Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2026/562

30.3.2026

VERORDENING (EU) 2026/562 VAN DE COMMISSIE

van 16 maart 2026

waarbij bepaalde categorieën steun in de sectoren spoorvervoer, binnenvaart en multimodaal vervoer op grond van de artikelen 93, 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie met de interne markt verenigbaar worden verklaard

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 108, lid 4,

Gezien Verordening (EU) 2022/2586 van de Raad van 19 december 2022 betreffende de toepassing van de artikelen 93, 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op bepaalde soorten staatssteun in de sectoren spoorvervoer, binnenvaart en multimodaal vervoer ([1]) en met name artikel 1,

Na bekendmaking van deze verordening overeenkomstig artikel 4 van Verordening (EU) 2022/2586,

Na raadpleging van het Adviescomité inzake overheidssteun,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Overheidsfinanciering die voldoet aan de criteria van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna "het Verdrag" genoemd), vormt staatssteun en moet op grond van artikel 108, lid 3, van het Verdrag bij de Commissie worden aangemeld. Overeenkomstig artikel 109 van het Verdrag kan de Raad evenwel categorieën steun vaststellen die van die aanmeldingsverplichting worden vrijgesteld. Overeenkomstig artikel 108, lid 4, van het Verdrag kan de Commissie verordeningen voor die soorten staatssteun vaststellen.

(2) In Verordening (EU) 2022/2586 wordt de Commissie de bevoegdheid verleend om te verklaren dat steun voor de coördinatie van het vervoer als bedoeld in artikel 93 van het Verdrag onder bepaalde voorwaarden van de aanmeldingsverplichting kan worden vrijgesteld.

(3) Steun voor vervoer over land wordt met het Verdrag verenigbaar geacht indien die steun beantwoordt aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer of overeenkomt met de vergoeding van bepaalde met het begrip "openbare dienst" verbonden verplichte dienstverrichtingen overeenkomstig artikel 93 van het Verdrag.

(4) Om het in Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad ([2]) vervatte doel van de Unie inzake klimaatneutraliteit te bereiken is een fundamentele groene en digitale transformatie van het vervoer in de Unie nodig. In het kader van de strategie van de Commissie voor duurzame en slimme mobiliteit uit 2020 ([3]) riep de Unie de lidstaten op tot maatregelen om alle vervoerswijzen te verduurzamen en om een overgang naar duurzamere vervoerswijzen te bevorderen.

(5) In artikel 11 van het Verdrag wordt de inzet van de Unie voor milieubescherming en duurzaamheid benadrukt, en met name de integratie van milieueisen in de formulering en uitvoering van haar beleid en optreden.

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

([2]) Verordening (EU) 2021/1119 van het Europees Parlement en de Raad van 30 juni 2021 tot vaststelling van een kader voor de verwezenlijking van klimaatneutraliteit, en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 401/2009 en Verordening (EU) 2018/1999 (PB L 243 van 9.7.2021, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

([3]) Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst" (COM/2020/789 final).

(6) Bij de toepassing van artikel 93 van het Verdrag heeft de Commissie ondervonden dat bepaalde categorieën staatssteun die aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer beantwoorden, worden geacht de mededinging en de handel tussen lidstaten niet in aanzienlijke mate te verstoren, mits zij voldoen aan een aantal duidelijke verenigbaarheidscriteria die zijn vastgesteld op basis van de ervaringen met de besluitvormingspraktijk.

(7) Deze verordening is van toepassing op exploitatie- en investeringsstaatssteunmaatregelen die worden toegekend in de sectoren van duurzaam vervoer over land.

(8) Steun die voldoet aan alle voorwaarden van deze verordening, zowel in het algemeen als specifiek voor de desbetreffende categorieën steun, moet worden vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag.

(9) Voor staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag die niet onder deze verordening valt, blijft de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag gelden. Deze verordening heeft geen effect op de mogelijkheid voor de lidstaten om steun aan te melden waarvan de doelstellingen in overeenstemming zijn met doelstellingen die onder deze verordening vallen.

(10) Deze verordening moet alleen van toepassing zijn op steun die beantwoordt aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer. Daarentegen moet steun voor het nakomen van bepaalde met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen in de sectoren van het vervoer over land onder Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad ([4]) blijven vallen of bij de Commissie worden aangemeld wanneer deze steun niet aan de in die verordening vastgestelde voorwaarden voldoet. Ondernemingen met een openbaredienstcontract die vervoersdiensten verrichten, moeten in aanmerking kunnen komen voor steun die op grond van deze verordening wordt verleend, met name op voorwaarde dat artikel 8 van deze verordening wordt nageleefd en overcompensatie wordt voorkomen.

(11) Deze verordening moet verdere vereenvoudiging overeenkomstig de doelstellingen van de Commissie ([5]) en meer transparantie mogelijk maken, evenals een doeltreffende evaluatie en controles van de naleving van de staatssteunregels op nationaal en EU-niveau, en tegelijkertijd de institutionele bevoegdheden van de Commissie en de lidstaten waarborgen. Dit sluit aan bij de mededeling van de Commissie over de modernisering van het EU-staatssteunbeleid ([6]) en bij de resultaten van de geschiktheidscontrole die de Commissie in 2020 heeft verricht ([7]), waarin werd benadrukt dat de administratieve lasten moeten worden verminderd en overheidsmiddelen doelmatig moeten worden besteed.

(12) De algemene voorwaarden voor de toepassing van deze verordening zijn gebaseerd op een aantal gemeenschappelijke beginselen, die waarborgen dat de steun i) coördinatie van het vervoer tot doel heeft; ii) een duidelijk stimulerend effect heeft; iii) noodzakelijk, passend en evenredig is; iv) op volledig transparante wijze wordt toegekend, aan controles wordt onderworpen en geregeld wordt geëvalueerd, en v) niet zodanig op de mededinging en de handel van invloed is dat de algemene belangen van de Unie worden geschaad.

