2026/562

30.3.2026

REGOLAMENTO (UE) 2026/562 DELLA COMMISSIONE

del 16 marzo 2026

che dichiara compatibili con il mercato interno alcune categorie di aiuti nel settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale in applicazione degli articoli 93, 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 108, paragrafo 4,

visto il regolamento (UE) 2022/2586 del Consiglio, del 19 dicembre 2022, sull'applicazione degli articoli 93, 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a determinate categorie di aiuti di Stato nel settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale ([1]), in particolare l'articolo 1,

previa pubblicazione del progetto del presente regolamento ai sensi dell'articolo 4 del regolamento (UE) 2022/2586,

previa consultazione del comitato consultivo in materia di aiuti di Stato,

considerando quanto segue:

(1) I finanziamenti statali che soddisfano i criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea («il trattato») costituiscono aiuti di Stato e sono soggetti a notifica alla Commissione a norma dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato. Tuttavia, secondo il disposto dell'articolo 109 del trattato, il Consiglio può stabilire le categorie di aiuti che sono esentate da tale obbligo di notifica. In conformità dell'articolo 108, paragrafo 4, del trattato, la Commissione può adottare regolamenti concernenti queste categorie di aiuti di Stato.

(2) Il regolamento (UE) 2022/2586 conferisce alla Commissione il potere di dichiarare che, nel rispetto di determinate condizioni, gli aiuti necessari per il coordinamento dei trasporti di cui all'articolo 93 del trattato possono essere esentati dall'obbligo di notifica.

(3) Gli aiuti relativi al trasporto terrestre sono considerati compatibili con il trattato se soddisfano le necessità del coordinamento dei trasporti ovvero se corrispondono alla compensazione per l'assolvimento di alcuni obblighi di servizio pubblico in linea con l'articolo 93 del trattato.

(4) Ai fini del conseguimento dell'obiettivo di neutralità climatica stabilito nel regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio ([2]), è necessaria una trasformazione verde e digitale fondamentale dei trasporti nell'Unione. Nell'ambito della strategia del 2020 della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente ([3]), l'Unione ha invitato gli Stati membri ad adottare misure volte a rendere tutti i modi di trasporto più sostenibili e a promuovere il passaggio a modi di trasporto più sostenibili.

(5) L'articolo 11 del trattato sottolinea l'impegno dell'Unione a favore della tutela dell'ambiente e della sostenibilità, ponendo l'accento sull'integrazione di prescrizioni ambientali nella definizione e nell'attuazione delle sue politiche e attività.

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

([2]) Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 giugno 2021, che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 (GU L 243 del 9.7.2021, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

([3]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro» [COM(2020) 789 final].

(6) Sulla base dell'esperienza acquisita dalla Commissione in relazione all'applicazione dell'articolo 93 del trattato, si ritiene che alcune categorie di aiuti di Stato rispondenti alle necessità di coordinamento dei trasporti non diano luogo a distorsioni significative della concorrenza e degli scambi tra gli Stati membri, purché soddisfino determinati criteri chiari di compatibilità definiti sulla base dell'ampia prassi decisionale.

(7) Il presente regolamento si applica alle misure di aiuto di Stato al funzionamento e agli investimenti concesse nei settori del trasporto terrestre sostenibile.

(8) Gli aiuti che soddisfano tutte le condizioni sia generali che specifiche previste dal presente regolamento per le diverse categorie di aiuti dovrebbero essere esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.

(9) Gli aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato non contemplati dal presente regolamento rimangono soggetti all'obbligo di notifica stabilito all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato. Il presente regolamento non pregiudica la possibilità degli Stati membri di notificare aiuti i cui obiettivi corrispondono a quelli perseguiti dal regolamento.

(10) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi solo agli aiuti che soddisfano le necessità di coordinamento dei trasporti. Per contro, gli aiuti per le servitù di determinati obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nei settori del trasporto terrestre dovrebbero continuare a essere disciplinati dal regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]) o, qualora non soddisfino le condizioni stabilite in tale regolamento, dovrebbero essere notificati alla Commissione. Le imprese che forniscono servizi di trasporto cui è stato affidato un contratto di servizio pubblico dovrebbero poter beneficiare degli aiuti concessi a norma del presente regolamento, a condizione in particolare che sia rispettato l'articolo 8 del presente regolamento e che sia evitata una sovracompensazione.

(11) Il presente regolamento dovrebbe consentire una maggiore semplificazione, in linea con gli obiettivi della Commissione ([5]), e dovrebbe promuovere una maggiore trasparenza, una valutazione nonché controlli effettivi della conformità alle norme sugli aiuti di Stato a livello nazionale e dell'Unione, nel rispetto dei poteri istituzionali della Commissione e degli Stati membri. Ciò è in linea con la comunicazione della Commissione concernente la modernizzazione degli aiuti di Stato dell'UE ([6]) e con l'esito del controllo dell'adeguatezza effettuato dalla Commissione nel 2020 ([7]), che evidenzia la necessità di ridurre gli oneri amministrativi e garantire una spesa pubblica efficiente.

(12) Le condizioni generali per l'applicazione del presente regolamento sono stabilite sulla base di una serie di principi comuni che garantiscono che l'aiuto in questione: i) persegua l'obiettivo del coordinamento dei trasporti; ii) abbia un chiaro effetto di incentivazione; iii) sia necessario, adeguato e proporzionato; iv) sia concesso in piena trasparenza e sottoposto a un meccanismo di controllo e a una periodica valutazione; v) non alteri la concorrenza e gli scambi in misura tale da compromettere gli interessi generali dell'Unione.

(13) Per garantire che gli aiuti siano necessari e costituiscano un incentivo all'ulteriore sviluppo di attività o progetti, il presente regolamento non dovrebbe applicarsi agli aiuti a favore di attività o progetti che il beneficiario avvierebbe in ogni caso anche in mancanza di aiuti. Gli aiuti dovrebbero essere esentati dalla notifica a norma del presente regolamento solo se i lavori relativi al progetto o all'attività sovvenzionati iniziano dopo che il beneficiario ha presentato domanda scritta di aiuto. L'acquisto di terreno e i lavori preparatori quali la richiesta di permessi o la realizzazione di studi di fattibilità non sono considerati come avvio dei lavori relativi al progetto sovvenzionato.

([4]) Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj).

([5]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, «Un'Europa più semplice e più rapida - Comunicazione sull'attuazione e la semplificazione» [COM(2025) 47 final].

([6]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, «Modernizzazione degli aiuti di Stato dell'UE» [COM(2012) 209 final].

([7]) Documento di lavoro dei servizi della Commissione del 30 ottobre 2020: *Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance* (SWD(2020) 257 final).

(14) Qualora un aiuto ad hoc agli investimenti contemplato dal presente regolamento sia concesso a beneficio di una grande impresa, lo Stato membro dovrebbe verificare che, oltre a soddisfare le condizioni relative all'effetto di incentivazione che si applicano alle piccole e medie imprese (PMI), il beneficiario abbia analizzato, come dovrà comprovare la sua documentazione interna, la fattibilità dell'investimento sovvenzionato in presenza o in assenza dell'aiuto. In tali casi lo Stato membro dovrebbe verificare che tale documentazione confermi che l'aiuto determinerà un aumento sostanziale della portata dell'investimento sostenuto dall'aiuto, un aumento sostanziale dell'importo totale speso dal beneficiario per tale investimento o un aumento sostanziale della rapidità di realizzazione dell'investimento.

(15) Per i regimi di aiuto automatici sotto forma di agevolazioni fiscali è opportuno prevedere una condizione specifica per quanto riguarda l'effetto di incentivazione, in quanto gli aiuti previsti nell'ambito di tali regimi sono concessi automaticamente. Tale condizione specifica comporta che tali regimi di aiuto dovrebbero sostenere soltanto progetti o attività i cui lavori iniziano dopo l'entrata in vigore dei regimi stessi. Questa condizione non si dovrebbe applicare tuttavia nel caso di regimi di aiuti subentrati a regimi precedenti, purché l'attività fosse già coperta dai regimi precedenti sotto forma di agevolazioni fiscali. Nel valutare l'effetto di incentivazione dei regimi di aiuto subentrati a regimi precedenti, il momento cruciale da prendere in considerazione è quello in cui la misura fiscale è stata stabilita per la prima volta nel regime originario.

(16) Gli aiuti al funzionamento destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti che soddisfano le condizioni di cui al presente regolamento dovrebbero essere considerati come aventi un effetto di incentivazione se gli aiuti vengono trasferiti agli utenti, aumentando quindi la domanda di servizi di trasporto sostenibili e di trasferimento modale. La pubblicità mira ad accrescere la consapevolezza delle misure disponibili per ridurre il divario di competitività tra modi di trasporto terrestre sostenibili e modi di trasporto esclusivamente su strada o altri modi di trasporto concorrenti meno sostenibili ed è pertanto considerata atta a garantire che l'aiuto si rifletta nel prezzo che gli utenti sono tenuti a pagare.

(17) A fini di trasparenza, di parità di trattamento e di controllo efficace, il presente regolamento dovrebbe applicarsi soltanto agli aiuti che possono essere calcolati con precisione in termini di equivalente sovvenzione lordo ex ante, senza che sia necessario effettuare una valutazione dei rischi («aiuti trasparenti»). Per alcuni strumenti di aiuto, quali i prestiti, le garanzie, le misure fiscali e, in particolare, gli anticipi rimborsabili, il presente regolamento dovrebbe definire le condizioni alle quali tali strumenti possono essere considerati trasparenti. Gli aiuti concessi sotto forma di garanzie dovrebbero essere considerati aiuti trasparenti se l'equivalente sovvenzione lordo è stato calcolato in base ai premi «esenti» previsti per i rispettivi tipi di impresa. Essi andrebbero inoltre considerati trasparenti se, prima della loro attuazione, il metodo utilizzato per calcolare l'intensità di aiuto della garanzia statale è stato notificato alla Commissione e da questa approvato in linea con la comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie ([8]). Ai fini del presente regolamento, gli aiuti che comportano una valutazione economica complessa al fine di calcolare con precisione l'equivalente sovvenzione lordo ex ante (come gli aiuti concessi sotto forma di investimenti in equity e in quasi-equity) non dovrebbero essere considerati aiuti trasparenti, a meno che non si consideri l'importo nominale degli investimenti come equivalente sovvenzione lordo dell'aiuto.

(18) Per garantire che gli aiuti siano proporzionati e limitati all'importo necessario, è opportuno stabilire gli importi massimi di aiuto in termini di intensità di aiuto rispetto a una serie di costi ammissibili. Sulla base dell'esperienza acquisita dalla Commissione, l'intensità di aiuto dovrebbe essere fissata a un livello tale da ridurre al minimo le distorsioni della concorrenza e degli scambi imputabili all'attività sovvenzionata, affrontando nel contempo adeguatamente il fallimento del mercato o altri ostacoli al coordinamento dei trasporti.

(19) Per il calcolo dell'intensità di aiuto devono essere inclusi solo i costi ammissibili. Per individuare i costi ammissibili è opportuno avvalersi di prove documentarie chiare, specifiche e aggiornate. Gli aiuti che superano la relativa intensità di aiuto non dovrebbero essere esentati dall'obbligo di notifica. Tutte le cifre utilizzate per il calcolo dovrebbero essere intese al lordo di qualsiasi imposta o altri oneri. Gli aiuti erogabili in più quote dovrebbero essere attualizzati al loro valore al momento della concessione. I costi ammissibili dovrebbero essere altresì attualizzati al loro valore al momento della concessione dell'aiuto.

([8]) GU C 155 del 20.6.2008, pag. 10.

(20) La Commissione dovrebbe garantire che gli aiuti autorizzati non incidano sulla concorrenza e sugli scambi in misura tale da compromettere gli interessi generali dell'Unione. Pertanto è opportuno escludere dall'ambito di applicazione del presente regolamento gli aiuti a favore di beneficiari destinatari di un ordine di recupero pendente per effetto di una precedente decisione della Commissione che dichiara un aiuto illegale e incompatibile con il mercato interno.

(21) È pertanto opportuno che gli aiuti concessi alle imprese in difficoltà siano esclusi dal campo di applicazione del presente regolamento. Tali aiuti dovrebbero essere valutati alla luce degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà ([9]).

(22) Il presente regolamento concretizza la vasta esperienza acquisita dalla Commissione nella valutazione degli aiuti al funzionamento destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti. Tali aiuti dovrebbero essere quantificati sulla base dei costi esterni che possono essere evitati adottando una soluzione di trasporto più sostenibile al posto di un modo di trasporto concorrente valido sotto il profilo commerciale, quale il trasporto esclusivamente su strada. Gli aiuti possono assumere la forma di una riduzione dei costi sostenuti dagli operatori dei trasporti per l'utilizzo dell'infrastruttura. Gli aiuti al funzionamento destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti dovrebbero essere disciplinati dal presente regolamento soltanto qualora le distorsioni della concorrenza e degli scambi siano limitate e soggette a condizioni ben definite. Tale situazione si verifica quando i costi esterni evitati sono calcolati conformemente alle norme e alla metodologia stabilite nel manuale della Commissione sui costi esterni dei trasporti ([10]), l'intensità di aiuto rimane al di sotto di determinate soglie e gli aiuti sono assegnati soltanto per servizi di trasporto terrestre sostenibili effettivamente prestati. Ciò garantisce che l'aiuto sia strettamente limitato alla compensazione dei costi esterni evitati grazie all'utilizzo di un modo di trasporto più sostenibile.

(23) Inoltre, gli aiuti al funzionamento a sostegno di operatori dei trasporti o di organizzatori dei trasporti al momento dell'avvio di nuovi collegamenti commerciali di trasporto merci ferroviari o lungo vie navigabili interne dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento soltanto se le distorsioni della concorrenza e degli scambi sono limitate e soggette a condizioni ben definite. Tale situazione si verifica quando l'importo dell'aiuto è calcolato in relazione alle perdite di esercizio subite dal beneficiario durante i primi cinque anni di esercizio del nuovo collegamento commerciale di trasporto merci e l'intensità di aiuto deve rimanere al di sotto di una determinata soglia.

(24) Gli investimenti a favore di impianti di servizio ferroviario, impianti per vie navigabili interne, impianti di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne e diramazioni private in tutta l'Unione sono fondamentali per garantire la connettività, il funzionamento sostenibile dell'economia e la coesione tra gli Stati membri. Tali investimenti promuovono le priorità della strategia del 2020 della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente ([11]), che dà priorità allo sviluppo di impianti di trasporto multimodale. Il presente regolamento dovrebbe riguardare gli aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti di servizio ferroviario, impianti per vie navigabili interne, impianti di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne e diramazioni private. Il presente regolamento non dovrebbe applicarsi agli aiuti a favore di infrastrutture portuali (attracchi, banchine ecc.) e agli aiuti a favore di infrastrutture di accesso portuale ammissibili agli aiuti a norma del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione ([12]). Il presente regolamento dovrebbe tuttavia applicarsi agli aiuti a favore di sovrastrutture portuali (dispositivi di superficie come quelli per lo stoccaggio, gli impianti di servizio quali i depositi e le attrezzature utilizzate per la gestione degli impianti), purché la sovrastruttura in questione sia situata in un impianto per vie navigabili interne o in un impianto di trasporto multimodale con un collegamento ferroviario o per vie navigabili interne. Per questo tipo di aiuti è opportuno ridurre gli oneri amministrativi causati dalla notifica di misure di aiuto di Stato semplici, il che consente anche alla Commissione di concentrarsi sui casi potenzialmente più distorsivi. Le condizioni per l'esenzione dall'obbligo di notifica degli aiuti agli investimenti destinati ad impianti di servizio ferroviario, impianti per vie navigabili interne, impianti di trasporto multimodale ferroviari o per vie navigabili interne e diramazioni private dovrebbero limitare le distorsioni della concorrenza e degli scambi che comprometterebbero la parità di condizioni nel mercato interno. Le distorsioni degli scambi e della concorrenza sono limitate, in particolare, garantendo la proporzionalità dell'aiuto.

