättynyttä tilikautta, ja ne lasketaan vuosittain. Laskennassa käytetään tilinpäätöshetken tietoja. Liikevaihdon määrä lasketaan ilman arvonlisäveroa ja muita välillisiä veroja.

4.2 Kun yrityksen vuotuiset tiedot tilinpäätöshetkellä ylittävät tai alittavat 2 kohdassa mainitut henkilöstömäärää koskevat tai rahamääräiset kynnysarvot, yritys saavuttaa tai menettää pienen midcap-yrityksen aseman ainoastaan siinä tapauksessa, että ylitys tai alitus toistuu kahtena peräkkäisenä tilivuotena.

([1]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2011/61/EU, annettu 8 päivänä kesäkuuta 2011, vaihtoehtoisten sijoitusrahastojen hoitajista ja direktiivin 2003/41/EY ja 2009/65/EY sekä asetuksen (EY) N:o 1060/2009 ja (EU) N:o 1095/2010 muuttamisesta (EUVL L 174, 1.7.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj).

4.3 Kun kyseessä on sellainen vastikään perustettu yritys, jonka tilejä ei ole vielä päätetty, tarkasteltavat tiedot vahvistetaan tilikauden aikana tehdyn luotettavan arvion perusteella.

5. Henkilöstömäärä

5.1 Henkilöstömäärä vastaa kyseisessä yrityksessä tai tämän yrityksen lukuun työskennelleiden kokopäiväisten työntekijöiden määrää yhden vuoden aikana, jäljempänä 'vuosityöyksiköt'. Niiden henkilöiden tekemä työ, jotka eivät ole työskennelleet koko vuotta tai jotka ovat työskennelleet osa-aikaisesti, kestosta riippumatta, ja kausityö lasketaan vuosityöyksiköiden osina. Henkilöstömäärään luetaan:

a) palkansaajat;

b) kyseisen yrityksen lukuun ja sen alaisuudessa työskentelevät henkilöt, jotka rinnastetaan palkansaajiin kansallisen lainsäädännön mukaan;

c) yrityksen johtamiseen osallistuvat omistajat;

d) yrityksessä säännöllisesti työskentelevät yhtiökumppanit, jotka saavat yritykseltä rahamääräisiä etuja.

5.2 Oppisopimussuhteessa tai ammatillisessa koulutuksessa olevia opiskelijoita, jotka ovat oppisopimus- tai ammatillista koulutusta koskevassa sopimussuhteessa, ei lueta henkilöstömäärään. Äitiyslomien ja vanhempainlomien kestoa ei oteta huomioon laskennassa.

6. Yrityksen tietojen määräytyminen

6.1 Riippumattoman yrityksen tiedot, mukaan lukien henkilöstömäärää koskevat tiedot, määräytyvät tämän yhden yrityksen tilinpäätöksen perusteella.

6.2 Yrityksen, jolla on 3 kohdassa tarkoitettuja omistusyhteys- tai sidosyrityksiä, tiedot, mukaan lukien henkilöstömäärää koskevat tiedot, määräytyvät yrityksen tilinpäätös- ja muiden tietojen perusteella tai, jos sellainen on tehty, kyseisen yrityksen konsolidoidun tilinpäätöksen tai sellaisen konsolidoidun tilinpäätöksen perusteella, johon on lisätty yrityksen tiedot.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuihin tietoihin lisätään asianomaisen yrityksen niiden omistusyhteysyritysten tiedot, jotka välittömästi edeltävät tai seuraavat omistusketjussa kyseistä yritystä. Lisääminen tehdään suhteessa pääoma- tai äänimääräosuuteen (suurempi näistä prosenttiosuuksista). Jos kyseessä on ristikkäinen omistusyhteys, käytetään näistä prosenttiosuuksista suurinta.

Ensimmäisessä ja toisessa alakohdassa tarkoitettuihin tietoihin lisätään 100 prosenttia niiden yritysten tiedoista, jotka ovat välittömästi tai välillisesti sidoksissa asianomaiseen yritykseen ja joita ei ole jo lisätty konsolidoituihin tilinpäätöstietoihin.

6.3 Edellä olevan 6.2 kohdan soveltamiseksi asianomaisen yrityksen omistusyhteysyritysten tiedot määräytyvät tilinpäätös- ja muiden tietojen perusteella, jotka on mahdollisesti konsolidoitu. Tietoihin lisätään 100 prosenttia näiden omistusyhteysyritysten sidosyritysten tiedoista, jos niitä ei ole jo lisätty konsolidoituihin tilinpäätöstietoihin.

Edellä olevan 6.2 kohdan soveltamiseksi asianomaisen yrityksen sidosyritysten tiedot määräytyvät tilinpäätös- ja muiden tietojen perusteella, jotka on mahdollisesti konsolidoitu. Näihin tietoihin lisätään suhteuttaen kyseisten sidosyritysten niiden omistusyhteysyritysten tiedot, jotka välittömästi edeltävät tai seuraavat omistusketjussa kyseistä yritystä, jollei näitä tietoja ole jo sisällytetty konsolidoituun tilinpäätökseen suhteessa, joka vastaa vähintään 6.2 kohdan toisessa alakohdassa määriteltyä prosenttiosuutta.

6.4 Jos konsolidoiduista tilinpäätöstiedoista ei käy ilmi tietyn yrityksen henkilöstömäärää, se lasketaan lisäämällä suhteuttaen kyseisen yrityksen omistusyhteysyrityksiä koskevat tiedot sekä lisäämällä kyseisen yrityksen tietoihin sen sidosyrityksiä koskevat tiedot.