(13) Om te waarborgen dat de steun noodzakelijk is, en als prikkel fungeert om activiteiten of projecten verder te ontwikkelen, mag deze verordening niet gelden voor steun aan activiteiten of projecten waartoe de begunstigde hoe dan ook zou overgaan, ook zonder steun. Steun moet volgens deze verordening alleen van aanmelding worden vrijgesteld indien de werkzaamheden in het kader van het gesteunde project of de gesteunde activiteit pas aanvangen nadat de begunstigde de steun schriftelijk heeft aangevraagd. De aankoop van gronden en voorbereidende werkzaamheden, waaronder het verkrijgen van vergunningen en het verrichten van haalbaarheidsonderzoek, worden niet als start van de werkzaamheden in het kader van het gesteunde project beschouwd.

([4]) Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj).

([5]) Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, "Een eenvoudiger en sneller Europa: mededeling over uitvoering en vereenvoudiging" (COM(2025) 47 final).

([6]) Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, "De modernisering van het EU-staatssteunbeleid" (COM(2012) 209 final).

([7]) Werkdocument van de diensten van de Commissie van 30 oktober 2020, Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance (SWD(2020) 257 final).

(14) Ten aanzien van onder deze verordening vallende ad-hocinvesteringssteun aan een begunstigde grote onderneming moet de lidstaat waarborgen dat niet alleen wordt voldaan aan de voorwaarden inzake het stimulerende effect die gelden voor begunstigde kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's), maar zich er ook van vergewissen dat de begunstigde, blijkens diens interne documenten, de levensvatbaarheid van de gesteunde investering heeft onderzocht in een scenario mét en een scenario zonder steun. In dergelijke gevallen moet de lidstaat verifiëren of uit die documenten daadwerkelijk blijkt dat de steun zal leiden tot een wezenlijke vergroting van de omvang van de gesteunde investering, tot een wezenlijke stijging van het totaalbedrag dat de begunstigde aan die investering besteedt, of tot een wezenlijke versnelling van de voltooiing van de investering.

(15) Voor automatische steunregelingen in de vorm van belastingvoordelen moet een specifieke voorwaarde betreffende het stimulerende effect gelden, aangezien de uit dit soort steunregelingen voortvloeiende steun automatisch wordt toegekend. Deze specifieke voorwaarde houdt in dat met die steunregelingen alleen projecten of activiteiten mogen worden gesteund waarvoor de werkzaamheden pas van start gaan nadat die regelingen in werking zijn getreden. Deze voorwaarde mag echter niet gelden in het geval van vervolgsteunregelingen, als de activiteit reeds onder de voorgaande regelingen viel in de vorm van belastingvoordelen. Bij de beoordeling van het stimulerende effect van vervolgsteunregelingen moet het moment waarop de belastingmaatregel voor het eerst in de oorspronkelijke regeling werd vastgesteld als ijkpunt gelden.

(16) Exploitatiesteun ter vermindering van de externe kosten van vervoer die aan de voorwaarden van deze verordening voldoet, moet als steun met een stimulerend effect worden beschouwd als die steun wordt doorgegeven aan de gebruikers en zo de vraag naar duurzame vervoersdiensten en een verschuiving tussen vervoerswijzen doet toenemen. Door middel van voorlichting moet meer bekendheid worden gegeven aan de maatregelen die beschikbaar zijn om de verschillen in concurrentievermogen te verkleinen tussen wijzen van duurzaam vervoer over land en vervoer uitsluitend over de weg of andere concurrerende, minder duurzame vervoerswijzen. Voorlichting wordt dus geacht te waarborgen dat de steun tot uiting komt in de prijs die gebruikers moeten betalen.

(17) Om transparantie, gelijke behandeling en een doeltreffend toezicht te waarborgen, moet deze verordening alleen van toepassing zijn op steun waarvan het brutosubsidie-equivalent vooraf nauwkeurig kan worden berekend zonder dat een risicobeoordeling hoeft te worden uitgevoerd ("transparante steun"). Voor bepaalde steuninstrumenten, waaronder leningen, garanties, belastingmaatregelen, risicofinancieringsmaatregelen en met name terugbetaalbare voorschotten, wordt in deze verordening vastgesteld onder welke voorwaarden deze als transparant kunnen worden beschouwd. Steun in de vorm van garanties moet als transparant worden beschouwd als het brutosubsidie-equivalent is berekend op basis van de safe-harbour-premies die voor het desbetreffende soort onderneming zijn vastgesteld. De steun moet ook als transparant worden beschouwd als de methode voor de berekening van de steunintensiteit van de staatsgarantie vóór de tenuitvoerlegging van de maatregel is aangemeld bij de Commissie en door haar is goedgekeurd in overeenstemming met een mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag op staatssteun in de vorm van garanties ([8]). Voor de toepassing van deze verordening mag steun die een complexe economische beoordeling vergt om het bruto-subsidie-equivalent van de steun vooraf precies te berekenen (zoals steun in de vorm van investeringen in eigen vermogen en investeringen in quasi-eigenvermogen), niet als transparante steun worden beschouwd tenzij het bruto-subsidie-equivalent van de steun gelijk wordt geacht aan de nominale waarde van die investeringen.

(18) Om te waarborgen dat steun evenredig is en tot het benodigde bedrag beperkt blijft, moeten maximale steunbedragen worden vastgesteld in de vorm van steunintensiteiten in verhouding tot een reeks in aanmerking komende kosten. Gezien de ervaringen van de Commissie moet de steunintensiteit zodanig worden vastgesteld dat verstoringen van de mededinging en de handel door de gesteunde activiteit tot een minimum worden beperkt en tegelijkertijd het tekortschieten van de markt of andere belemmeringen voor de coördinatie van het vervoer op een passende wijze worden aangepakt.

(19) Bij de berekening van de steunintensiteit mogen alleen in aanmerking komende kosten worden meegerekend. De identificatie van de kosten die in aanmerking komen, moet blijken uit duidelijke, specifieke en actuele bewijsstukken. Steun die de desbetreffende steunintensiteit overschrijdt, mag niet van de aanmeldingsvereisten worden vrijgesteld. In alle gevallen moeten de voor de berekening gebruikte cijfers de bedragen vóór aftrek van belastingen of andere heffingen zijn. Steun die in meerdere tranches wordt uitgekeerd, moet worden gedisconteerd tot de waarde ervan op het moment van toekenning van de steun. Ook de in aanmerking komende kosten moeten worden gedisconteerd tot de waarde op dat moment.