([9]) GU C 249 del 31.7.2014, pag. 1.

([10]) Commissione europea, direzione generale della Mobilità e dei trasporti, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. et al., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

([11]) Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro» [COM(2020) 789 final].

([12]) Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1, ELI: https://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

(25) Il presente regolamento dovrebbe riguardare gli aiuti agli investimenti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne e di alcune categorie di attrezzature necessarie al trasporto multimodale sostenibile (ossia unità di carico intermodali e gru a bordo di navi) soltanto se le distorsioni della concorrenza e degli scambi sono limitate. Per l'acquisto di alcuni tipi di attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile, si tratta dei regimi di aiuti riguardanti le gru a bordo di navi e parte dei costi delle unità di carico intermodali e dei regimi in cui l'intensità di aiuto rimane al di sotto di soglie ben definite. Per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne, tale situazione si verifica se l'aiuto assume la forma di una garanzia a favore dell'acquirente del veicolo soggetta a condizioni ben definite. Nel settore ferroviario le PMI e i nuovi operatori hanno difficoltà a rinnovare o aumentare le flotte a causa degli elevati costi di investimento per l'acquisto di materiale rotabile e delle difficoltà di accesso ai finanziamenti. Le piccole imprese a media capitalizzazione si trovano ad affrontare sfide analoghe. Nel settore delle vie navigabili interne la maggior parte degli operatori è composta da PMI o, nella migliore delle ipotesi, piccole imprese a media capitalizzazione. Ne consegue che è difficile per loro rinnovare o aumentare la flotta a causa delle difficoltà di accesso ai finanziamenti sul mercato. Pertanto gli aiuti agli investimenti concessi sotto forma di garanzie ai nuovi operatori del settore ferroviario, alle PMI e alle piccole imprese a media capitalizzazione nel settore ferroviario e in quello delle vie navigabili interne promuovono il trasporto sostenibile senza comportare distorsioni indebite della concorrenza e degli scambi.

(26) In linea con la politica dei trasporti e la politica digitale dell'Unione, sono necessari ulteriori sforzi per consentire la comunicazione tra i diversi sistemi di informazione sui trasporti e il coordinamento delle reti di trasporto e la concorrenza transfrontaliera, nonché per migliorare la sicurezza dei trasporti nell'Unione. Ciò è necessario a causa delle diverse norme delle reti di trasporto, della mancanza di armonizzazione tecnica, di strumenti e sistemi incompatibili per la raccolta dei dati e di preoccupazioni in materia di condivisione e sovranità dei dati. Inoltre, l'esperienza acquisita nella valutazione delle misure a sostegno dell'interoperabilità notificate ai sensi delle linee guida in materia di aiuti di Stato alle imprese ferroviarie del 2008 ([13]) ha mostrato che esistono gravi fallimenti del mercato dovuti a carenze di coordinamento e allo svantaggio derivante dall'agire in veste di pioniere, una situazione in cui i vantaggi connessi all'adozione di una tecnologia o di una norma specifica vanno al di là dell'interesse commerciale degli operatori dei trasporti.

(27) È il caso, ad esempio, dei sistemi di controllo dei treni e del traffico, quali il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). L'ERTMS è un unico sistema europeo di segnalamento e controllo della velocità che garantisce l'interoperabilità dei sistemi ferroviari nazionali, riducendo i costi di acquisto e manutenzione dei sistemi di segnalamento e aumentando la velocità dei treni, la capacità dell'infrastruttura e il livello di sicurezza del trasporto ferroviario. L'ERTMS è costituito dal sistema europeo di controllo dei treni (ETCS), ossia un sistema di segnalamento in cabina che comprende la protezione automatica dei treni, la radio mobile ferroviaria (*Railway Mobile Radio* - RMR) e il funzionamento automatico dei treni (ATO). Il sistema RMR attualmente utilizzato per le operazioni ferroviarie, ossia il sistema globale di comunicazione mobile - ferrovie (Global System for Mobile Communications – Rail, GSM-R), si basa su specifiche messe a punto venti anni fa. A causa dell'obsolescenza tecnologica, è improbabile che il sostegno industriale al GSM-R sarà garantito dopo il 2031. Dati i limitati effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi degli aiuti all'interoperabilità e tenuto conto dell'esperienza acquisita, tali aiuti dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento a condizioni ben definite.

(28) Al fine di promuovere la competitività del trasporto ferroviario e per vie navigabili interne è inoltre necessario promuovere l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento nei settori del trasporto terrestre sostenibile. Il sostegno a tali investimenti dovrebbe essere subordinato a condizioni che limitino le distorsioni della concorrenza e degli scambi che comprometterebbero la parità di condizioni nel mercato interno. In particolare, le condizioni per l'esenzione degli aiuti dall'obbligo di notifica dovrebbero garantire la necessità e la proporzionalità dell'aiuto e includere misure di salvaguardia sul tipo di aiuto e sui costi ammissibili.

(29) Gli aiuti alle imprese per adeguarsi a norme future dell'Unione possono far sì che si raggiunga più rapidamente un elevato livello di armonizzazione e normazione. Gli investimenti che permettono alle imprese di adeguarsi a norme dell'Unione già adottate non dovrebbero essere esentati dall'obbligo di notifica. Tuttavia, nei casi in cui la norma dell'Unione pertinente è già stata adottata ma non è ancora entrata in vigore, l'aiuto può avere un effetto di incentivazione se fa sì che l'investimento sia realizzato e completato almeno 12 mesi prima dell'entrata in vigore della norma, purché la norma non si applichi retroattivamente. Per non dissuadere gli Stati membri dal fissare norme nazionali vincolanti più rigorose o più ambiziose delle corrispondenti norme dell'Unione, le misure di aiuto possono avere un effetto di incentivazione a prescindere dalla presenza di tali norme nazionali. Lo stesso vale per gli aiuti concessi in presenza di norme nazionali vincolanti adottate in assenza di norme dell'Unione.

([13]) Comunicazione della Commissione, «Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie» (GU C 184 del 22.7.2008, pag. 13).

(30) Alcune categorie di aiuti che riguardano importi elevati di aiuti concessi per singolo progetto dovrebbero essere valutate dalla Commissione previa notifica, in ragione del rischio più elevato di distorsioni indebite della concorrenza e degli scambi. Gli aiuti di importo superiore a determinate soglie dovrebbero pertanto rimanere soggetti all'obbligo di notifica stabilito all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato. È opportuno evitare che le soglie siano eluse mediante il frazionamento artificiale di un progetto in più progetti con caratteristiche, obiettivi o beneficiari simili.

(31) Alla luce del loro maggior impatto potenziale sugli scambi e sulla concorrenza, i regimi di aiuto di ampia portata con una dotazione di bilancio superiore a una certa soglia calcolata in un dato anno o in totale in base a un valore assoluto dovrebbero in linea di principio essere soggetti alla valutazione relativa agli aiuti di Stato. La valutazione dovrebbe mirare a verificare: i) la realizzazione delle ipotesi e delle condizioni da cui dipende la compatibilità del regime; ii) l'efficacia della misura di aiuto alla luce dei suoi obiettivi generali e specifici. Essa dovrebbe inoltre indicare l'incidenza del regime sulla concorrenza e sugli scambi. Al fine di garantire parità di trattamento, la valutazione sugli aiuti di Stato dovrebbe essere effettuata sulla base di un piano di valutazione approvato dalla Commissione. Sebbene tali piani dovrebbero di norma essere elaborati al momento della concezione del regime e approvati in tempo per la sua entrata in vigore, ciò non è sempre possibile in tutti i casi. Pertanto, per non ritardare l'entrata in vigore dei regimi di aiuti, il presente regolamento dovrebbe applicarsi a tali regimi per un periodo iniziale massimo di sei mesi. La Commissione dovrebbe poter prolungare tale durata una volta approvato il piano di valutazione. A tal fine, il piano di valutazione dovrebbe essere notificato alla Commissione entro 20 giorni lavorativi dall'entrata in vigore del regime. La Commissione dovrebbe anche avere la possibilità di decidere in via eccezionale che, viste le caratteristiche specifiche del caso, una valutazione non è necessaria.

(32) Gli Stati membri dovrebbero essere tenuti a fornire alla Commissione tutte le informazioni necessarie a esaminare il piano di valutazione. La Commissione dovrebbe inoltre avere la possibilità, se del caso, di richiedere informazioni supplementari senza indebiti ritardi. Le modifiche dei regimi soggetti all'obbligo di valutazione, diverse dalle modifiche che non possono incidere sulla compatibilità del regime di aiuti nell'ambito del presente regolamento o che non possono incidere sostanzialmente sul contenuto del piano di valutazione approvato, dovrebbero essere escluse dall'ambito di applicazione del presente regolamento. Le modifiche di carattere puramente formale o amministrativo, comprese quelle attuate nel quadro delle misure cofinanziate dall'Unione, non dovrebbero, in linea di principio, essere considerate tali da incidere sostanzialmente sul contenuto del piano di valutazione approvato.

(33) Per verificare il rispetto delle soglie di notifica e delle intensità massime di aiuto stabilite dal presente regolamento, occorre tenere conto dell'importo totale delle misure di aiuto concesse all'attività o al progetto sovvenzionati. È opportuno che il presente regolamento precisi le circostanze in cui è possibile il cumulo tra diverse categorie di aiuti. Gli aiuti esentati dall'obbligo di notifica a norma del presente regolamento dovrebbero poter essere cumulati con altri aiuti compatibili esentati a norma di altri regolamenti o con altri aiuti autorizzati dalla Commissione, purché riguardino costi ammissibili individuabili diversi. Qualora diverse fonti di aiuto riguardino gli stessi costi ammissibili individuabili, in tutto o in parte coincidenti, il cumulo dovrebbe essere consentito fino all'intensità o all'importo di aiuto più elevati applicabili agli aiuti in questione in base al presente regolamento. È inoltre opportuno che il presente regolamento introduca norme specifiche per il cumulo tra misure di aiuto con e senza costi ammissibili individuabili e per il cumulo con aiuti «de minimis». Spesso gli aiuti «de minimis» non sono concessi per specifici costi ammissibili o non sono a essi imputabili. In tali casi, dovrebbe essere possibile cumulare liberamente l'aiuto «de minimis» con gli aiuti di Stato esentati ai sensi del presente regolamento. Tuttavia, se gli aiuti «de minimis» e gli aiuti di Stato esentati ai sensi del presente regolamento sono concessi per gli stessi costi ammissibili individuabili, il cumulo dovrebbe essere consentito solo fino all'intensità massima di aiuto di cui al capo II del presente regolamento.

(34) I finanziamenti gestiti a livello centralizzato dalle istituzioni, dalle agenzie, dalle imprese comuni o da altri organismi dell'Unione che non sono direttamente o indirettamente controllati dagli Stati membri non costituiscono aiuti di Stato. Se tali finanziamenti sono combinati con aiuti di Stato, soltanto l'aiuto di Stato dovrebbe essere preso in considerazione ai fini della determinazione del rispetto o meno delle soglie di notifica e delle intensità massime di aiuto o degli importi massima di aiuto. Ciò dovrebbe applicarsi a condizione che l'importo totale del finanziamento pubblico concesso in relazione agli stessi costi ammissibili non superi il tasso di finanziamento più favorevole stabilito nella normativa applicabile del diritto dell'Unione.

(35) La trasparenza degli aiuti di Stato è essenziale per la corretta applicazione delle norme del trattato e favorisce un migliore rispetto delle norme, una maggiore responsabilità, valutazioni tra pari e, in ultima analisi, una maggiore efficacia della spesa pubblica. In un'ottica di trasparenza, gli Stati membri dovrebbero creare siti web esaustivi, a livello regionale o nazionale, contenenti informazioni sintetiche relative a ciascuna misura di aiuto esentata a norma del presente regolamento. In alternativa gli Stati membri dovrebbero essere autorizzati a pubblicare le informazioni sintetiche su ciascuna misura di aiuto esentata sulla piattaforma Transparency Award Module della Commissione. In base alle normali prassi sulla pubblicazione delle informazioni conformemente alla direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio ([14]), è opportuno utilizzare un formato standard che consenta di ricercare, scaricare e pubblicare agevolmente le informazioni su Internet. Il sito web della Commissione dovrebbe contenere i collegamenti ai siti web sugli aiuti di Stato di tutti gli Stati membri. In conformità dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2022/2586, è opportuno pubblicare sul sito web della Commissione informazioni sintetiche relative a ciascuna misura di aiuto esentata a norma del presente regolamento.

(36) L'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato dipende fortemente dalla cooperazione degli Stati membri. Pertanto, è opportuno che questi adottino tutte le misure necessarie per garantire il rispetto del presente regolamento, ivi compreso il rispetto di tutte le condizioni pertinenti da parte degli aiuti individuali concessi nel quadro di regimi soggetti ad esenzione per categoria.

(37) Per garantire un controllo efficace delle misure di aiuto conformemente al regolamento (UE) 2022/2586, è opportuno stabilire prescrizioni concernenti la comunicazione da parte degli Stati membri delle misure di aiuto esentate a norma del presente regolamento. È opportuno inoltre stabilire norme relative ai dati che gli Stati membri dovrebbero conservare in merito agli aiuti esentati a norma del presente regolamento, in conformità del termine di prescrizione di cui all'articolo 17 del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio ([15]).

(38) Per rafforzare l'efficacia delle condizioni di compatibilità di cui al presente regolamento, la Commissione dovrebbe, in caso di inosservanza delle stesse, poter in futuro revocare il beneficio dell'esenzione per categoria. Qualora l'inosservanza del presente regolamento riguardi solo un insieme limitato di misure o alcune autorità, la Commissione dovrebbe poter limitare la revoca a determinati tipi di aiuti, ad alcuni beneficiari o alle misure di aiuto adottate da alcune autorità. Tale revoca mirata dovrebbe fornire un rimedio proporzionato direttamente connesso ai casi rilevati di inosservanza. Se non viene notificata e non soddisfa tutte le condizioni per essere esentata dalla notifica, una misura di aiuto costituisce un aiuto illegale, che la Commissione valuterà nel quadro della pertinente procedura stabilita nel regolamento (UE) 2015/1589 per gli aiuti non notificati. La revoca del beneficio dell'esenzione per categoria con riferimento al futuro non dovrebbe incidere sul fatto che le misure passate conformi al presente regolamento hanno beneficiato dell'esenzione per categoria.

(39) Per evitare differenze che potrebbero causare distorsioni della concorrenza e degli scambi e per facilitare il coordinamento tra diverse iniziative nazionali e dell'Unione relative alle PMI, nonché per motivi di trasparenza amministrativa e di certezza del diritto, la definizione di PMI ai sensi dell'allegato I del presente regolamento dovrebbe basarsi sulla definizione di cui alla raccomandazione 2003/361/CE della Commissione ([16]).