([8]) PB C 155 van 20.6.2008, blz. 10.

(20) De Commissie moet erop toezien dat goedgekeurde steun de mededinging en de handel niet zodanig beïnvloedt dat het gemeenschappelijk belang van de Unie wordt geschaad. Daarom moet steun aan een begunstigde ten aanzien van wie een bevel tot terugvordering uitstaat ingevolge een eerder besluit van de Commissie waarin steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt is verklaard, van het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgesloten.

(21) Steun aan ondernemingen in moeilijkheden moet van het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgesloten. Dergelijke steun moet worden beoordeeld op basis van de Richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden ([9]).

(22) In deze verordening is de uitgebreide ervaring verwerkt die de Commissie heeft opgedaan met het beoordelen van exploitatiesteun die is bedoeld ter vermindering van de externe kosten van vervoer. Die steun moet worden gekwantificeerd op basis van de externe kosten die kunnen worden vermeden door over te stappen op een duurzamere vervoersoplossing in plaats van een concurrerende, commercieel levensvatbare wijze van vervoer, bijvoorbeeld vervoer uitsluitend over de weg. Steun kan de vorm aannemen van een verlaging van de heffingen die vervoerders betalen voor het gebruik van de infrastructuur. Exploitatiesteun ter vermindering van de externe kosten van vervoer mag alleen onder deze verordening vallen wanneer verstoringen van de mededinging en de handel beperkt van omvang zijn en aan welomschreven voorwaarden zijn onderworpen. Dat is het geval wanneer de vermeden externe kosten worden berekend volgens de regels en methoden van het handboek van de Commissie over de externe kosten van vervoer ([10]), wanneer de steunintensiteit onder bepaalde drempels blijft en wanneer de steun uitsluitend wordt toegekend voor diensten inzake duurzaam vervoer over land die daadwerkelijk worden verleend. Zo wordt gewaarborgd dat de steun strikt beperkt blijft tot compensatie voor de externe kosten die verband houden met het gebruik van een duurzamere wijze van vervoer.

(23) Verder mag exploitatiesteun aan vervoerders of vervoersorganisatoren die nieuwe commerciële spoor-en binnenvaartverbindingen voor goederenvervoer introduceren, alleen onder deze verordening vallen wanneer de verstoringen van de mededinging en de handel beperkt van omvang zijn en aan welomschreven voorwaarden zijn onderworpen. Dat is het geval wanneer het steunbedrag wordt berekend op basis van de exploitatieverliezen die de begunstigde in de eerste vijf exploitatiejaren van de nieuwe commerciële verbinding voor goederenvervoer lijdt en de steunintensiteit blijft onder een bepaalde drempel.

(24) Investeren in spoorwegvoorzieningen, binnenvaartvoorzieningen en multimodale vervoersvoorzieningen voor spoor of binnenvaart en in particuliere spooraansluitingen in de Unie is van wezenlijk belang om goede verbindingen, een duurzaam functionerende economie en cohesie tussen de lidstaten te waarborgen. Die investeringen ondersteunen de prioriteiten uit de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit van de Commissie uit 2020 ([11]), waarin voorrang wordt gegeven aan de ontwikkeling van multimodale vervoersvoorzieningen. Deze verordening moet betrekking hebben op investeringssteun voor de bouw, verbetering en vernieuwing van spoorwegvoorzieningen, binnenvaartvoorzieningen, multimodale vervoersvoorzieningen voor spoor of binnenvaart, en particuliere spooraansluitingen. Deze verordening mag niet van toepassing zijn op steun voor haveninfrastructuur (ligplaatsen, aanlegsteigers enz.) en voor haventoegangsinfrastructuur die in aanmerking komt voor steun op grond van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie ([12]). Deze verordening moet echter wel van toepassing zijn op steun voor havensuprastructuur (voorzieningen aan de oppervlakte, zoals opslag, dienstvoorzieningen, zoals opslagloodsen, alsmede uitrusting die wordt gebruikt voor de exploitatie van voorzieningen), zolang de suprastructuur zich bevindt in een binnenvaartvoorziening of een multimodale vervoersvoorziening met een spoor- of binnenvaartverbinding. Voor dit soort steun moeten de administratieve lasten als gevolg van de aanmelding van eenvoudige staatssteunmaatregelen worden verminderd; zo kan de Commissie zich ook concentreren op de potentieel meest verstorende gevallen. De voorwaarden die gelden voor vrijstelling van de aanmeldingsverplichting voor investeringssteun voor spoorwegvoorzieningen, binnenvaartvoorzieningen, multimodale vervoersvoorzieningen voor spoor of binnenvaart en particuliere spooraansluitingen, moeten verstoringen van de mededinging en de handel die eerlijke concurrentie op de interne markt zouden ondermijnen, beperken. De verstoringen van het handelsverkeer en de mededinging worden met name beperkt door de evenredigheid van de steun te waarborgen.

([9]) PB C 249 van 31.7.2014, blz. 1.

([10]) Europese Commissie, directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K., e.a., Handbook on the external costs of transport (Handboek externe kosten van vervoer) — Uitgave 2019 — 1.1, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

([11]) Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, "Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst" (COM(2020) 789 final).