(40) La politica degli aiuti di Stato dovrebbe essere riveduta periodicamente sulla base dell'esperienza acquisita dalla Commissione in questo settore. Occorre pertanto limitare il periodo di applicazione del presente regolamento. È opportuno definire disposizioni transitorie che disciplinino il trattamento dei regimi di aiuto esentati a decorrere dal termine del periodo di applicazione del presente regolamento. Tali norme dovrebbero consentire agli Stati membri di adeguarsi ad eventuali regimi futuri,

([14]) Direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, relativa all'apertura dei dati e al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico (GU L 172 del 26.6.2019, pag. 56, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj).

([15]) Regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio, del 13 luglio 2015, recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 248 del 24.9.2015, pag. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([16]) Raccomandazione 2003/361/CE della Commissione, del 6 maggio 2003, relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese (GU L 124 del 20.5.2003, pag. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

CAPO I

DISPOSIZIONI COMUNI

Articolo 1

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica alle seguenti categorie di aiuti:

a) regimi di aiuti al funzionamento volti a ridurre i costi esterni dei trasporti;

b) regimi di aiuti al funzionamento per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali ferroviari e lungo vie navigabili interne per il trasporto di merci;

c) regimi di aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti di servizio ferroviario, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne, comprese le sovrastrutture portuali, purché la sovrastruttura in questione sia situata in un impianto per vie navigabili interne o in un impianto di trasporto multimodale con un collegamento ferroviario o per vie navigabili interne;

d) aiuti ad hoc agli investimenti e regimi di aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di terminal ferroviari o per vie navigabili interne utilizzati per il trasporto delle merci;

e) regimi di aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di diramazioni private;

f) regimi di aiuti agli investimenti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne;

g) regimi di aiuti agli investimenti per l'acquisto di unità di carico intermodali e gru a bordo di navi;

h) regimi di aiuti agli investimenti per l'interoperabilità nei settori del trasporto terrestre sostenibile;

i) regimi di aiuti agli investimenti per l'adeguamento e l'ammodernamento nei settori del trasporto terrestre sostenibile.

2. Il presente regolamento non si applica ad alcuna delle categorie seguenti di aiuti:

a) regimi di aiuti che non escludono esplicitamente il pagamento di aiuti individuali a favore di un'impresa destinataria di un ordine di recupero pendente per effetto di una precedente decisione della Commissione che dichiara illegale e incompatibile con il mercato interno aiuti concessi dallo stesso Stato membro;

b) aiuti ad hoc a favore di un'impresa destinataria di un ordine di recupero pendente per effetto di una precedente decisione della Commissione che dichiara illegali e incompatibili con il mercato interno aiuti concessi dallo stesso Stato membro;

c) aiuti subordinati all'uso di beni nazionali rispetto a quelli d'importazione;

d) aiuti alle imprese in difficoltà;

e) misure di aiuto che di per sé, o a causa delle condizioni cui sono subordinate o per il metodo di finanziamento previsto, comportano una violazione indissociabile del diritto dell'Unione europea, in particolare:

   i) le misure di aiuto in cui la concessione dell'aiuto è subordinata all'obbligo per il beneficiario di avere la propria sede nello Stato membro interessato o di essere stabilito prevalentemente in tale Stato. È tuttavia ammessa la condizione di avere una sede o una filiale nello Stato membro che concede l'aiuto al momento del pagamento dell'aiuto;

   ii) gli aiuti la cui concessione è subordinata all'obbligo per il beneficiario di utilizzare prodotti o servizi nazionali;

f) aiuti per le servitù di obblighi inerenti alla nozione di pubblico servizio nel settore del trasporto di passeggeri o merci;

g) aiuti alle infrastrutture portuali e alle infrastrutture di accesso portuale valutati dalla Commissione direttamente ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato o contemplati dal regolamento (UE) n. 651/2014;

h) regimi di aiuto di cui al capo II del presente regolamento, se rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 20, a decorrere dalla scadenza di sei mesi dopo la loro entrata in vigore o da una data successiva decisa dalla Commissione a norma dell'articolo 20, primo paragrafo;

i) eventuali modifiche dei regimi di cui al punto h) diverse dalle modifiche che non incidono sulla compatibilità del regime di aiuti a norma del presente regolamento o che non incidono sostanzialmente sul contenuto del piano di valutazione approvato.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) «settori del trasporto terrestre sostenibile»: il settore ferroviario, il settore delle vie navigabili interne e il trasporto multimodale sostenibile nel settore del trasporto terrestre;

b) «costi esterni dei trasporti»: i costi generati dagli utenti dei trasporti e non sostenuti da questi ultimi ma dalla società nel suo complesso, in particolare legati alle emissioni di gas a effetto serra, all'inquinamento atmosferico, agli infortuni e ai decessi, al rumore e alla congestione;

c) «regime di aiuti»: qualsiasi atto in base al quale, senza che siano necessarie ulteriori misure di attuazione, possono essere concessi aiuti individuali a favore di imprese definite in maniera generale e astratta nell'atto stesso così come qualsiasi atto in base al quale un aiuto non legato a un progetto specifico può essere concesso a una o più imprese per un periodo di tempo indefinito e/o per un ammontare indefinito;

d) «nuovo collegamento ferroviario commerciale per il trasporto di merci»: collegamento commerciale riguardante nuove operazioni ferroviarie di linea per il trasporto di merci tra almeno due terminal che non sono stati direttamente collegati da servizi di linea per il trasporto ferroviario di merci per almeno tre anni prima dell'inizio delle operazioni sul collegamento in questione;

e) «nuovo collegamento commerciale lungo vie navigabili interne»: collegamento commerciale riguardante nuove operazioni di linea per il trasporto di merci lungo vie navigabili interne tra almeno due terminal merci che non sono stati direttamente collegati da servizi di linea per il trasporto di merci lungo vie navigabili interne per almeno tre anni prima dell'inizio delle operazioni sul collegamento in questione;

f) «terminal merci»: struttura attrezzata per il trasbordo e lo stoccaggio temporaneo delle merci;

g) «impianto di servizio ferroviario»: impianto di servizio (ad esempio, terminal ferroviari per il trasporto di merci o impianti di manutenzione o stoccaggio) e relative infrastrutture di accesso (comprese le apparecchiature fisiche o digitali necessarie per il suo funzionamento), situato all'interno dell'Unione, di cui all'allegato II della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([17]), esclusi gli impianti o le attrezzature legati allo svolgimento di attività diverse dal trasporto;

h) «infrastruttura di accesso»: ogni tipo di infrastruttura necessaria ad assicurare l'accesso e l'ingresso degli utenti, via terra o via mare o fiume, a un impianto di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne, o a un impianto di servizio ferroviario unimodale o un impianto per vie navigabili interne, come strade, binari, canali e chiuse;

i) «impianto per vie navigabili interne»: impianto di servizio (ad esempio, terminal merci o impianti di manutenzione o stoccaggio) e relative infrastrutture di accesso (comprese le apparecchiature fisiche o digitali necessarie per il suo funzionamento), situato all'interno dell'Unione e utilizzato per prestare servizi di trasporto per vie navigabili interne, esclusi gli impianti o le attrezzature legati allo svolgimento di attività diverse dal trasporto;

j) «sovrastruttura portuale»: i dispositivi di superficie (come quelli per lo stoccaggio), le attrezzature fisse (come i depositi e i terminal) e le attrezzature mobili (come le gru) situati in un porto per fornire servizi portuali collegati al trasporto, purché la sovrastruttura in questione sia situata presso un impianto di trasporto multimodale con un collegamento ferroviario o per vie navigabili interne;

([17]) Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

k) «impianto di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne»: impianto di servizio, comprese le sovrastrutture portuali e i terminal ferroviari o per vie navigabili interne, e le relative infrastrutture di accesso (comprese le attrezzature fisiche o digitali necessarie per il suo funzionamento), situato all'interno dell'Unione e necessario per fornire servizi di trasporto ferroviario o per vie navigabili interne in combinazione con altri modi di trasporto, esclusi gli impianti o le attrezzature legati allo svolgimento di attività diverse dal trasporto;

l) «trasporto multimodale»: il trasporto di merci o di passeggeri effettuato utilizzando almeno due modi di trasporto diversi;

m) «aiuti ad hoc»: aiuti non concessi nell'ambito di un regime di aiuti;

n) «diramazione privata»: infrastruttura ferroviaria, compresi binari ferroviari ed eventuali altri impianti o attrezzature necessari per il suo funzionamento, di proprietà privata e gestita da privati collegata alle infrastrutture di carico della rete ferroviaria pubblica che non si qualifica come impianto di servizio ai sensi dell'allegato II della direttiva 2012/34/UE, nonché qualsiasi infrastruttura dedicata che serve le infrastrutture ferroviarie di proprietà privata e gestite da privati;

o) «infrastruttura dedicata»: infrastruttura costruita per imprese individuabili ex ante e adeguata alle loro esigenze;

p) «veicolo per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne»:

   i) materiale rotabile; o

   ii) imbarcazione utilizzata per la navigazione interna;

q) «materiale rotabile»: uno dei seguenti mezzi di trasporto:

   i) locomotive per il trasporto di merci e passeggeri, comprese le unità di trazione termiche o elettriche, i treni passeggeri automotori termici o elettrici e le carrozze passeggeri;

   ii) carri merci, compresi i veicoli a piano ribassato progettati per l'intera rete e i veicoli progettati per il trasporto di autocarri;

r) «imbarcazione per la navigazione interna»: imbarcazione idonea al trasporto di persone o di merci destinata esclusivamente o essenzialmente alla navigazione lungo le vie navigabili interne, in specchi d'acqua protetti o nelle acque adiacenti a tali specchi d'acqua, comprese le imbarcazioni costruite appositamente per provvedere alla propulsione di un convoglio spinto;

s) «piccola impresa a media capitalizzazione»: impresa che soddisfa i criteri stabiliti all'allegato IV del presente regolamento. Ai fini degli aiuti contenuti nei prodotti finanziari sostenuti dal Fondo InvestEU nell'ambito del quadro finanziario pluriennale dell'Unione per il periodo 2021-2027 ([18]), per «piccola impresa a media capitalizzazione» si intende un'impresa diversa da una PMI che impiega fino a 499 dipendenti;

t) «unità di carico intermodale»: un container, una cassa mobile o un semirimorchio/veicolo stradale a motore per il trasporto di merci o una combinazione di veicoli utilizzati per il trasporto intermodale;

u) «trasporto intermodale»: il trasporto di merci, all'interno di una stessa unità di carico intermodale mediante modi di trasporto successivi senza movimentazione delle merci stesse in occasione del cambiamento di modo di trasporto;

v) «imbarcazione marittima»: imbarcazione diversa da quelle naviganti esclusivamente o principalmente su vie navigabili interne, in specchi d'acqua protetti o nelle acque adiacenti a tali specchi d'acqua;

w) «impresa in difficoltà»: impresa in difficoltà quale definita all'articolo 2, punto 18, del regolamento (UE) n. 651/2014;

x) «attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile»: attrezzature necessarie al trasporto multimodale sostenibile, come i semirimorchi movimentabili con gru, escluse le attrezzature utilizzate per gli impianti;

y) «aiuti individuali»: i) aiuti ad hoc; ii) aiuti concessi a singoli beneficiari nel quadro di un regime di aiuti;

([18]) Regolamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consiglio, del 17 dicembre 2020, che stabilisce il quadro finanziario pluriennale per il periodo 2021-2027 (GU L 433 I del 22.12.2020, pag. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj).

z) «terminal merci ferroviario o per vie navigabili interne»: terminal utilizzato per il trasporto di merci tra due sistemi ferroviari diversi o tra almeno due modi di trasporto, uno dei quali è ferroviario o per vie navigabili interne, e la relativa infrastruttura di accesso (comprese le attrezzature fisiche o digitali necessarie per il suo funzionamento), situato all'interno dell'Unione, come i terminal merci nei porti interni o marittimi, lungo le vie navigabili interne o negli aeroporti o le piattaforme logistiche multimodali, esclusi gli impianti o le attrezzature legati allo svolgimento di attività diverse dal trasporto;

(aa) «investimento in equity»: il conferimento di capitale a un'impresa, investito direttamente o indirettamente in contropartita della proprietà di una quota corrispondente di quella stessa impresa;

(bb) «investimento in quasi-equity»: un tipo di finanziamento che si colloca tra equity e debito e ha un rischio più elevato del debito di primo rango (senior) e un rischio inferiore rispetto al capitale primario (common equity), il cui rendimento per colui che lo detiene si basa principalmente sui profitti o sulle perdite dell'impresa destinataria e non è garantito in caso di cattivo andamento dell'impresa. Gli investimenti in quasi-equity possono essere strutturati come debito, non garantito e subordinato, compreso il debito mezzanino, e, in alcuni casi, convertibile in equity, o come capitale privilegiato (preferred equity);

(cc) «avvio dei lavori»: la data di inizio dei lavori di costruzione relativi all'investimento oppure la data del primo impegno giuridicamente vincolante ad ordinare attrezzature o, in caso di acquisizioni, il momento di acquisizione degli attivi direttamente collegati allo stabilimento acquisito, a seconda di quale condizione si verifichi prima;

(dd) «regimi fiscali subentrati a regimi precedenti»: regimi sotto forma di agevolazioni fiscali che rappresentano una versione modificata di regimi fiscali preesistenti dello stesso tipo e che li sostituiscono;

(ee) «intensità di aiuto»: importo lordo dell'aiuto espresso come percentuale dei costi ammissibili, al lordo di imposte o altri oneri;

(ff) «operatore di trasporto»: impresa che trasporta passeggeri o merci nei settori del trasporto terrestre sostenibile;

(gg) «organizzatore del trasporto»: impresa che organizza il trasporto di merci e opera quindi la scelta tra modi di trasporto;

(hh) «trasporto terrestre sostenibile»: trasporto di merci o passeggeri per ferrovia, vie navigabili interne o trasporto multimodale sostenibile;

ii) «trasporto terrestre»: trasporto di merci o passeggeri per ferrovia, per vie navigabili interne e su strada;

(jj) «trasporto marittimo a corto raggio»: il movimento di merci e/o passeggeri via mare tra porti situati nelle acque geografiche di uno o più Stati membri o tra porti situati nelle acque degli Stati membri e porti situati nelle acque di paesi terzi adiacenti con una linea costiera sui mari ai confini delle acque di uno o più Stati membri ([19]);

(kk) «trasporto multimodale sostenibile»: trasporto di merci o passeggeri effettuato attraverso almeno due modi di trasporto diversi, in cui almeno uno di questi è la rete ferroviaria o la rete delle vie navigabili interne, o in cui il trasporto multimodale combina il trasporto terrestre con il trasporto marittimo a corto raggio;

(ll) «attività diverse dai trasporti»: servizi commerciali non connessi al trasporto terrestre sostenibile, compresi i servizi accessori a passeggeri, spedizionieri o altri prestatori di servizi, quali la locazione di uffici, negozi e alberghi;

(mm) «TEN-T»: la rete di cui all'articolo 2, paragrafo 1, del regolamento (UE) 2024/1679;

(nn) «impresa ferroviaria»: impresa ferroviaria quale definita all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE;

([19]) Articolo 3, paragrafo 25, del regolamento (UE) 2024/1679 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2024, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica il regolamento (UE) 2021/1153 e il regolamento (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013 (GU L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(oo) «nuovo operatore»: impresa ferroviaria quale definita all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE che soddisfa le seguenti condizioni:

i) ha ottenuto il rilascio della licenza ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE per il segmento di mercato pertinente meno di 20 anni prima della concessione dell'aiuto;

ii) non è collegata ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, dell'allegato I, del presente regolamento a un'impresa ferroviaria che ha ottenuto la licenza ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 14, della direttiva 2012/34/UE prima del 1º gennaio 2010;

(pp) «piccola e media impresa» o «PMI»: impresa che soddisfa le condizioni di cui all'allegato I del presente regolamento;

(qq) «ambiente dei servizi europei d'informazione fluviale ("RIS")»: piattaforma elettronica a punto di accesso unico basata sulle informazioni fluviali nazionali, che fornisce agli utenti RIS servizi tecnici e operativi e contiene link alla segnalazione elettronica conformemente al principio «una tantum», che garantisce che i cittadini e le imprese forniscano dati alle pubbliche amministrazioni una sola volta;

(rr) «applicazioni telematiche per il trasporto merci»: applicazioni come i sistemi di informazione (controllo in tempo reale delle merci e dei treni), i sistemi di smistamento e destinazione, i sistemi di prenotazione, pagamento e fatturazione e le applicazioni che gestiscono le coincidenze con altri modi di trasporto e producono documenti elettronici di accompagnamento;

(ss) «registro europeo dei veicoli»: un registro a norma dell'articolo 22, paragrafo 1, e dell'articolo 47, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio ([20]).