([12]) Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PB L 187 van 26.6.2014, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

(25) Deze verordening mag alleen betrekking hebben op investeringssteun voor de verwerving van voertuigen voor spoor- of binnenvaartvervoer en bepaalde categorieën materieel dat belangrijk is bij duurzaam multimodaal vervoer (d.w.z. intermodale laadeenheden en kranen op schepen) wanneer de verstoringen van de mededinging en de handel beperkt van omvang zijn. Voor de verwerving van bepaalde soorten materieel voor duurzaam multimodaal vervoer is dat het geval bij steunregelingen voor kranen op schepen en een deel van de kosten van intermodale laadeenheden wanneer de steunintensiteit onder welomschreven drempels blijft. Voor de verwerving van voertuigen voor spoor- of binnenvaartvervoer is dat het geval wanneer de steun wordt verleend in de vorm van een aan welomschreven voorwaarden onderworpen garantie aan de koper van het voertuig. In de spoorwegsector hebben kmo's en nieuwkomers moeite om hun vloot te vernieuwen of uit te breiden vanwege de hoge investeringskosten voor de verwerving van rollend materieel en de moeilijkheden om toegang te krijgen tot financiering. Kleine midcap-ondernemingen ("SMC's") staan voor soortgelijke uitdagingen. In de binnenvaartsector zijn de meeste exploitanten kmo's of in het beste geval kleine midcaps. Dit maakt het voor hen moeilijk om hun vloot te vernieuwen of uit te breiden vanwege moeilijkheden om toegang te krijgen tot marktfinanciering. Investeringssteun in de vorm van garanties voor nieuwkomers in de spoorwegsector, kmo's en kleine midcaps in de spoorwegsector en de binnenvaart bevordert derhalve duurzaam vervoer zonder de mededinging en het handelsverkeer onnodig te verstoren.

(26) Overeenkomstig het vervoersbeleid en het digitale beleid van de Unie zijn verdere inspanningen nodig om de communicatie tussen de verschillende vervoersinformatiesystemen en de coördinatie van vervoersnetwerken en landsgrensoverschrijdende mededinging mogelijk te maken en om de veiligheid van het vervoer in de Unie te verbeteren. Dit is nodig vanwege de verschillende normen voor vervoersnetwerken, het gebrek aan technische harmonisatie, incompatibele instrumenten en systemen voor gegevensverzameling en bezorgdheid over gegevensuitwisseling en gegevenssoevereiniteit. Bovendien blijkt uit de ervaring met de beoordeling van de maatregelen voor interoperabiliteitssteun die zijn aangemeld op grond van de richtsnoeren voor staatssteun aan spoorwegondernemingen van 2008 ([13]) dat acuut marktfalen optreedt als gevolg van tekortkomingen in de coördinatie en het "pioniersnadeel", wanneer de voordelen van de invoering van een specifieke technologie of norm verder gaan dan het commerciële belang van vervoerders.

(27) Dat is bijvoorbeeld het geval bij treinbesturingssystemen en verkeersregelsystemen, waaronder het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS). Het ERTMS is een eengemaakt Europees systeem voor seingeving en snelheidscontrole dat de interoperabiliteit van nationale spoorwegsystemen waarborgt, de aankoop- en onderhoudskosten van de seingevingssystemen doet dalen en de snelheid van treinen, de infrastructuurcapaciteit en het veiligheidsniveau in het spoorvervoer verhoogt. ERTMS bestaat uit het Europees treinbesturingssysteem (ETCS), d.w.z. een cabineseingevingssysteem met automatische treinbeveiliging, de mobiele spoorwegradio (RMR) en geautomatiseerde treinbesturing (ATO). Het RMR-systeem dat momenteel voor spoorwegactiviteiten wordt gebruikt, namelijk het wereldwijd systeem voor mobiele communicatie — Spoor (GSM-R), is gebaseerd op specificaties die twintig jaar geleden werden vastgesteld. Als gevolg van de technologische veroudering is het onwaarschijnlijk dat industriële steun voor GSM-R na 2031 nog verzekerd zal zijn. Gezien de beperkte nadelige effecten van interoperabiliteitssteun op de mededinging en de handel, en gelet op de opgedane ervaringen, moet dergelijke steun onder welomschreven voorwaarden onder deze verordening vallen.

(28) Om het concurrentievermogen van het spoorweg- of binnenvaartvervoer te bevorderen, is het ook noodzakelijk technische aanpassing en modernisering in de sectoren van duurzaam vervoer over land te bevorderen. Aan steun voor dergelijke investeringen moeten voorwaarden zijn verbonden ter beperking van verstoringen van de mededinging en de handel die de eerlijke concurrentie op de interne markt ondermijnen. De voorwaarden om deze steun vrij te stellen van de aanmeldingsverplichtingen moeten met name garanderen dat de steun noodzakelijk en evenredig is, en waarborgen omvatten voor het soort steun en de in aanmerking komende kosten.

(29) Wanneer aan ondernemingen steun wordt verleend voor hun aanpassing aan toekomstige Unienormen, kan sneller een hoge mate van harmonisatie en standaardisatie worden bereikt. Steun mag niet worden vrijgesteld van de aanmeldingsverplichtingen wanneer ondernemingen dankzij investeringen voldoen aan Unienormen die al zijn goedgekeurd. In die gevallen echter waarin de betrokken Unienorm al is goedgekeurd maar nog niet van kracht is, kan steun een stimulerend effect hebben indien de steun ertoe aanzet de investering ten minste twaalf maanden voordat de norm van kracht wordt te implementeren en te voltooien, voor zover de norm niet met terugwerkende kracht van toepassing is. Om lidstaten niet te ontmoedigen verplichte nationale normen vast te stellen die strenger of ambitieuzer zijn dan de overeenkomstige Unienormen, kunnen steunmaatregelen een stimulerend effect hebben, ongeacht of dergelijke nationale normen bestaan. Hetzelfde geldt voor steun die wordt toegekend in het geval van bindende nationale normen die bij ontstentenis van Unienormen zijn vastgesteld.

([13]) Mededeling van de Commissie, "Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen" (PB C 184 van 22.7.2008, blz. 13).

(30) Bepaalde categorieën waarbij per project grote bedragen aan steun zijn toegekend, moeten na aanmelding door de Commissie worden beoordeeld vanwege de grotere kans op onnodige verstoringen van de mededinging en de handel. Voor steun die bepaalde drempels te boven gaat, moet daarom de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag blijven gelden. Er moet voor worden gezorgd dat deze drempels niet worden omzeild door projecten kunstmatig op te delen in meerdere projecten met soortgelijke eigenschappen, doelstellingen of begunstigden.