Articolo 3

Condizioni per l'esenzione

I regimi di aiuti, gli aiuti individuali concessi nell'ambito di regimi di aiuti e gli aiuti ad hoc sono considerati compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino tutte le condizioni generali di cui al capo I e le condizioni specifiche per la pertinente categoria di aiuto di cui al capo II del presente regolamento.

Articolo 4

Soglie di notifica

Il presente regolamento non si applica in caso di superamento delle soglie seguenti, espresse in termini di importi massimi di aiuto:

a) per gli aiuti individuali al funzionamento per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali concessi nel contesto di un regime: 15 milioni di EUR per collegamento;

b) per gli aiuti individuali agli investimenti concessi nel contesto di un regime per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti di servizio ferroviario, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne: 30 milioni di EUR per progetto;

c) aiuti ad hoc agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di terminal ferroviari o per vie navigabili interne utilizzati per il trasporto delle merci: 10 milioni di EUR per progetto;

d) per gli aiuti individuali agli investimenti concessi nel contesto di un regime per diramazioni private: 4 milioni di EUR per progetto.

([20]) Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Articolo 5

Trasparenza degli aiuti

1. Il presente regolamento si applica soltanto agli aiuti che possono essere calcolati con precisione in termini di equivalente sovvenzione lordo ex ante, senza che sia necessario effettuare una valutazione dei rischi («aiuti trasparenti»).

2. Sono considerate trasparenti le seguenti categorie di aiuti:

a) gli aiuti concessi sotto forma di sovvenzioni e di contributi in conto interessi;

b) gli aiuti concessi sotto forma di prestiti, il cui equivalente sovvenzione lordo è stato calcolato sulla base del tasso di riferimento prevalente al momento della concessione, come stabilito nella comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione ([21]);

c) gli aiuti sotto forma di agevolazioni fiscali e sgravi dai prelievi, qualora la misura stabilisca un massimale per garantire che la soglia applicabile non venga superata;

d) gli aiuti sotto forma di investimenti in equity o quasi-equity, laddove si consideri l'importo nominale degli investimenti come equivalente sovvenzione lordo;

e) gli aiuti concessi sotto forma di garanzie se ricorre una delle condizioni seguenti:

   i) l'equivalente sovvenzione lordo è stato calcolato in base ai premi «esenti» di cui in una comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie;

   ii) prima dell'attuazione della misura, il metodo di calcolo dell'equivalente sovvenzione lordo relativo alla garanzia è stato approvato in base alla comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie, previa notifica alla Commissione; tale metodo si riferisce esplicitamente al tipo di garanzia e al tipo di operazioni sottese in questione nel contesto dell'applicazione del presente regolamento;

   iii) gli aiuti sono concessi per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne sotto forma di garanzie, nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 14 del presente regolamento.

Articolo 6

Effetto di incentivazione

1. Il presente regolamento si applica unicamente agli aiuti che hanno un effetto di incentivazione.

2. Si ritiene che gli aiuti abbiano un effetto di incentivazione se, prima dell'avvio dei lavori relativi al progetto o all'attività, il beneficiario ha presentato domanda scritta di aiuto allo Stato membro interessato. La domanda di aiuto contiene almeno le seguenti informazioni:

a) nome e dimensioni dell'impresa;

b) descrizione del progetto o dell'attività, comprese le date di inizio e fine;

c) ubicazione del progetto o dell'attività;

d) elenco dei costi del progetto o dell'attività;

e) tipologia dell'aiuto (sovvenzione, prestito, garanzia, anticipo rimborsabile o altro) e importo del finanziamento pubblico necessario per il progetto o l'attività.

([21]) GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

3. Si ritiene che gli aiuti ad hoc concessi alle grandi imprese abbiano un effetto di incentivazione se, oltre a garantire che siano soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 2, lo Stato membro ha verificato, prima di concedere l'aiuto in questione, che la documentazione preparata dal beneficiario dichiara che l'aiuto consentirà di raggiungere uno o più dei risultati seguenti:

a) un aumento significativo della portata del progetto o dell'attività;

b) un aumento significativo dell'importo totale speso dal beneficiario per il progetto o l'attività;

c) un aumento significativo della rapidità di realizzazione del progetto o dell'attività.

4. In deroga ai paragrafi 2 e 3, si considera che le misure sotto forma di agevolazioni fiscali abbiano un effetto di incentivazione se sono soddisfatte le condizioni cumulative seguenti:

a) la misura introduce il diritto di beneficiare di aiuti in base a criteri oggettivi e senza ulteriore esercizio di poteri discrezionali da parte dello Stato membro;

b) la misura è stata adottata ed è entrata in vigore prima dell'avvio dei lavori relativi al progetto sovvenzionato o all'attività sovvenzionata, tranne nel caso dei regimi di aiuti subentrati a regimi precedenti, a condizione che il progetto o l'attività rientrasse già nell'ambito di applicazione dei regimi precedenti sotto forma di agevolazioni fiscali.

5. In deroga ai paragrafi 2, 3 e 4, si considera che gli aiuti volti a ridurre i costi esterni dei trasporti abbiano un effetto di incentivazione se sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 10.

Articolo 7

Intensità di aiuto e costi ammissibili

1. Ai fini del calcolo dell'intensità di aiuto e dei costi ammissibili, tutti i valori utilizzati sono intesi al lordo di qualsiasi imposta o altro onere. Tuttavia, l'imposta sul valore aggiunto applicata ai costi ammissibili o alle spese rimborsabili a norma della legislazione fiscale nazionale applicabile non è presa in considerazione per il calcolo dell'intensità di aiuto e dei costi ammissibili. I costi ammissibili sono accompagnati da prove documentarie chiare, specifiche e aggiornate. Gli importi dei costi ammissibili possono essere calcolati conformemente alle opzioni semplificate in materia di costi, a condizione che l'operazione sia sovvenzionata almeno in parte da un fondo dell'Unione che consente il ricorso a opzioni semplificate in materia di costi e che la categoria dei costi sia ammissibile a norma delle pertinenti disposizioni. In tali casi, si applicano le opzioni semplificate in materia di costi previste dalle pertinenti norme che disciplinano il fondo dell'Unione.

2. Anche per i progetti attuati in linea con i piani per la ripresa e la resilienza approvati dal Consiglio a norma del regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio ([22]), gli importi dei costi ammissibili possono essere calcolati conformemente alle opzioni semplificate in materia di costi di cui al regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ([23]) o al regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio ([24]).

3. Se un aiuto è concesso in forma diversa da una sovvenzione diretta, l'importo dell'aiuto corrisponde all'equivalente sovvenzione lordo.

([22]) Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza (GU L 57 del 18.2.2021, pag. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj).

([23]) Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 320, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj).

([24]) Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti (GU L 231 del 30.6.2021, pag. 159, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj).

4. Gli aiuti erogabili in futuro, compresi gli aiuti erogabili in più quote, sono attualizzati al loro valore al momento della concessione. I costi ammissibili sono attualizzati al loro valore al momento della concessione dell'aiuto. Il tasso di interesse da utilizzare ai fini dell'attualizzazione è costituito dal tasso di attualizzazione al momento della concessione dell'aiuto, come stabilito nella comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione ([25]).

Articolo 8

Cumulo

1. Nel verificare la conformità alle soglie di notifica stabilite all'articolo 4 e alle intensità massime di aiuto stabilite al capo II, si tiene conto dell'importo totale degli aiuti a favore dell'attività, del progetto o dell'impresa sovvenzionati, a seconda del tipo di aiuto.

2. Qualora i finanziamenti dell'Unione gestiti a livello centralizzato dalle istituzioni, dalle agenzie, dalle imprese comuni o da altri organismi dell'Unione che non sono direttamente o indirettamente controllati dagli Stati membri siano combinati con aiuti di Stato, solo questi ultimi sono da prendere in considerazione per la verifica del rispetto delle soglie di notifica e delle intensità massime di aiuto o degli importi massimi di aiuto, a condizione che l'importo totale del finanziamento pubblico concesso in relazione agli stessi costi ammissibili non superi il tasso di finanziamento più favorevole stabilito dal diritto dell'Unione.

3. Gli aiuti esentati a norma del presente regolamento con costi ammissibili individuabili possono essere cumulati:

a) con altri aiuti di Stato purché riguardino costi ammissibili individuabili diversi da quelli esentati in virtù del presente regolamento;

b) con altri aiuti di Stato in relazione agli stessi costi ammissibili in tutto o in parte coincidenti, a condizione che tale cumulo non porti al superamento dell'intensità di aiuto o dell'importo di aiuto più elevati applicabili in base al presente regolamento;

c) con aiuti «de minimis» in relazione agli stessi costi ammissibili degli aiuti esentati dal presente regolamento, a condizione che tale cumulo non porti al superamento dell'intensità di aiuto o dell'importo di aiuto più elevati applicabili in base al presente regolamento;

d) con altri aiuti di Stato senza costi ammissibili individuabili, in particolare gli aiuti senza costi ammissibili individuabili esentati a norma del regolamento (UE) n. 651/2014 o gli aiuti «de minimis» senza costi ammissibili individuabili.

Articolo 9

Pubblicazione e informazione

1. Lo Stato membro interessato assicura la pubblicazione nella piattaforma Transparency Award Module della Commissione ([26]) o in un sito web esaustivo a livello regionale o nazionale delle seguenti informazioni:

a) le informazioni sintetiche di cui all'articolo 19 nel formato standardizzato di cui all'allegato II, o un link che vi dia accesso;

b) il testo integrale di ciascuna misura di aiuto di cui all'articolo 19, o un link che dia accesso a tale testo;

c) le informazioni di cui all'allegato III su ciascun aiuto individuale superiore a 100 000 EUR.

2. Gli Stati membri organizzano i loro siti web esaustivi sugli aiuti di Stato in modo da consentire un accesso agevole alle informazioni, come specificato nell'allegato III.

([25]) GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

([26]) «Ricerca pubblica della banca dati per la trasparenza degli aiuti di Stato», disponibile all'indirizzo: https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=it.

3. Per i regimi di aiuto sotto forma di agevolazioni fiscali, le condizioni di cui al paragrafo 1 sono considerate soddisfatte se gli Stati membri pubblicano le informazioni richieste per gli importi degli aiuti individuali in base agli intervalli seguenti in milioni di EUR:

da 0,1 a 0,5;

da 0,5 a 1;

da 1 a 2;

da 2 a 5;

da 5 a 10;

da 10 a 20;

da 20 a 50;

uguale o superiore a 50.

4. Gli Stati membri pubblicano le informazioni di cui al paragrafo 1, lettera c), in modo organizzato e accessibile e in un formato standardizzato, secondo quanto indicato nell'allegato III, e offrono funzioni di ricerca e scaricamento efficaci. Gli Stati membri pubblicano le informazioni entro sei mesi dalla data di concessione dell'aiuto o, per gli aiuti concessi sotto forma di agevolazioni fiscali, entro un anno dalla data prevista per la presentazione della dichiarazione fiscale. Le informazioni sono mantenute disponibili per almeno dieci anni a decorrere dalla data di concessione dell'aiuto.

5. La Commissione pubblica sul suo sito web:

a) i link ai siti web sugli aiuti di Stato di cui al paragrafo 1;

b) le informazioni sintetiche di cui all'articolo 19.

CAPO II

DISPOSIZIONI SPECIFICHE PER LE DIVERSE CATEGORIE DI AIUTI

SEZIONE I

Aiuti al funzionamento

Articolo 10

Aiuti destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti

1. I regimi di aiuti al funzionamento volti a ridurre i costi esterni dei trasporti sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.

2. Le operazioni di trasporto per ferrovia, vie navigabili interne o multimodali sostenibili di passeggeri e merci sono ammissibili a beneficiare dell'aiuto. L'aiuto è fornito agli operatori dei trasporti o agli organizzatori dei trasporti che scelgono soluzioni sostenibili di trasporto terrestre.

3. I costi ammissibili sono la parte dei costi esterni dei trasporti evitati grazie all'uso del trasporto ferroviario, del trasporto per vie navigabili interne o del trasporto marittimo a corto raggio impiegato nel contesto del trasporto multimodale sostenibile rispetto a modi di trasporto concorrenti meno sostenibili. I costi esterni evitati sono calcolati conformemente alle norme e alla metodologia stabilite nel manuale della Commissione sui costi esterni dei trasporti, quale modificato o sostituito ([27]).

([27]) Commissione europea, direzione generale della Mobilità e dei trasporti, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. et al., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

4. I costi ammissibili sono calcolati moltiplicando i) la differenza in termini di costi esterni per passeggero-km, tonnellata-km o veicolo-km (o altre unità di trasporto previste nel manuale della Commissione) tra il modo di trasporto sostenuto e l'alternativa meno sostenibile per ii) il volume totale della stessa unità realizzato dai beneficiari nel periodo in cui sono stati sostenuti i costi ammissibili. Gli Stati membri possono utilizzare la metodologia dei costi esterni per coprire eventuali costi di esercizio, compresi quelli relativi all'uso dell'infrastruttura.

5. L'intensità di aiuto non deve superare il 60 % dei costi ammissibili.

6. Gli aiuti devono essere concessi sulla base delle effettive unità di servizio di trasporto fornite, espresse in veicolo-km, passeggero-km per i servizi di trasporto passeggeri, tonnellata-km per i servizi di trasporto merci, o altre unità di trasporto previste nel manuale della Commissione, e non su base forfettaria.

7. Gli aiuti concessi agli operatori dei trasporti e agli organizzatori dei trasporti devono come conseguenza aumentare il trasferimento a modi di trasporto più sostenibili o evitare che si riduca. A tal fine i beneficiari rendono pubbliche almeno le informazioni seguenti:

a) autorità che concede gli aiuti;

b) data di concessione degli aiuti;

c) importi degli aiuti ricevuti;

d) periodo e operazioni oggetto dagli aiuti.

Articolo 11

Aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali ferroviari e lungo vie navigabili interne per il trasporto di merci

1. I regimi di aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti ferroviari commerciali per il trasporto di merci e di nuovi collegamenti commerciali lungo vie navigabili interne sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.

2. L'aiuto deve essere fornito agli operatori dei trasporti o agli organizzatori dei trasporti che raccolgono la domanda e organizzano operazioni di trasporto merci regolari tra terminal ferroviari o per vie navigabili interne al fine di avviare nuovi collegamenti commerciali di trasporto merci ferroviari e lungo vie navigabili interne.

3. I costi ammissibili corrispondono alle perdite di esercizio sostenute per il collegamento in questione, per un periodo massimo di cinque anni a decorrere dalla data in cui il beneficiario inizia a gestire il nuovo collegamento commerciale.

4. Sono ammissibili anche i costi di esercizio relativi al potenziale avvio del nuovo collegamento e che lo precedono, come gli studi preparatori o di fattibilità. Se il nuovo collegamento commerciale è avviato, tali costi di esercizio sono inclusi nei costi ammissibili per il primo anno di esercizio del nuovo collegamento commerciale. Se il nuovo collegamento commerciale non è avviato, tali costi di esercizio sono considerati ammissibili per un periodo massimo di un anno dalla data in cui sono stati sostenuti per la prima volta.

5. Ai fini del presente articolo per «perdite di esercizio» si intende la differenza negativa tra le entrate e i costi di esercizio sostenuti per il collegamento in questione, nonché i costi di esercizio per i lavori relativi all'avvio del nuovo collegamento commerciale e antecedenti tale avvio. I costi ammissibili imputati al nuovo collegamento commerciale riguardano tutti i costi di esercizio diretti sostenuti per l'esercizio del nuovo collegamento commerciale e un contributo adeguato ai costi di esercizio comuni tanto al nuovo collegamento commerciale quanto ad altre attività. Le entrate da prendere in considerazione comprendono tutte le entrate derivanti dal nuovo collegamento commerciale, compresi gli eventuali aiuti al funzionamento ricevuti per ridurre i costi esterni dei trasporti.

6. L'intensità di aiuto non supera l'80 % dei costi ammissibili nel primo anno, il 70 % dei costi ammissibili nel secondo anno, il 60 % dei costi ammissibili nel terzo anno, il 50 % dei costi ammissibili nel quarto anno e il 40 % dei costi ammissibili nel quinto anno.

7. L'aiuto può essere versato in anticipo solo se è versato annualmente, ossia all'inizio di ciascun periodo di un anno. Se l'aiuto è versato in anticipo, i costi ammissibili sono stimati ex ante sulla base di proiezioni ragionevoli e sono attualizzati al loro valore al momento della concessione.

8. Gli Stati membri istituiscono un meccanismo di monitoraggio e di recupero per garantire che l'aiuto non superi l'intensità di aiuto consentita di cui al paragrafo 6.

SEZIONE 2

Aiuti agli investimenti

Sottosezione A –

Aiuti agli investimenti per impianti di servizio ferroviario unimodale e multimodale e impianti per vie navigabili interne e per diramazioni private

Articolo 12

Aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti di servizio ferroviario unimodale e multimodale e impianti per vie navigabili interne

1. Gli aiuti alla costruzione, all'ammodernamento e al rinnovo (compresa la sostituzione) di impianti di servizio ferroviario, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.

2. Gli aiuti devono essere concessi ai proprietari o agli operatori di un impianto di servizio ferroviario, di un impianto per vie navigabili interne o di un impianto di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne che costruiscono, ammodernano o rinnovano tale impianto sulla base di regimi, fatta eccezione per gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di terminal ferroviari o per vie navigabili interne utilizzati per il trasporto delle merci, che possono essere concessi anche come aiuti ad hoc. Quando viene concesso un aiuto ad hoc, la domanda potenziale di capacità stimata ex ante, quanto meno a medio termine, deve superare la capacità combinata dell'impianto sovvenzionato e di altri impianti esistenti o già previsti che potrebbero ragionevolmente fungere da alternative all'impianto sovvenzionato.

3. I costi ammissibili sono i costi d'investimento in attivi materiali (fissi e mobili) e immateriali direttamente connessi alla costruzione, alla ristrutturazione o al rinnovo dell'impianto pertinente. L'investimento comprende dispositivi di superficie (come quelli per lo stoccaggio), attrezzature fisse (come i depositi e i terminal), le attrezzature utilizzate per la gestione degli impianti (come le gru) situati nell'impianto e le apparecchiature informatiche e digitali e i software collegati al trasporto. Sono ammissibili anche i costi derivanti da studi topologici e di fattibilità nonché le spese di programmazione e installazione.

4. I costi relativi ad attività diverse dai trasporti non sono ammissibili.

5. L'aiuto non deve superare l'importo inferiore tra le soglie seguenti:

a) la differenza tra i costi ammissibili e la somma del risultato operativo attualizzato dell'investimento nel corso della sua vita economica e del valore finale attualizzato di tale investimento (valore residuo alla fine della vita economica dell'investimento). Il risultato operativo attualizzato comprende anche gli utili netti incrementali di esercizio generati da attività diverse dai trasporti connesse alle attività di trasporto da svolgere presso l'impianto interessato (quali la locazione di spazi commerciali situati presso l'impianto). Il risultato operativo attualizzato e il valore finale sono dedotti dai costi ammissibili ex ante, sulla base di proiezioni ragionevoli o ex post, mediante un meccanismo di recupero. L'importo dell'aiuto può anche consentire di realizzare un utile ragionevole. L'utile ragionevole è rappresentato dall'utile tipicamente ottenuto nel settore e nel tipo di progetto interessato. In ogni caso, viene considerato un utile ragionevole un tasso di rendimento del capitale non superiore al tasso swap pertinente maggiorato di un premio di 100 punti di base;

b) il 50 % dei costi ammissibili.

6. In deroga al paragrafo 5, gli aiuti che non superano 5 milioni di EUR per progetto devono essere concessi fino a un'intensità massima del 50 % dei costi ammissibili.

7. L'intensità di aiuto può essere aumentata fino a 10 punti percentuali per gli impianti situati lungo la rete TEN-T.

8. L'accesso all'impianto sovvenzionato deve essere aperto, trasparente e non discriminatorio e deve essere garantito per tutti gli utenti interessati, in linea con la legislazione settoriale, compresa la direttiva 2012/34/UE.

9. Qualsiasi concessione, o altro atto di conferimento, a favore di un terzo per la costruzione, l'ammodernamento, la gestione o la locazione di un impianto sovvenzionato deve essere assegnata/o in maniera competitiva, trasparente, non discriminatoria e non soggetta a condizioni.

10. Se il proprietario, l'operatore e qualsiasi utente finale previsto dell'impianto sovvenzionato fanno parte della medesima impresa o sono imprese collegate ai sensi dell'allegato I, l'esercizio dell'impianto deve essere aggiudicato sulla base di una procedura di selezione competitiva aperta, trasparente e non discriminatoria alla quale le eventuali imprese collegate sono autorizzate a partecipare. Il presente paragrafo non si applica agli aiuti per l'ammodernamento degli impianti di servizio ferroviario, degli impianti per vie navigabili interne e degli impianti di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne, se i costi di investimento dell'ammodernamento su un periodo di almeno cinque anni non superano il 10 % del valore dell'investimento iniziale.

Articolo 13

Aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di diramazioni private

1. I regimi di aiuti per la costruzione, l'ammodernamento o il rinnovo (compresa la sostituzione) di diramazioni private sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.

2. Gli aiuti devono essere concessi al proprietario o all'operatore di una diramazione privata che costruisce, ammoderna o rinnova una diramazione privata.

3. I costi ammissibili sono i costi d'investimento in tutti gli attivi direttamente connessi alla costruzione, alla ristrutturazione o al rinnovo della diramazione privata. Sono ammissibili anche gli studi di fattibilità e topologici e le spese di programmazione e installazione. Sono ammissibili anche i costi delle piattaforme di carico/scarico e delle attrezzature necessarie alle operazioni ferroviarie nelle diramazioni private, a condizione che tali piattaforme e attrezzature siano acquistate per il carico e lo scarico di treni nelle diramazioni private.

4. L'aiuto non deve superare l'importo inferiore tra le soglie seguenti:

a) la differenza tra i costi ammissibili e la somma del risultato operativo attualizzato dell'investimento nel corso della sua vita economica e del valore finale attualizzato di tale investimento (valore residuo alla fine della vita economica dell'investimento). Il risultato operativo attualizzato e il valore finale sono dedotti dai costi ammissibili ex ante, sulla base di proiezioni ragionevoli o ex post, mediante un meccanismo di recupero. L'importo dell'aiuto può anche consentire di realizzare un utile ragionevole. L'utile ragionevole è rappresentato dall'utile tipicamente ottenuto nel settore e nel tipo di progetto interessato. In ogni caso, viene considerato un utile ragionevole un tasso di rendimento del capitale non superiore al tasso swap pertinente maggiorato di un premio di 100 punti di base;

b) il 50 % dei costi ammissibili.

5. In deroga al paragrafo 4, gli aiuti che non superano 2,5 milioni di EUR per progetto devono essere concessi fino a un'intensità massima del 50 % dei costi ammissibili.

Sottosezione B

Aiuti agli investimenti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne e di attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile

Articolo 14

Aiuti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne

1. I regimi di aiuti agli investimenti a sostegno dell'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.

2. I costi ammissibili corrispondono a tutti i costi di investimento legati all'acquisto di veicoli nuovi o usati per il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne, al netto di altri aiuti ricevuti. Tra tali costi possono figurare, in particolare, il prezzo del veicolo e i costi di consegna. I costi per studi di progettazione, consulenza o ingegneria sono ammissibili a condizione che siano legati agli investimenti di cui al presente articolo e siano parte di questi ultimi. Le imbarcazioni appositamente costruite per effettuare operazioni di rimorchio (rimorchiatori) non sono ammissibili al sostegno.

3. Gli aiuti devono essere concessi a:

a) nuovi operatori del settore ferroviario; o

b) imprese ferroviarie, operatori di trasporto per vie navigabili interne o imprese di leasing del settore ferroviario e di quello delle vie navigabili interne, laddove si qualifichino come PMI o piccole imprese a media capitalizzazione.

4. L'aiuto deve assumere la forma di una garanzia a favore dell'acquirente del veicolo per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne. Le garanzie devono essere fornite direttamente ai beneficiari finali o agli enti creditizi e ad altri istituti finanziari in qualità di intermediari finanziari, purché il beneficiario mantenga la libera scelta dell'intermediario finanziario. L'intermediario finanziario deve essere in grado di dimostrare l'esistenza di un meccanismo volto a garantire che tutti i vantaggi siano trasferiti, nella misura più ampia possibile, ai beneficiari finali, sotto forma di maggiori volumi di finanziamento, maggiore rischiosità dei portafogli, minori requisiti in materia di garanzie o tassi d'interesse inferiori rispetto a una situazione in assenza di garanzie pubbliche.

5. La garanzia deve essere fornita in relazione a nuovi prestiti individuali per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne. L'importo nominale del relativo prestito non deve superare i costi ammissibili. La copertura della garanzia non deve superare l'80 % del relativo prestito. Le garanzie pubbliche devono essere fornite dietro corrispettivo pari ad almeno 50 punti base se il rating del credito sovrano dello Stato membro che le concede è pari ad AAA-A.

6. La durata della garanzia deve essere limitata a un massimo di 15 anni.

7. Gli aiuti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne possono essere cumulati con aiuti all'interoperabilità o aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento se i sovraccosti netti per l'interoperabilità, come specificato all'articolo 16, paragrafo 6, del presente regolamento, o gli investimenti per l'ammodernamento e l'adeguamento tecnico, come specificato all'articolo 17, paragrafo 6, sono esclusi dai costi ammissibili di cui al paragrafo 2.

Articolo 15

Aiuti per l'acquisto di unità di carico intermodali o gru a bordo di navi

1. I regimi di aiuti agli investimenti per l'acquisto, come attivi nuovi o usati, di unità di carico intermodali o di gru a bordo di navi sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni stabilite dal presente articolo e dal capo I.

2. Gli aiuti devono essere concessi alle imprese che acquistano unità di carico intermodali e gru a bordo di navi.

3. Sono ammissibili i seguenti costi.

a) Per le unità di carico intermodali: la differenza di costo tra le unità di trasporto utilizzate esclusivamente per il trasporto su strada e le unità di carico intermodali che possono essere trasbordate ai fini di un trasporto multimodale sostenibile.

b) Per le gru a bordo di navi: l'intero prezzo di acquisto.

4. I costi ammissibili comprendono studi di fattibilità nonché spese di programmazione e installazione.

5. L'importo dell'aiuto non deve superare un'intensità di aiuto pari al 40 % dei costi ammissibili nella situazione di cui al paragrafo 3, lettera a), e al 20 % dei costi ammissibili nella situazione di cui al paragrafo 3, lettera b).

Sottosezione C

Aiuti agli investimenti per l'interoperabilità e per l'adeguamento tecnico e la modernizzazione

Articolo 16

Aiuti per l'interoperabilità

1. I regimi di aiuti agli investimenti a sostegno degli investimenti a favore di attivi che contribuiscono a garantire un flusso ininterrotto di traffico tra reti nazionali o tra modi di trasporto sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I del presente regolamento.

2. Gli aiuti devono essere concessi ai proprietari di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne, agli operatori dei trasporti e agli organizzatori dei trasporti al fine di effettuare gli investimenti di cui al paragrafo 3 nei settori del trasporto terrestre sostenibile.

3. Sono ammissibili i progetti di investimento seguenti:

a) il sistema europeo di controllo dei treni (ETCS), il futuro sistema di comunicazione mobile per le ferrovie (FRMCS), anche abbinato al sistema globale di comunicazione mobile - ferrovie Global System for Mobile Communications – Rail, GSM-R), e il funzionamento automatico dei treni (ATO) nel contesto del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), come descritto nel diritto derivato dell'Unione ([28]);

b) l'accoppiamento automatico digitale (*Digital Automatic Coupling*, DAC) ([29]);

c) le apparecchiature del sistema GSM-R a sé stanti;

d) l'adeguamento del materiale rotabile ai diversi sistemi elettrici;

e) l'adeguamento del materiale rotabile a scartamenti diversi;

f) l'adeguamento delle imbarcazioni destinate alla navigazione interna al fine di servire porti marittimi e delle imbarcazioni marittime al fine di servire porti interni;

g) l'adeguamento delle imbarcazioni destinate alla navigazione interna all'evoluzione delle condizioni di navigabilità, comprese le condizioni di basso livello dell'acqua;

h) l'automazione del materiale rotabile e delle imbarcazioni destinate alla navigazione interna;

i) l'adeguamento dei veicoli al trasporto di unità di carico intermodali;

([28]) Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione, del 10 agosto 2023, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi «controllo-comando e segnalamento» del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga il regolamento (UE) 2016/919 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

([29]) Il DAC è una componente interoperabile per agganciare e sganciare automaticamente il materiale rotabile in un treno merci sia fisicamente (ad esempio, collegamento meccanico e cavo aereo di frenatura) che digitalmente (ad esempio, alimentazione elettrica e collegamento dati). Il DAC costituisce un fattore abilitante per la creazione di un trasporto ferroviario di merci moderne e digitalo in Europa. Questa componente non solo aumenterà l'efficienza grazie ai processi di automazione, ma garantirà anche un approvvigionamento energetico sufficiente per le applicazioni telematiche e una trasmissione sicura dei dati in tutto il treno.

j) le tecnologie essenziali necessarie per attuare i servizi d'informazione fluviale (*River information services*, RIS), quali l'ambiente RIS europeo, il sistema di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e di informazione per la navigazione interna, gli avvisi ai naviganti, il sistema di identificazione automatica (*Automatic Identification System*, AIS) interno e la segnalazione elettronica internazionale (*Electronic Reporting International*, ERI);

k) le applicazioni telematiche per il trasporto merci e altro software per il trasporto merci nella misura in cui contribuiscano a garantire un flusso ininterrotto di traffico tra i diversi modi di trasporto, in particolare sistemi multimodali di identificazione, tracciabilità e rintracciabilità, e piattaforme intermodali per lo scambio di dati, ad eccezione degli investimenti a favore di applicazioni per i servizi passeggeri, quali i sistemi di informazione dei viaggiatori prima e durante il viaggio, i sistemi di prenotazione e di pagamento per i passeggeri, la gestione dei bagagli, la gestione delle coincidenze tra treni passeggeri e con altri modi di trasporto passeggeri.