(31) Gezien de grotere potentiële impact van grote regelingen op de handel en de mededinging moeten steunregelingen waarvan het staatssteunbudget in een bepaald jaar of in totaal groter is dan een op een absolute waarde gebaseerde drempel, in principe aan een staatssteunevaluatie worden onderworpen. Bij de evaluatie moet worden getracht na te gaan i) of de aannames en voorwaarden voor verenigbaarheid van de regeling zijn bevestigd en ii) of de steunmaatregel in het licht van de algemene en specifieke doelstellingen ervan doeltreffend is geweest. In de evaluatie moet ook worden ingegaan op het effect van de regeling op de mededinging en de handel. Met het oog op gelijke behandeling moet de staatssteunevaluatie worden verricht op basis van een door de Commissie goedgekeurd evaluatieplan. Hoewel een dergelijk plan doorgaans moet worden opgesteld wanneer de regeling wordt uitgewerkt en tijdig moet worden goedgekeurd opdat de regeling in werking kan treden, is dit wellicht niet in alle gevallen mogelijk. Om de inwerkingtreding van steunregelingen niet te vertragen, moet deze verordening daarom gedurende een initiële periode van maximaal zes maanden op die regelingen van toepassing zijn. De Commissie moet deze periode kunnen verlengen zodra het evaluatieplan is goedgekeurd. Met het oog daarop moet het evaluatieplan binnen twintig werkdagen na de inwerkingtreding van de regeling bij de Commissie worden aangemeld. Daarnaast moet de Commissie ook bij wijze van uitzondering en gelet op de specifieke kenmerken van de zaak kunnen besluiten dat een evaluatie niet noodzakelijk is.

(32) De lidstaten moeten worden verplicht de Commissie alle informatie te verstrekken die zij nodig heeft om het evaluatieplan te beoordelen. Ook moet de Commissie zonder onnodige vertraging aanvullende gegevens kunnen opvragen indien nodig. Wijzigingen in te evalueren regelingen, met uitzondering van aanpassingen die niet van invloed kunnen zijn op de verenigbaarheid van de steunregeling binnen het toepassingsgebied van deze verordening of die de inhoud van het goedgekeurde evaluatieplan niet ingrijpend kunnen veranderen, moeten van het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgesloten. Wijzigingen die louter formele aanpassingen of administratieve aanpassingen behelzen, ook wanneer zij worden aangebracht in het kader van door de Unie medegefinancierde maatregelen, mogen, in beginsel, niet worden geacht de inhoud van het goedgekeurde evaluatieplan ingrijpend te veranderen.

(33) Om te bepalen of de in deze verordening vastgestelde aanmeldingsdrempels en maximale steunintensiteiten zijn nageleefd, moet het totale bedrag aan steunmaatregelen voor de gesteunde activiteit of het gesteunde project in aanmerking worden genomen. In deze verordening moet een nadere omschrijving worden gegeven van de gevallen waarin verschillende categorieën steun kunnen worden gecumuleerd. Steun die op grond van deze verordening van de aanmeldingsverplichting is vrijgesteld, moet kunnen worden gecumuleerd met alle andere verenigbare steun die krachtens andere verordeningen is vrijgesteld of met andere steun die door de Commissie is goedgekeurd, mits die maatregelen betrekking hebben op andere identificeerbare in aanmerking komende kosten. Wanneer verschillende bronnen van steun betrekking hebben op dezelfde — elkaar geheel of gedeeltelijk overlappende — identificeerbare in aanmerking komende kosten, moet cumulering worden toegestaan tot de hoogste steunintensiteit of het hoogste steunbedrag die/dat krachtens deze verordening voor die steun geldt. In deze verordening moeten ook bijzondere voorschriften worden vastgesteld voor cumulering van steunmaatregelen waarvan de in aanmerking komende kosten wél en niet kunnen worden geïdentificeerd, en voor cumulering met de-minimissteun. De-minimissteun wordt vaak niet toegekend voor, of is vaak niet toe te wijzen aan specifieke, identificeerbare in aanmerking komende kosten. In dergelijke gevallen moet het mogelijk zijn om de-minimissteun vrijelijk te cumuleren met krachtens deze verordening vrijgestelde staatssteun. Wanneer echter de-minimissteun wordt toegekend voor dezelfde identificeerbare in aanmerking komende kosten als waarvoor krachtens deze verordening vrijgestelde steun wordt toegekend, zou cumulering slechts toegestaan mogen zijn tot ten hoogste de in hoofdstuk II van deze verordening vastgestelde maximale steunintensiteit.

(34) Financiering die centraal wordt beheerd door de instellingen, agentschappen, gezamenlijke ondernemingen of andere organen van de Unie en die niet onder de directe of controle van de lidstaten valt, vormt geen staatssteun. Wanneer dergelijke financiering wordt gecumuleerd met staatssteun, wordt alleen de staatssteun in aanmerking genomen om vast te stellen of de aanmeldingsdrempels en de maximale steunintensiteiten of maximale steunbedragen in acht zijn genomen. Dit moet van toepassing zijn op voorwaarde dat het totale bedrag aan overheidsfinanciering dat voor dezelfde in aanmerking komende kosten wordt toegekend, het in de toepasselijke regels van het Unierecht vastgestelde gunstigste financieringspercentage niet overschrijdt.

(35) De transparantie van staatssteun is van wezenlijk belang voor de correcte toepassing van de Verdragsregels en leidt tot betere naleving van de regels, een grotere verantwoordingsplicht, collegiale toetsing en uiteindelijk tot een doeltreffendere besteding van overheidsmiddelen. Om transparantie te garanderen, moeten de lidstaten uitgebreide regionale of nationale websites opzetten met beknopte informatie over elke krachtens deze verordening vrijgestelde steunmaatregel. Bij wijze van alternatief moet het de lidstaten worden toegestaan de beknopte informatie over elke vrijgestelde steunmaatregel bekend te maken in de "transparency award module" van de Commissie. Volgens de standaardpraktijk voor de publicatie van informatie overeenkomstig Richtlijn (EU) 2019/1024 van het Europees Parlement en de Raad ([14]) moet een standaardformaat worden gebruikt. Dat formaat moet het mogelijk maken om gegevens te doorzoeken, te downloaden en gemakkelijk op internet te publiceren. De links naar de staatssteun-websites van alle lidstaten moeten op de website van de Commissie worden gepubliceerd. Overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EU) 2022/2586 moet de beknopte informatie over elke steunmaatregel die krachtens deze verordening is vrijgesteld, op de website van de Commissie worden gepubliceerd.