4. I costi ammissibili sono tutti i costi necessari per l'attuazione dei progetti di investimento di cui al paragrafo 3. Tra tali costi figurano i costi necessari per l'acquisto e l'installazione delle tecnologie pertinenti, i costi di gestione del progetto e i costi di consegna. Sono ammissibili anche i costi relativi a studi, prove e approvazione e agli impianti pilota e prototipo per l'attuazione delle tecnologie pertinenti del livello di maturità tecnologica 9 ([30]). I costi di manutenzione non sono ammissibili. Gli attivi finanziati tramite gli aiuti possono essere nuovi o usati. Per quanto concerne gli investimenti a favore dell'interoperabilità relativi all'ERTMS, i costi relativi all'integrazione delle funzioni del sistema globale europeo di navigazione satellitare (*European Global Navigation Satellite System*, EGNSS) all'interno dell'ERTMS sono ammissibili. Sono ammissibili al sostegno anche i costi relativi alle apparecchiature del sistema GSM-R abbinate ad apparecchiature del sistema FRMCS. I costi relativi agli investimenti in apparecchiature GSM-R a sé stanti sono ammissibili al sostegno solo se sostenuti fino al 31 dicembre 2031.

5. L'intensità di aiuto non deve superare:

a) il 90 % dei costi ammissibili per i progetti di investimento di cui al paragrafo 3, lettere a) e b);

b) il 50 % dei costi ammissibili per i progetti di investimento di cui al paragrafo 3, lettere da c) a k).

6. Per quanto concerne gli investimenti a favore dell'interoperabilità in veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne o in un'unità di carico intermodale o gru a bordo di navi il cui acquisto è programmato, i costi ammissibili sono limitati ai sovraccosti netti per l'interoperabilità, a condizione che tali costi non siano già coperti da altre forme di aiuto, in particolare dagli aiuti di cui agli articoli 14 e 15. I sovraccosti netti per l'interoperabilità sono calcolati come differenza tra, da un lato, il costo totale di acquisto del veicolo per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne o dell'unità di carico intermodale o della gru a bordo di navi, la cui acquisizione è programmata e che sono attrezzati per mezzo di tali investimenti e, dall'altro, il costo totale di acquisto dello stesso veicolo o della stessa unità di carico intermodale o gru a bordo di navi o di un veicolo, un'unità di carico o un attivo analogo in assenza di investimenti a favore dell'interoperabilità nello scenario controfattuale.

7. Per almeno cinque anni dopo la concessione dell'aiuto, gli accordi contrattuali per la cessione o l'utilizzo a titolo oneroso (come nel caso del leasing) di attivi finanziati con aiuti all'interoperabilità devono comprendere una clausola attestante che l'investimento che contribuisce all'interoperabilità dell'attivo in questione è stato finanziato con aiuti di Stato. Gli accordi contrattuali devono inoltre specificare gli obblighi corrispondenti di cui al paragrafo 9, se del caso, e indicare l'importo dell'aiuto.

8. L'investimento deve essere realizzato e completato almeno un anno prima della data alla quale l'investimento sovvenzionato diventa obbligatorio a livello dell'Unione.

9. Le unità di materiale rotabile che beneficiano dell'investimento sovvenzionato devono mantenere un'immatricolazione in stato di validità, comprovata dal codice 00 quale definito all'appendice 3 della decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione ([31]), nel registro europeo dei veicoli per almeno cinque anni dopo l'attuazione dell'investimento.

([30]) Comunicazione della Commissione, «Disciplina degli aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione» (GU C 414 del 28.10.2022, pag. 1), nota 60. Cfr. anche la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, «Una strategia europea per le tecnologie abilitanti – Un ponte verso la crescita e l'occupazione» [COM(2012) 341 final].

([31]) Decisione di esecuzione (UE) 2018/1614 della Commissione, del 25 ottobre 2018, che stabilisce le specifiche per i registri dei veicoli di cui all'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e che modifica e abroga la decisione 2007/756/CE della Commissione (GU L 268 del 26.10.2018, pag. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

Articolo 17

Aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento nei settori del trasporto terrestre sostenibile

1. I regimi di aiuti agli investimenti per investimenti a favore di attivi che contribuiscono all'ammodernamento tecnico e all'ammodernamento nei settori del trasporto terrestre sostenibile sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.

2. Gli aiuti devono essere concessi ai proprietari di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne, agli operatori dei trasporti e agli organizzatori dei trasporti al fine di effettuare gli investimenti di cui al paragrafo 3 nei settori del trasporto terrestre sostenibile.

3. Sono ammissibili i progetti di investimento seguenti:

a) ammodernamento o ristrutturazione del materiale rotabile;

b) ammodernamento o ristrutturazione di navi destinate alla navigazione interna, ad esempio per migliorare l'idrodinamica e l'efficienza;

c) ammodernamento o ristrutturazione delle attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile;

d) adeguamento tecnico del materiale rotabile e di imbarcazioni per la navigazione interna al trasporto di tipi nuovi di merci;

e) applicazioni telematiche per il trasporto merci e altro software per il trasporto merci nel settore ferroviario e in quello delle vie navigabili interne che non rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 16, quali i sistemi che forniscono informazioni esclusivamente nell'ambito di un modo di trasporto o i sistemi digitali di prenotazione e pagamento che non contribuiscono a garantire un flusso ininterrotto di traffico, ad eccezione degli investimenti a favore di applicazioni per i servizi passeggeri, quali i sistemi di informazione dei viaggiatori prima e durante il viaggio, i sistemi di prenotazione e di pagamento per i passeggeri, la gestione dei bagagli, la gestione delle coincidenze tra treni passeggeri e con altri modi di trasporto passeggeri;

f) software per le previsioni di traffico (orario stimato di partenza/orario stimato di arrivo) e software di ottimizzazione dei percorsi;

g) sistemi digitali che monitorano l'orario di lavoro e i periodi di riposo nelle operazioni di trasporto ferroviario.

4. I costi ammissibili sono tutti i costi necessari per l'attuazione degli investimenti. Tra tali costi possono figurare, in particolare, i costi necessari per l'acquisto e l'installazione della tecnologia pertinente, i costi relativi ad ammodernamenti di una tecnologia installata esistente, i costi di gestione del progetto e i costi di consegna. Sono ammissibili anche i costi relativi a studi, prove e approvazione e agli impianti pilota e prototipo per l'attuazione delle tecnologie pertinenti del livello di maturità tecnologica 9 ([32]). I costi di manutenzione non sono ammissibili. Gli attivi finanziati tramite gli aiuti possono essere nuovi o usati.

5. L'intensità di aiuto non deve superare il 30 % dei costi ammissibili.

6. Per quanto concerne gli investimenti in veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne o in attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile il cui acquisto è programmato, i costi ammissibili sono limitati ai sovraccosti netti per l'adeguamento tecnico e la modernizzazione, a condizione che tali costi non siano già coperti da altre forme di aiuto, in particolare dagli aiuti di cui agli articoli 14 e 15. I sovraccosti netti per l'adeguamento tecnico e la modernizzazione devono essere calcolati come differenza tra, da un lato, il costo totale di acquisto del veicolo per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne o delle attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile il cui acquisto è programmato e dispone di tali investimenti e, dall'altro, il costo totale di acquisto dello stesso attivo o di un attivo analogo che richiede l'adeguamento tecnico e la modernizzazione nello scenario controfattuale.

([32]) Comunicazione della Commissione «Disciplina degli aiuti di Stato a favore di ricerca, sviluppo e innovazione» (GU C 414 del 28.10.2022, pag. 1), nota 60. Cfr. anche la comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, «Una strategia europea per le tecnologie abilitanti – Un ponte verso la crescita e l'occupazione» [COM(2012) 341 final].

7. Per almeno cinque anni dopo la concessione dell'aiuto, gli accordi contrattuali per la cessione o l'utilizzo a titolo oneroso di attivi finanziati con aiuti per l'adeguamento tecnico e la modernizzazione di veicoli ed attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile devono comprendere una clausola attestante che l'adeguamento o la modernizzazione dell'attivo in questione è stato finanziato o stata finanziata con aiuti di Stato.

8. L'investimento deve essere realizzato e completato almeno un anno prima della data alla quale l'investimento sovvenzionato diventa obbligatorio a livello dell'Unione.

CAPO III

CONTROLLO

Articolo 18

Revoca del beneficio dell'esenzione per categoria

Se uno Stato membro concede aiuti asseritamente esentati dall'obbligo di notifica a norma del presente regolamento senza adempiere alle condizioni di cui ai capi I e II, la Commissione, dopo avere permesso allo Stato membro di esprimersi, può adottare una decisione che stabilisce che la totalità o una parte delle future misure di aiuto adottate dallo Stato membro interessato, comprese quelle che soddisfano le condizioni di cui al presente regolamento, siano notificate ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato. Le misure da notificare possono essere limitate a quelle adottate a favore di determinati tipi di aiuto o di alcuni beneficiari o alle misure di aiuto adottate da alcune autorità dello Stato membro interessato.

Articolo 19

Relazioni

Gli Stati membri trasmettono alla Commissione:

a) attraverso il sistema di notifica elettronica della Commissione, le informazioni sintetiche su ciascuna misura di aiuto esentata a norma del presente regolamento nel formato standardizzato di cui all'allegato II, insieme a un link che dia accesso al testo integrale della misura di aiuto, comprese le sue modifiche, entro 20 giorni lavorativi dall'entrata in vigore della misura di aiuto;

b) una relazione annuale di cui al regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione ([33]), in formato elettronico, sull'applicazione del presente regolamento, contenente le informazioni indicate nel regolamento (CE) n. 794/2004 relativamente a ciascun anno intero o a ciascuna porzione di anno in cui il presente regolamento si applica.

Articolo 20

Valutazione

1. Il presente regolamento si applica solo ai regimi di aiuto soggetti all'obbligo di una valutazione ex post conformemente al paragrafo 2, per un periodo massimo di sei mesi dalla loro entrata in vigore o per un periodo più lungo che la Commissione può stabilire dopo aver esaminato il piano di valutazione elaborato per un determinato regime, come specificato al paragrafo 8.

([33]) Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

2. I regimi di aiuto sono soggetti all'obbligo di una valutazione ex post se dispongono di una dotazione di bilancio di aiuti di Stato o di spese contabilizzate superiori a 150 milioni di EUR in un dato anno o a 750 milioni di EUR nel corso della loro durata complessiva. La durata complessiva è la durata combinata del regime e di qualsiasi regime precedente che copra un obiettivo analogo e una zona geografica analoga a decorrere dal 30 marzo 2026. A decorrere dal 30 marzo 2026 le valutazioni ex post sono richieste solo per i regimi di aiuti la cui durata complessiva supera i tre anni.

3. L'obbligo della valutazione ex post non si applica ai regimi di aiuti che subentrano a regimi caratterizzati da obiettivi simili e relativi a zone geografiche simili che siano stati oggetto di valutazione e rispetto ai quali sia stata redatta una relazione di valutazione finale in conformità con un piano di valutazione approvato dalla Commissione e non siano state adottate conclusioni negative. Se la relazione di valutazione finale di un regime non risulta conforme al piano di valutazione approvato, il regime in questione è sospeso con effetto immediato. I regimi che subentrano a tale regime di aiuti sospeso non beneficiano dell'esenzione per categoria.

4. Il piano di valutazione comprende almeno gli elementi seguenti: i) gli obiettivi del regime di aiuti da valutare; ii) le questioni oggetto della valutazione; iii) gli indicatori di risultato; iv) la metodologia prevista per svolgere la valutazione; v) gli obblighi di raccolta dei dati; vi) il calendario proposto per la valutazione, compresa la data di presentazione della relazione intermedia e della relazione finale; vii) la descrizione dell'organismo indipendente che svolge la valutazione o i criteri utilizzati per selezionarlo e viii) le modalità previste per assicurare la pubblicità della valutazione.

5. L'obiettivo della valutazione ex post è quello di verificare la realizzazione delle ipotesi e delle condizioni da cui dipende la compatibilità del regime, in particolare la necessità e l'efficacia della misura di aiuto alla luce dei suoi obiettivi generali e specifici. La valutazione esamina anche l'incidenza del regime sulla concorrenza e sugli scambi.

6. La valutazione ex post è effettuata sulla base di un piano di valutazione approvato dalla Commissione.

7. Gli Stati membri notificano alla Commissione un progetto di piano di valutazione per i regimi di aiuto soggetti all'obbligo di valutazione di cui al paragrafo 2:

a) entro i 20 giorni lavorativi dall'entrata in vigore del regime, se la dotazione di bilancio del regime di aiuto di Stato supera 150 milioni di EUR in un dato anno o 750 milioni di EUR considerando tutta la durata del regime;

b) entro i 30 giorni lavorativi successivi a una modifica significativa che aumenta la dotazione di bilancio del regime portandola ad un livello superiore a 150 milioni di EUR in un dato anno o, considerando tutta la durata del regime, a 750 milioni di EUR;

c) entro i 30 giorni lavorativi successivi all'iscrizione a bilancio di spese a titolo del regime superiori a 150 milioni di EUR in un dato anno.

8. Il progetto di piano di valutazione è conforme alla metodologia comune per la valutazione degli aiuti di Stato adottata dalla Commissione. La Commissione può decidere di prorogare il periodo massimo iniziale di sei mesi nella decisione di approvazione del piano di valutazione. Gli Stati membri pubblicano il piano di valutazione approvato dalla Commissione.

9. La valutazione ex post è effettuata da un esperto indipendente dalle autorità che concedono l'aiuto, sulla base del piano di valutazione. Ogni valutazione comprende almeno una relazione di valutazione intermedia e una relazione di valutazione finale, che sono entrambe pubblicate dagli Stati membri.

10. La relazione di valutazione finale è presentata alla Commissione al più tardi nove mesi prima della scadenza del regime. Tale periodo può essere ridotto per i regimi rispetto ai quali l'obbligo di valutazione scatta negli ultimi due anni di attuazione. La portata e le modalità precise di ciascuna valutazione sono definite nella decisione della Commissione di approvazione del piano di valutazione. La notifica di eventuali successive misure di aiuto che presentino un obiettivo analogo contiene la descrizione di come si sia tenuto conto dei risultati della valutazione.

Articolo 21

Controllo

1. Per consentire alla Commissione di controllare gli aiuti esentati dall'obbligo di notifica ai sensi del presente regolamento, gli Stati membri conservano registri dettagliati contenenti le informazioni e i documenti giustificativi necessari per verificare il rispetto di tutte le condizioni di cui al presente regolamento. I registri vengono conservati per dieci anni dalla data in cui è stato concesso l'aiuto ad hoc o l'ultimo aiuto individuale a norma del regime.

2. Nel caso di regimi nell'ambito dei quali sono concessi automaticamente aiuti fiscali, come quelli basati sulle dichiarazioni fiscali dei beneficiari, e se non esiste alcuna verifica ex ante del rispetto delle condizioni di compatibilità per ciascun beneficiario, gli Stati membri verificano periodicamente, almeno ex post e a campione, il rispetto di tutte le condizioni di compatibilità e traggono le opportune conclusioni. Gli Stati membri conservano registri dettagliati delle verifiche per almeno dieci anni dalla data dei controlli.

3. La Commissione può richiedere, a ciascuno Stato membro, tutte le informazioni e i documenti giustificativi che ritiene necessari per controllare l'applicazione del presente regolamento, comprese le informazioni di cui ai paragrafi 1 e 2. Lo Stato membro interessato fornisce alla Commissione, entro venti giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta, oppure entro un termine più lungo fissato nella richiesta stessa, tutte le informazioni e i documenti giustificativi richiesti.

CAPO IV

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 22

Disposizioni transitorie

1. Il presente regolamento si applica agli aiuti individuali concessi prima della sua entrata in vigore qualora detti aiuti soddisfino tutte le condizioni di cui al presente regolamento, ad eccezione dell'articolo 9.

2. Gli aiuti che non soddisfano le condizioni di esenzione dall'obbligo di notifica stabilito dal presente regolamento sono valutati dalla Commissione sulla base delle discipline, degli orientamenti e delle comunicazioni applicabili adottati dalla Commissione.

3. Al termine del periodo di applicazione del presente regolamento, i regimi di aiuto esentati dall'obbligo di notifica a norma del presente regolamento continuano a beneficiare dell'esenzione per un periodo di sei mesi.

Le norme stabilite nel presente regolamento possono continuare ad applicarsi, scaduto il periodo di validità dello stesso, agli aiuti concessi nell'ambito di fondi dell'Unione attuati in regime di gestione concorrente per il periodo di programmazione 2028-2034.

Articolo 23

Entrata in vigore e applicazione

Il presente regolamento entra in vigore il 30 marzo 2026.

Esso si applica fino al 31 dicembre 2034.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 16 marzo 2026

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

ALLEGATO I

DEFINIZIONE DI PMI

Articolo 1

Impresa

Si considera impresa ogni entità, a prescindere dalla forma giuridica rivestita, che eserciti un'attività economica. In particolare sono considerate tali le entità che esercitano un'attività artigianale o altre attività a titolo individuale o familiare, le società di persone o le associazioni che esercitano regolarmente un'attività economica.

Articolo 2

Effettivi e soglie finanziarie che definiscono le categorie di imprese

1. La categoria delle microimprese, delle piccole imprese e delle medie imprese («PMI») è costituita da imprese che occupano meno di 250 persone, il cui fatturato annuo non supera i 50 milioni di EUR e/o il cui totale di bilancio annuo non supera i 43 milioni di EUR.

2. All'interno della categoria delle PMI, si definisce piccola impresa un'impresa che occupa meno di 50 persone e che realizza un fatturato annuo e/o un totale di bilancio annuo non superiori a 10 milioni di EUR.

3. All'interno della categoria delle PMI, si definisce microimpresa un'impresa che occupa meno di 10 persone e che realizza un fatturato annuo e/o un totale di bilancio annuo non superiori a 2 milioni di EUR.

Articolo 3

Tipi di imprese considerati ai fini del calcolo degli effettivi e degli importi finanziari

1. Si definisce «impresa autonoma» qualsiasi impresa non classificata come impresa associata ai sensi del paragrafo 2 oppure come impresa collegata ai sensi del paragrafo 3.

2. Si definiscono «imprese associate» tutte le imprese non classificate come imprese collegate ai sensi del paragrafo 3 e tra le quali esiste la relazione seguente: un'impresa (impresa a monte) detiene, da sola o insieme a una o più imprese collegate ai sensi del paragrafo 3, almeno il 25 % del capitale o dei diritti di voto di un'altra impresa (impresa a valle).

Un'impresa può tuttavia essere classificata come autonoma, dunque priva di imprese associate, anche se viene raggiunta o superata la soglia del 25 % dalle categorie di investitori elencate qui di seguito, a condizione che tali investitori non siano individualmente o congiuntamente collegati ai sensi del paragrafo 3 con l'impresa in questione:

a) società pubbliche di partecipazione, società di capitale di rischio, persone fisiche o gruppi di persone fisiche esercitanti regolare attività di investimento in capitali di rischio che investono fondi propri in imprese non quotate («*business angels*»), a condizione che il totale investito dai suddetti «*business angels*» in una stessa impresa non superi 1 250 000 EUR;

b) università o centri di ricerca senza scopo di lucro;

c) investitori istituzionali, compresi i fondi di sviluppo regionale;

d) autorità locali autonome aventi un bilancio annuale inferiore a 10 milioni di EUR e meno di 5 000 abitanti.

3. Si definiscono «imprese collegate» le imprese fra le quali esiste una delle relazioni seguenti:

a) un'impresa detiene la maggioranza dei diritti di voto degli azionisti o soci di un'altra impresa;

b) un'impresa ha il diritto di nominare o revocare la maggioranza dei membri del consiglio di amministrazione, direzione o sorveglianza di un'altra impresa;

c) un'impresa ha il diritto di esercitare un'influenza dominante su un'altra impresa in virtù di un contratto concluso con quest'ultima oppure in virtù di una clausola dello statuto di quest'ultima;

d) un'impresa azionista o socia di un'altra impresa controlla da sola, in virtù di un accordo stipulato con altri azionisti o soci dell'altra impresa, la maggioranza dei diritti di voto degli azionisti o soci di quest'ultima.

Sussiste una presunzione che non vi sia influenza dominante qualora gli investitori di cui al paragrafo 2, secondo comma, non intervengano direttamente o indirettamente nella gestione dell'impresa in questione, fermi restando i diritti che essi detengono in quanto azionisti.

Le imprese fra le quali intercorre una delle relazioni di cui al primo comma per il tramite di una o più altre imprese, o degli investitori di cui al paragrafo 2, sono anch'esse considerate imprese collegate.

Le imprese fra le quali intercorre una delle suddette relazioni per il tramite di una persona fisica o di un gruppo di persone fisiche che agiscono di concerto sono anch'esse considerate imprese collegate, a patto che esercitino le loro attività o una parte delle loro attività sullo stesso mercato rilevante o su mercati contigui.

Si considera «mercato contiguo» il mercato di un prodotto o servizio situato direttamente a monte o a valle del mercato rilevante.

4. Salvo nei casi contemplati al paragrafo 2, secondo comma, un'impresa non può essere considerata una PMI se almeno il 25 % del suo capitale o dei suoi diritti di voto è controllato direttamente o indirettamente da uno o più enti pubblici, a titolo individuale o congiuntamente.

5. Le imprese possono dichiarare il loro status di impresa autonoma, associata o collegata, nonché i dati relativi alle soglie di cui all'articolo 2. Tale dichiarazione può essere resa anche se la dispersione del capitale non permette l'individuazione esatta dei suoi detentori, dato che l'impresa può dichiarare in buona fede di supporre legittimamente di non essere detenuta al 25 %, o oltre, da una o più imprese collegate fra loro. La dichiarazione non pregiudica i controlli o le verifiche previsti dalle normative nazionali o dell'Unione.

Articolo 4

Dati utilizzati per il calcolo degli effettivi e degli importi finanziari e periodo di riferimento

1. I dati impiegati per calcolare gli effettivi e gli importi finanziari sono quelli riguardanti l'ultimo esercizio contabile chiuso e calcolati su base annua. Essi sono presi in considerazione a partire dalla data di chiusura dei conti. L'importo del fatturato è calcolato al netto dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) e di altre imposte indirette.

2. Se, alla data di chiusura dei conti, un'impresa constata di aver superato su base annua le soglie degli effettivi o le soglie finanziarie di cui all'articolo 2, o di essere scesa al di sotto di tali soglie, essa perde o acquisisce la qualifica di media, piccola o microimpresa solo se questo scostamento avviene per due esercizi consecutivi.

3. Se si tratta di un'impresa di nuova costituzione i cui conti non sono ancora stati chiusi, i dati in questione sono oggetto di una stima in buona fede ad esercizio in corso.

Articolo 5

Calcolo degli effettivi

Gli effettivi corrispondono al numero di unità lavorative/anno (ULA), ovvero al numero di persone che, durante tutto l'esercizio in questione, hanno lavorato nell'impresa o per conto di essa a tempo pieno. Il lavoro dei dipendenti che non hanno lavorato durante tutto l'esercizio oppure che hanno lavorato a tempo parziale, a prescindere dalla durata, o come lavoratori stagionali, è contabilizzato in frazioni di ULA. Gli effettivi sono composti:

a) dai dipendenti;

b) dalle persone che lavorano per l'impresa, ne sono dipendenti e, per la legislazione nazionale, sono considerati come gli altri dipendenti dell'impresa;

c) dai proprietari gestori;

d) dai soci che svolgono un'attività regolare nell'impresa e beneficiano di vantaggi finanziari da essa forniti.

Gli apprendisti con contratto di apprendistato o gli studenti con contratto di formazione non sono contabilizzati come facenti parte degli effettivi. La durata dei congedi di maternità o dei congedi parentali non è contabilizzata.

Articolo 6

Determinazione dei dati dell'impresa

1. Per le imprese autonome, i dati, compresi quelli relativi al numero degli effettivi, vengono determinati esclusivamente in base ai conti dell'impresa stessa.

2. Per le imprese associate o collegate, i dati, compresi quelli relativi al calcolo degli effettivi, sono determinati sulla base dei conti e di altri dati dell'impresa oppure, se disponibili, sulla base dei conti consolidati dell'impresa o di conti consolidati in cui l'impresa è ripresa tramite consolidamento.

Ai dati di cui al primo comma si aggregano i dati delle eventuali imprese associate dell'impresa in questione, situate immediatamente a monte o a valle di quest'ultima. L'aggregazione è effettuata in proporzione alla percentuale di partecipazione al capitale o alla percentuale di diritti di voto detenuti (la più elevata fra le due). Per le partecipazioni incrociate, si applica la percentuale più elevata.

Ai dati di cui ai paragrafi 1 e 2 si aggiunge il 100 % dei dati relativi alle eventuali imprese direttamente o indirettamente collegate all'impresa in questione che non siano già stati ripresi nei conti tramite consolidamento.

3. Ai fini dell'applicazione del paragrafo 2, i dati delle imprese associate dell'impresa in questione risultano dai loro conti e da altri dati, consolidati se disponibili in tale forma. A questi si aggiunge il 100 % dei dati relativi alle imprese collegate a tali imprese associate, a meno che i loro dati contabili non siano già stati ripresi tramite consolidamento.

Sempre ai fini dell'applicazione del paragrafo 2, i dati delle imprese collegate all'impresa in questione risultano dai loro conti e da altri dati, consolidati se disponibili in tale forma. Ad essi, vengono aggregati, in modo proporzionale, i dati delle eventuali imprese associate di tali imprese collegate situate immediatamente a monte o a valle di queste ultime, se non sono già stati ripresi nei conti consolidati in proporzione almeno equivalente alla percentuale definita al paragrafo 2, secondo comma.

4. Se dai conti consolidati non risultano dati relativi agli effettivi di una determinata impresa, il calcolo di tali dati si effettua aggregando in modo proporzionale i dati relativi alle imprese cui essa è associata e aggiungendo quelli relativi alle imprese con le quali essa è collegata.

ALLEGATO II

INFORMAZIONI RELATIVE AGLI AIUTI DI STATO ESENTI A NORMA DELLE CONDIZIONI PREVISTE DAL PRESENTE REGOLAMENTO

PARTE I - da presentare mediante il sistema di notifica elettronica della Commissione in conformità dell'articolo 19

Riferimento dell'aiuto	*(da completare a cura della Commissione)*	
Stato membro	.....	
Numero di riferimento dello Stato membro	.....	
Regione	Denominazione della regione o delle regioni *(NUTS)* ([1])	Status degli aiuti a finalità regionale ([2]) ....
Autorità che concede l'aiuto	Denominazione	.....
	Indirizzo postale Indirizzo Internet	....
Titolo della misura di aiuto	.....	
Base giuridica nazionale (riferimento alla pertinente pubblicazione nazionale ufficiale)	.....	
Link al testo integrale della misura di aiuto	.....	
Tipo di misura	☐ Regime	
	☐ Aiuto ad hoc	Denominazione del beneficiario e del gruppo ([3]) cui appartiene .....
Modifica di un regime di aiuti o di un aiuto ad hoc esistenti		Numero di riferimento dell'aiuto attribuito dalla Commissione SA. .....
	☐ Proroga	
	☐ Modifica	
Durata ([4])	☐ Regime	dal gg/mm/aaaa al gg/mm/aaaa
Data di concessione	☐ Aiuto ad hoc	gg/mm/aaaa
Settori economici interessati	☐ Tutti i settori economici ammissibili a ricevere aiuti	
	☐ Limitato a settori specifici - Specificare a livello di gruppo NACE ([5])	.....
Tipo di beneficiario	☐ PMI	
	☐ Piccola impresa a media capitalizzazione	
	☐ Grande impresa	
Numero stimato di beneficiari	☐ fino a 10 ☐ da 11 a 50 ☐ da 51 a 100 ☐ da 101 a 500 ☐ da 501 a 1 000 ☐ più di 1 000	

Dotazione	Importo totale annuo della dotazione prevista del regime ([6])	Valuta nazionale … (importo intero) ……	
	Importo totale dell'aiuto ad hoc concesso all'impresa ([7])	…… Valuta nazionale ……(importo intero)	
Strumento di aiuto	☐ Sovvenzione/Contributo in conto interessi		
	☐ Prestito/Anticipo rimborsabile		
	☐ Garanzia (se del caso, fare riferimento alla decisione della Commissione) ([8]) Riferimento alla decisione della Commissione: SA ……		
	☐ Agevolazione fiscale o esenzione fiscale		
	☐ Investimento in equity o quasi-equity		
	☐ Altro (specificare) …… Precisare a quale categoria potrebbe corrispondere meglio dal punto di vista dei suoi effetti/della sua funzione: ☐ Sovvenzione ☐ Prestito ☐ Garanzia ☐ Agevolazione fiscale ☐ Investimento in equity o quasi-equity		
☐ Se cofinanziato da fondi UE	Denominazione dei fondi UE ……	Importo del finanziamento (per fondo UE) …… ……	Valuta nazionale … (importo intero) …… ……

([1]) NUTS — Nomenclatura delle unità territoriali statistiche. Generalmente, la regione è specificata a livello 2.
([2]) Articolo 107, paragrafo 3, lettera a), TFUE (status «A»); articolo 107, paragrafo 3, lettera c), TFUE (status «C»); zone non assistite, ossia zone non ammissibili agli aiuti a finalità regionale (status «N»).
([3]) Ai sensi delle norme in materia di concorrenza previste nel trattato e ai fini del presente regolamento, per impresa si intende qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dal suo status giuridico e dalle sue modalità di finanziamento. La Corte di giustizia ha stabilito che le entità controllate (giuridicamente o di fatto) dalla stessa entità debbano essere considerate come un'unica impresa.
([4]) Periodo durante il quale l'autorità che concede l'aiuto può impegnarsi a concedere l'aiuto.
([5]) NACE Rev. 2,1 - Classificazione statistica delle attività economiche nella Comunità europea. Generalmente il settore è specificato a livello di gruppo.
([6]) Per un regime di aiuti: indicare l'importo annuo totale della dotazione prevista del regime o la riduzione stimata del gettito fiscale annuo per tutti gli strumenti di aiuto contemplati dal regime.
([7]) Per un aiuto ad hoc: indicare l'importo complessivo dell'aiuto/della riduzione del gettito fiscale.
([8]) Se del caso, fare riferimento alla decisione della Commissione che approva la metodologia utilizzata ai fini del calcolo dell'equivalente sovvenzione lordo, in conformità dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera d), del presente regolamento.