(36) De handhaving van de staatssteunregels is sterk afhankelijk van de medewerking van de lidstaten. Daarom moeten de lidstaten alle nodige maatregelen nemen om de naleving van deze verordening te garanderen, ook bij individuele steunverlening in het kader van regelingen die onder een groepsvrijstelling vallen, met alle daaraan verbonden voorwaarden.

(37) Om een doeltreffend toezicht op steunmaatregelen overeenkomstig Verordening (EU) 2022/2586 te waarborgen, moeten voorschriften worden vastgesteld voor de rapportage door de lidstaten van overeenkomstig deze verordening vrijgestelde steunmaatregelen. Voorts moeten in het licht van de verjaringstermijn van artikel 17 van Verordening (EU) 2015/1589 van de Raad ([15]) regels worden opgesteld voor de dossiers die de lidstaten moeten bijhouden over de overeenkomstig deze verordening vrijgestelde steun.

(38) Om de verenigbaarheidsvoorwaarden van deze verordening doeltreffender te maken, moet de Commissie het voordeel van de groepsvrijstelling met toekomstige werking kunnen intrekken wanneer niet aan die voorwaarden wordt voldaan. Wanneer de niet-naleving van deze verordening alleen betrekking heeft op een beperkte groep maatregelen of bepaalde autoriteiten, moet de Commissie die intrekking kunnen beperken tot bepaalde soorten steun, bepaalde begunstigden of door bepaalde autoriteiten vastgestelde steunmaatregelen. Een dergelijke gerichte intrekking moet een evenredige oplossing bieden die rechtstreeks is gerelateerd aan de geconstateerde niet-naleving. Wanneer een steunmaatregel niet wordt aangemeld en niet voldoet aan alle voorwaarden om van aanmelding te worden vrijgesteld, gaat het om onrechtmatige steun, die de Commissie moet onderzoeken in het kader van de desbetreffende procedure van Verordening (EU) 2015/1589 voor niet-aangemelde steun. Een intrekking van het voordeel van de groepsvrijstelling met toekomstige werking mag geen afbreuk doen aan de groepsvrijstelling die werd verleend voor eerdere maatregelen die aan deze verordening voldeden.

(39) Om verschillen weg te nemen die de mededinging en de handel mogelijkerwijs verstoren, en om de coördinatie van verschillende initiatieven van de Unie en nationale initiatieven voor kmo's te vergemakkelijken, alsook omwille van de administratieve duidelijkheid en de rechtszekerheid, moet de definitie van een kmo in de zin van bijlage I bij deze verordening berusten op de definitie uit Aanbeveling 2003/361/EG van de Commissie ([16]).

(40) Het staatssteunbeleid moet op basis van de ervaringen van de Commissie op dit gebied periodiek worden herzien. Daarom moet de toepassingsduur van deze verordening worden beperkt. Er moeten overgangsbepalingen worden vastgesteld met regels voor de behandeling van vrijgestelde steunregelingen vanaf het einde van de toepassingsperiode van deze verordening. Die regels moeten lidstaten de tijd geven om zich aan toekomstige regelingen aan te passen,

([14]) Richtlijn (EU) 2019/1024 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 inzake open data en het hergebruik van overheidsinformatie (PB L 172 van 26.6.2019, blz. 56, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj).

([15]) Verordening (EU) 2015/1589 van de Raad van 13 juli 2015 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (PB L 248 van 24.9.2015, blz. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([16]) Aanbeveling 2003/361/EG van de Commissie van 6 mei 2003 betreffende de definitie van kleine, middelgrote en microondernemingen (PB L 124 van 20.5.2003, blz. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I

GEMEENSCHAPPELIJKE BEPALINGEN

Artikel 1

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op de navolgende categorieën steun:

a) exploitatiesteunregelingen ter vermindering van de externe kosten van vervoer;

b) exploitatiesteunregelingen om nieuwe commerciële spoor-en binnenvaartverbindingen voor goederenvervoer te introduceren;

c) investeringssteunregelingen voor de bouw, verbetering en vernieuwing van spoorwegvoorzieningen, binnenvaartvoorzieningen en multimodale vervoersvoorzieningen voor spoor of binnenvaart, met inbegrip van havensuprastructuur, zolang de suprastructuur in kwestie gelegen is in een binnenvaartvoorziening of een multimodale vervoersvoorziening met een spoor- of binnenvaartverbinding;

d) ad-hocinvesteringssteun en investeringssteunregelingen voor de bouw, verbetering en vernieuwing van goederenterminals voor spoor en binnenvaart;

e) investeringssteunregelingen die zijn bedoeld voor de bouw, verbetering en vernieuwing van particuliere spooraansluitingen;

f) investeringssteunregelingen voor de verwerving van voertuigen voor spoor- of binnenvaartvervoer;

g) investeringssteunregelingen voor de verwerving van intermodale laadeenheden (Intermodal Loading Units, ILU) en kranen op schepen;

h) investeringssteunregelingen voor interoperabiliteit in de sectoren van duurzaam vervoer over land;

i) investeringssteunregelingen voor aanpassing en modernisering in de sectoren van duurzaam vervoer over land.