PARTE II - da presentare mediante il sistema di notifica elettronica della Commissione in conformità dell'articolo 19

Indicare la disposizione del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti a norma della quale viene data attuazione alla misura di aiuto.

Obiettivo principale	Intensità massima dell'aiuto in % dei costi ammissibili	Importo massimo dell'aiuto in valuta nazionale (importo intero)
Regime di aiuti al funzionamento destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti (articolo 10)	… per regime e per anno	….

Obiettivo principale		Intensità massima dell'aiuto in % dei costi ammissibili	Importo massimo dell'aiuto in valuta nazionale (importo intero)
Regime di aiuti al funzionamento per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali ferroviari e lungo vie navigabili interne per il trasporto di merci (articolo 11)	Primo anno di esercizio	…	……
	Secondo anno di esercizio	…	
	Terzo anno di esercizio	…	
	Quarto anno di esercizio	…	
	Quinto anno di esercizio	…	
Regime di aiuti agli investimenti a favore di impianti di servizio ferroviario, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne (articolo 12)		… (per progetto)	….
Aiuti ad hoc agli investimenti a favore di terminal merci ferroviari o per vie navigabili interne (articolo 12)		… (per progetto)	…
Regime di aiuti agli investimenti a favore di diramazioni private (articolo 13)		… (per progetto)	….
Regime di aiuti agli investimenti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne (articolo 14)		… (del prestito sotteso)	….
Regime di aiuti agli investimenti per l'acquisto di unità di carico intermodali o gru a bordo di navi (articolo 15)	Unità di carico intermodali	…	….
	Gru a bordo di navi	…	
Regime di aiuti agli investimenti per l'interoperabilità (articolo 16)	Progetti di investimento di cui al paragrafo 3, lettere a) e b)	…	…
	Progetti di investimento di cui al paragrafo 3, lettere da c) a j)	…	
Regime di aiuti agli investimenti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento nei settori del trasporto terrestre sostenibile (articolo 17)		…	….

ALLEGATO III

DISPOSIZIONI IN MATERIA DI PUBBLICAZIONE DELLE INFORMAZIONI A NORMA DELL'ARTICOLO 9, PARAGRAFO 1, LETTERA C) E DELL'ARTICOLO 9, PARAGRAFO 2

Le informazioni sugli aiuti individuali da pubblicare a norma dell'articolo 9, paragrafo 1, lettera c) sono le seguenti:

a) denominazione del beneficiario;

b) identificativo del beneficiario;

c) tipo di impresa (PMI/piccola impresa a media capitalizzazione/grande impresa) al momento della concessione;

d) regione in cui è ubicato il beneficiario, a livello NUTS II ([1]);

e) settore di attività a livello di gruppo NACE ([2]);

f) elemento di aiuto, espresso come importo intero in valuta nazionale ([3]);

g) strumento di aiuto ([4]) [sovvenzione/contributo in conto interessi, prestito/anticipo rimborsabile/sovvenzione rimborsabile, garanzia, agevolazione fiscale o esenzione fiscale, investimento in equity o quasi-equity, altro (*specificare*)];

h) data di concessione;

i) obiettivo dell'aiuto;

j) autorità che concede l'aiuto;

k) numero di riferimento della misura di aiuto ([5]).

Come stabilito all'articolo 9, paragrafo 2, quando gli Stati membri organizzano i loro siti web esaustivi sugli aiuti di Stato in modo da consentire un accesso agevole alle informazioni, le informazioni sono pubblicate in un formato foglio di calcolo che consente di ricercare ed estrarre i dati e di pubblicarli agevolmente su Internet, ad esempio in formato CSV o XML. L'accesso al sito web è consentito a tutti gli interessati senza restrizioni. Per accedere al sito non vi è alcun obbligo di registrazione preventiva.

([1]) NUTS — Nomenclatura delle unità territoriali statistiche. Generalmente, la regione è specificata a livello 2.

([2]) Regolamento (CE) n. 1893/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che definisce la classificazione statistica delle attività economiche NACE Revisione 2 e modifica il regolamento (CEE) n. 3037/90 del Consiglio nonché alcuni regolamenti (CE) relativi a settori statistici specifici (GU L 393 del 30.12.2006, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj).

([3]) Per gli aiuti al funzionamento, si tratta dell'importo di aiuto annuale per beneficiario. Per gli aiuti agli investimenti, si tratta dell'importo dell'investimento. Per le misure di cui all'articolo 14, si tratta dell'equivalente sovvenzione lordo.

([4]) Se l'aiuto è concesso tramite più strumenti d'aiuto, l'importo dell'aiuto deve essere precisato per ogni strumento.

([5]) Fornito dalla Commissione nel quadro del sistema di notifica di cui all'articolo 19 del presente regolamento.

ALLEGATO IV

DEFINIZIONE DI PICCOLE IMPRESE A MEDIA CAPITALIZZAZIONE

Definizione di piccole imprese a media capitalizzazione

1. Impresa

Si considera impresa ogni entità, a prescindere dalla forma giuridica rivestita, che eserciti un'attività economica. Sono comprese le società di persone o le associazioni che svolgono regolarmente un'attività economica.

2. Effettivi e soglie finanziarie

La categoria delle piccole imprese a media capitalizzazione è costituita da imprese che non sono piccole o medie ai sensi dell'allegato I, che occupano meno di 750 persone, il cui fatturato annuo non supera i 150 milioni di EUR o il cui totale di bilancio annuo non supera i 129 milioni di EUR.

3. Tipi di imprese considerati ai fini del calcolo degli effettivi e degli importi finanziari

3.1. Si definisce «impresa autonoma» qualsiasi impresa non classificata come impresa associata ai sensi del punto 3.2 oppure come impresa collegata ai sensi del punto 3.5.

3.2. Si definiscono «imprese associate» tutte le imprese non identificabili come imprese collegate ai sensi del punto 3.4 nel caso in cui un'impresa (impresa a monte) detiene, da sola o congiuntamente a una o più imprese collegate ai sensi del punto 3.5, almeno il 25 % del capitale o dei diritti di voto di un'altra impresa (impresa a valle).

3.3. Salvo nei casi contemplati al punto 3.4, un'impresa non è considerata piccola impresa a media capitalizzazione se almeno il 25 % del capitale o dei diritti di voto è controllato direttamente o indirettamente, individualmente o congiuntamente, da uno o più organismi pubblici.

3.4. In deroga al punto 3.2, un'impresa può essere definita autonoma, e dunque priva di imprese associate, anche se almeno il 25 % del suo capitale o dei suoi diritti di voto è detenuto dagli investitori elencati di seguito, a condizione che tali investitori non siano individualmente o congiuntamente collegati ai sensi del punto 3.5 con l'impresa in questione:

a) società pubbliche di partecipazione, fondi di capitale di rischio o di private equity, persone fisiche o gruppi di persone fisiche esercitanti regolare attività di investimento in capitali di rischio che investono fondi propri in imprese non quotate («*business angels*»), a condizione che il totale investito dai suddetti «*business angels*» in una stessa impresa non superi 5 000 000 EUR;

b) università o centri di ricerca senza scopo di lucro;

c) investitori istituzionali, compresi i fondi di sviluppo regionale;

d) autorità locali autonome aventi un bilancio annuale inferiore a 10 milioni di EUR e meno di 5 000 abitanti.

3.5. Si definiscono «imprese collegate» le imprese fra le quali esiste una delle relazioni seguenti:

a) un'impresa detiene la maggioranza dei diritti di voto degli azionisti o soci di un'altra impresa;

b) un'impresa ha il diritto di nominare o revocare la maggioranza dei membri del consiglio di amministrazione, direzione o sorveglianza di un'altra impresa;

c) un'impresa ha il diritto di esercitare un'influenza dominante su un'altra impresa in virtù di un contratto concluso con quest'ultima oppure in virtù di una clausola dello statuto di quest'ultima;

d) un'impresa azionista o socia di un'altra impresa controlla da sola, in virtù di un accordo stipulato con altri azionisti o soci dell'altra impresa, la maggioranza dei diritti di voto degli azionisti o soci di quest'ultima.

Sussiste una presunzione che non vi sia influenza dominante qualora gli investitori di cui al punto 3.4 non intervengano direttamente o indirettamente nella gestione dell'impresa in questione, fermi restando i diritti che essi detengono in quanto azionisti.

3.5.1. Le imprese fra le quali intercorre una delle relazioni di cui al punto 3.5 tramite una o più altre imprese, o investitori di cui al punto 3.4, sono anch'esse considerate imprese collegate.

3.5.2. Le imprese fra le quali sussiste una delle relazioni di cui al punto 3.5 tramite una persona fisica o un gruppo di persone fisiche che agiscono congiuntamente sono anch'esse considerate imprese collegate se esercitano le loro attività o una parte delle loro attività sullo stesso mercato rilevante o su mercati contigui. Ai fini del presente punto per «mercato contiguo» si intende il mercato di un prodotto o servizio situato direttamente a monte o a valle del mercato rilevante.

3.5.3. Se un fondo di investimento alternativo, come definito all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a) della direttiva 2011/61/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]) ha investito in un'impresa, gli abbinamenti seguenti non sono considerati «impresa collegata» ai fini del punto 3.5:

a) l'impresa e il fondo di investimento alternativo in questione;

b) l'impresa e il gestore del fondo di investimento alternativo in questione;

c) l'impresa in questione e un'altra impresa nella quale il fondo di investimento alternativo ha investito.

Il primo comma si applica purché siano soddisfatte tutte le condizioni seguenti:

a) il fondo di investimento alternativo e il suo gestore, e le imprese interessate tengono una contabilità separata;

b) il fondo di investimento alternativo e il suo gestore hanno una strategia di investimento predefinita per l'uscita dall'impresa o dalle imprese interessate, anche realizzandone il valore con la vendita dell'impresa o in altri modi.

3.6. Le imprese possono dichiarare il loro status di impresa autonoma, associata o collegata, nonché i dati relativi alle soglie di cui al punto 2. Tale dichiarazione può essere resa anche se la dispersione del capitale non permette l'individuazione esatta dei suoi detentori, dato che l'impresa può dichiarare in buona fede di supporre legittimamente di non essere detenuta al 25 %, o oltre, da una o più imprese collegate fra loro. La dichiarazione non pregiudica i controlli o le verifiche previsti dalle normative nazionali o dell'Unione.

4. Dati utilizzati per il calcolo degli effettivi e degli importi finanziari e periodo di riferimento.

4.1. I dati impiegati per calcolare gli effettivi e gli importi finanziari sono quelli riguardanti l'ultimo esercizio contabile chiuso e calcolati su base annua. Essi sono presi in considerazione a partire dalla data di chiusura dei conti. L'importo del fatturato è calcolato al netto dell'imposta sul valore aggiunto e di altre imposte indirette.

4.2. Se alla data di chiusura dei conti un'impresa constata di aver superato, su base annua, le soglie degli effettivi o le soglie finanziarie di cui al punto 2, o di essere scesa al di sotto di tali soglie, essa perde o acquisisce la qualifica di piccola impresa a media capitalizzazione solo se questo scostamento avviene per due esercizi consecutivi.

([1]) Direttiva 2011/61/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2011, sui gestori di fondi di investimento alternativi, che modifica le direttive 2003/41/CE e 2009/65/CE e i regolamenti (CE) n. 1060/2009 e (UE) n. 1095/2010 (GU L 174 dell'1.7.2011, pag. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj).

4.3. Se si tratta di un'impresa di nuova costituzione i cui conti non sono ancora stati chiusi, i dati in questione sono oggetto di una stima in buona fede ad esercizio in corso.

5. Calcolo degli effettivi

5.1. Gli effettivi corrispondono al numero di persone che, durante tutto l'esercizio in questione, hanno lavorato nell'impresa o per conto di essa a tempo pieno («unità lavorative/anno»). Il lavoro dei dipendenti che non hanno lavorato durante tutto l'esercizio oppure che hanno lavorato a tempo parziale, a prescindere dalla durata, o come lavoratori stagionali, è contabilizzato in frazioni di unità lavorative/anno. Gli effettivi sono composti:

a) dai dipendenti;

b) dalle persone che lavorano per l'impresa, ne sono dipendenti e, per la legislazione nazionale, sono considerati come gli altri dipendenti dell'impresa;

c) dai proprietari gestori;

d) dai soci che svolgono un'attività regolare nell'impresa e beneficiano di vantaggi finanziari da essa forniti.

5.2. Gli apprendisti con contratto di apprendistato o gli studenti con contratto di formazione non sono contabilizzati come facenti parte degli effettivi. La durata dei congedi di maternità o dei congedi parentali non è contabilizzata.

6. Determinazione dei dati dell'impresa

6.1. Per le imprese autonome, i dati, compresi quelli relativi al numero degli effettivi, vengono determinati esclusivamente in base ai conti dell'impresa stessa.

6.2. Per le imprese associate o collegate, i dati, compresi quelli relativi al calcolo degli effettivi di cui al punto 3, sono determinati sulla base dei conti e di altri dati dell'impresa oppure, se disponibili, sulla base dei conti consolidati dell'impresa o di conti consolidati in cui l'impresa è ripresa tramite consolidamento.

Ai dati di cui al primo comma si aggregano i dati delle eventuali imprese associate dell'impresa in questione, situate immediatamente a monte o a valle di quest'ultima. L'aggregazione è effettuata in proporzione alla percentuale di partecipazione al capitale o alla percentuale di diritti di voto detenuti (la più elevata fra le due). Per le partecipazioni incrociate si applica la percentuale più elevata.

Ai dati di cui al primo e al secondo comma si aggiunge il 100 % dei dati relativi alle eventuali imprese direttamente o indirettamente collegate all'impresa in questione che non siano già stati ripresi nei conti tramite consolidamento.

6.3. Ai fini dell'applicazione del punto 6.2, i dati delle imprese associate dell'impresa in questione risultano dai loro conti e da altri dati, consolidati se disponibili in tale forma. A questi si aggiunge il 100 % dei dati relativi alle imprese collegate a tali imprese associate, a meno che i loro dati contabili non siano già stati ripresi tramite consolidamento.

Sempre ai fini dell'applicazione del punto 6.2, i dati delle imprese collegate all'impresa in questione risultano dai loro conti e da altri dati, consolidati se disponibili in tale forma. A tali dati vengono aggregati, in modo proporzionale, i dati delle eventuali imprese associate di tali imprese collegate situate immediatamente a monte o a valle di queste ultime, se non sono già stati ripresi nei conti consolidati in proporzione almeno equivalente alla percentuale definita al punto 6.2, secondo comma.

6.4. Se dai conti consolidati non risultano dati relativi agli effettivi di una determinata impresa, il calcolo di tali dati si effettua aggregando in modo proporzionale i dati relativi alle imprese cui essa è associata e aggiungendo quelli relativi alle imprese con le quali essa è collegata.