2. Deze verordening is niet van toepassing op de volgende categorieën steun:

a) steunregelingen die niet uitdrukkelijk voorzien in uitsluiting van de betaling van individuele steun aan ondernemingen ten aanzien waarvan een bevel tot terugvordering uitstaat als gevolg van een eerder besluit van de Commissie waarbij door dezelfde lidstaat toegekende steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt is verklaard;

b) ad-hocsteun aan een onderneming ten aanzien waarvan een bevel tot terugvordering uitstaat als gevolg van een eerder besluit van de Commissie waarbij door dezelfde lidstaat toegekende steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt is verklaard;

c) steun die afhangt van het gebruik van binnenlandse producten in plaats van ingevoerde producten;

d) steun aan ondernemingen in moeilijkheden;

e) steunmaatregelen die op zichzelf of door de daaraan verbonden voorwaarden of financieringswijze tot een daarmee onlosmakelijk verbonden schending van het Unierecht leiden, waaronder met name:

   i) steunmaatregelen waarbij aan de steunverlening de verplichting voor de begunstigde is verbonden om zijn hoofdkantoor in de betrokken lidstaat te hebben of om overwegend in die lidstaat te zijn gevestigd. Wel is het toegestaan om te eisen dat een onderneming op het tijdstip van de uitkering van de steun een vaste inrichting of dochteronderneming moet hebben in de steunverlenende lidstaat;

   ii) steun waarbij aan de begunstigde de verplichting wordt opgelegd om binnenlands geproduceerde goederen of binnenlandse diensten te gebruiken;

f) steun voor het nakomen van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen betreffende passagiers- of goederenvervoer;

g) steun voor haveninfrastructuur en haventoegangsinfrastructuur die door de Commissie rechtstreeks op grond van artikel 107, lid 3, punt c), van het Verdrag wordt beoordeeld of die onder Verordening (EU) nr. 651/2014 valt;

h) steunregelingen als bedoeld in hoofdstuk II van deze verordening, indien zij binnen het toepassingsgebied van artikel 20 van deze verordening vallen, vanaf het verstrijken van zes maanden na hun inwerkingtreding of vanaf een latere datum die door de Commissie overeenkomstig artikel 20, lid 1, van deze verordening is vastgesteld;

i) aanpassingen van de in punt h) bedoelde regelingen, anders dan wijzigingen die geen invloed hebben op de verenigbaarheid van de steunregeling krachtens deze verordening of die de inhoud van het goedgekeurde evaluatieplan niet ingrijpend veranderen.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

a) "sectoren van duurzaam vervoer over land": de spoorwegsector, de binnenvaartsector en duurzaam multimodaal vervoer in de sector van het vervoer over land;

b) "externe kosten van vervoer": kosten die door gebruikers van vervoer worden gegenereerd en niet door hen worden gedragen, maar door de samenleving als geheel, waaronder met name kosten die verband houden met broeikasgasemissies, luchtverontreiniging, ongevallen met letsel en met dodelijke afloop, lawaai en congestie;

c) "steunregeling": elk besluit op grond waarvan aan ondernemingen die in het besluit op algemene en abstracte wijze zijn omschreven, individuele steun kan worden toegekend zonder dat hiervoor nog uitvoeringsmaatregelen vereist zijn, alsmede elk besluit op grond waarvan steun die niet aan een specifiek project is gebonden, voor onbepaalde tijd of voor een onbepaald bedrag aan een of meer ondernemingen kan worden toegekend;

d) "nieuwe commerciële spoorverbinding voor goederenvervoer": een commerciële verbinding met nieuw geregeld goederenvervoer per spoor tussen ten minste twee goederenterminals die gedurende ten minste drie jaar voor de aanvang van het vervoer over de desbetreffende verbinding niet rechtstreeks door geregelde goederendiensten per spoor met elkaar verbonden zijn geweest;

e) "nieuwe commerciële binnenvaartverbinding voor goederenvervoer": een commerciële verbinding met nieuw geregeld binnenvaartvervoer van goederen tussen ten minste twee goederenterminals die gedurende ten minste drie jaar voor de aanvang van het vervoer over de desbetreffende verbinding niet rechtstreeks door geregelde goederendiensten in de binnenvaart met elkaar verbonden zijn geweest;

f) "goederenterminal": een structuur die is uitgerust voor de overslag en tijdelijke opslag van goederen;

g) "spoorwegvoorziening": een binnen de Unie gelegen dienstvoorziening (bijvoorbeeld goederenterminals voor spoorvervoer of een voorziening voor onderhoud of opslag) en de bijbehorende toegangsinfrastructuur (met inbegrip van de fysieke uitrusting of computerhardware die benodigd is om deze te kunnen gebruiken), als bedoeld in bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad ([17]), met uitzondering van voorzieningen of materieel in verband met niet-vervoersactiviteiten;

h) "toegangsinfrastructuur": elke soort infrastructuur die nodig is voor ontsluiting over land, zee en rivieren ten behoeve van gebruikers van een multimodale vervoersvoorziening voor spoor of binnenvaart of een unimodale spoorweg- of binnenvaartvoorziening waaronder wegen, spoorlijnen, vaargeulen en sluizen;

i) "binnenvaartvoorziening": een binnen de Unie gelegen dienstvoorziening (bijvoorbeeld een goederenterminal of een onderhouds- of opslaginrichting) en de bijbehorende toegangsinfrastructuur (met inbegrip van de fysieke uitrusting of computerhardware die benodigd is om deze te kunnen gebruiken) die wordt gebruikt ten behoeve van de binnenvaart, met uitzondering van voorzieningen of materieel in verband met niet-vervoersactiviteiten;

j) "havensuprastructuur": voorzieningen aan de oppervlakte (zoals voor opslag), vaste uitrusting (zoals magazijnen en terminalgebouwen) en mobiel materieel (zoals kranen) die zich in een haven bevinden om vervoergerelateerde havendiensten te verlenen, mits de suprastructuur in kwestie zich bevindt in een multimodale vervoersvoorziening met een spoor- of binnenvaartverbinding;

([17]) Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

k) "multimodale vervoersvoorziening voor spoor of binnenvaart": een binnen de Unie gelegen dienstvoorziening, met inbegrip van havensuprastructuur en goederenterminals voor spoor of binnenvaart en de bijbehorende toegangsinfrastructuur (met inbegrip van de fysieke uitrusting of computerhardware die benodigd is om deze te kunnen gebruiken), die benodigd is voor de uitvoering van spoor- of binnenvaartvervoer in combinatie met andere wijzen van vervoer, met uitzondering van voorzieningen of materieel in verband met niet-vervoersactiviteiten;

l) "multimodaal vervoer": het vervoer van goederen of passagiers met ten minste twee verschillende vervoerswijzen;

m) "ad-hocsteun": steun die niet op grond van een steunregeling wordt toegekend;

n) "particuliere spooraansluiting": spoorweginfrastructuur (met inbegrip van rails en andere installaties of uitrusting die nodig zijn voor het gebruik ervan) die in handen is van en wordt geëxploiteerd door een particulier en is aangesloten op de laadvoorzieningen van het openbare spoorwegnetwerk die niet vallen onder de definitie van dienstvoorzieningen uit bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU, alsmede elke specifieke infrastructuur die wordt gebruikt ten behoeve van spoorweginfrastructuur die in handen is van en wordt geëxploiteerd door een particulier;

o) "specifieke infrastructuur": infrastructuur die is aangelegd voor een of meer vooraf identificeerbare ondernemingen en op hun behoeften is toegesneden;

p) "voertuig voor spoor- of binnenvaartvervoer":

   i) rollend materieel, of

   ii) een binnenschip;

q) "rollend materieel": een van de volgende soorten materieel:

   i) locomotieven voor passagiers- en goederenvervoer, en rollend materieel voor passagiersvervoer, met inbegrip van thermische of elektrische tractievoertuigen, zelfrijdende thermische of elektrische passagierstreinen, en passagiersrijtuigen;

   ii) goederenwagons, met inbegrip van voertuigen met een lage bodem voor het hele netwerk en voertuigen voor het vervoer van vrachtwagens;

r) "binnenschip": een vaartuig voor het vervoer van passagiers of goederen dat uitsluitend of hoofdzakelijk is bestemd voor het bevaren van binnenwateren of wateren binnen, of in de directe nabijheid van, beschutte wateren, met inbegrip van schepen die speciaal gebouwd zijn voor het voortbewegen van een duwstel;

s) "kleine midcap-onderneming" of "SMC": een onderneming die voldoet aan de voorwaarden van bijlage IV bij deze verordening. Met betrekking tot steun vervat in financiële producten die worden ondersteund door het InvestEU-fonds in het kader van het meerjarig financieel kader van de Unie voor de jaren 2021 tot en met 2027 ([18]), wordt onder "kleine midcaponderneming" of "SMC" een onderneming verstaan die geen kmo is en maximaal 499 werknemers in dienst heeft;

t) "intermodale laadeenheid": een voor intermodaal vervoer gebruikt(e) container, wissellaadbak of oplegger of wegvoertuig of voertuigcombinatie;

u) "intermodaal vervoer": het vervoer van goederen in één en dezelfde intermodale laadeenheid waarvoor opeenvolgende vervoerswijzen worden gebruikt zonder afhandeling van de goederen zelf bij de verandering van vervoerswijze;

v) "zeeschip": een vaartuig dat niet uitsluitend of hoofdzakelijk vaart op binnenwateren of op wateren binnen, of in de directe nabijheid van, beschutte wateren;

w) "onderneming in moeilijkheden": een onderneming die voldoet aan de criteria van artikel 2, punt 18, van Verordening (EU) nr. 651/2014;

x) "materieel voor duurzaam multimodaal vervoer": materieel dat belangrijk is bij duurzaam multimodaal vervoer, waaronder kraanbare opleggers, met uitzondering van uitrusting die wordt gebruikt voor de installaties;

y) "individuele steun": i) ad-hocsteun, en ii) steun die aan individuele begunstigden wordt toegekend op grond van een steunregeling;

([18]) Verordening (EU, Euratom) 2020/2093 van de Raad van 17 december 2020 tot bepaling van het meerjarig financieel kader voor de jaren 2021-2027 (PB L 433 I van 22.12.2020, blz. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj).

z) “goederenterminal voor spoor of binnenvaart”: een binnen de Unie gelegen goederenterminal tussen twee verschillende spoorwegsystemen of tussen ten minste twee vervoerswijzen waarvan er één het spoor dan wel de binnenvaart is, en de bijbehorende toegangsinfrastructuur (met inbegrip van de fysieke uitrusting of computerhardware die benodigd is om deze te kunnen gebruiken), zoals goederenterminals in binnen- of zeehavens, langs binnenwateren of op luchthavens en multimodale logistieke platforms, met uitzondering van faciliteiten of uitrusting in verband met niet-vervoersactiviteiten;

aa) “investering in de vorm van eigen vermogen”: het verschaffen aan een onderneming van kapitaal, dat direct of indirect wordt geïnvesteerd in ruil voor eigenaarschap van een overeenkomstig deel van die onderneming;

bb) “investeringen in de vorm van quasi-eigenvermogen”: een categorie financiering tussen eigen vermogen en vreemd vermogen in, met een hoger risico dan senior schulden en een lager risico dan gewoon aandelenkapitaal, en waarvan het rendement voor de houder ervan overwegend is gebaseerd op de winst of het verlies van de onderliggende doelonderneming en die bij wanbetaling niet gedekt is. Investeringen in de vorm van quasi-eigenvermogen kunnen zijn gestructureerd als schulden, die niet gegarandeerd en achtergesteld zijn, met inbegrip van mezzanineschulden, en in sommige gevallen converteerbaar zijn in eigen vermogen, dan wel als preferente aandelen;

cc) “start van de werkzaamheden”: het begin van de met de investering verband houdende bouwwerkzaamheden of, indien dat eerder is, de eerste juridisch bindende toezegging om materieel te bestellen of, in het geval van overnames het moment van verwerving van de activa die rechtstreeks verband houden met de overgenomen vestiging;

dd) “fiscale vervolgregeling”: een regeling in de vorm van belastingvoordelen die een gewijzigde versie is van een reeds bestaande regeling in de vorm van belastingvoordelen en die deze vervangt;

ee) “steunintensiteit”: het brutosteunbedrag, uitgedrukt als een percentage van de in aanmerking komende kosten, vóór aftrek van belastingen of andere heffingen;

ff) “vervoerder”: een onderneming die passagiers en/of goederen vervoert in de sectoren van duurzaam vervoer over land;

gg) “vervoersorganisator”: een onderneming die het vervoer van goederen organiseert en daarbij een keuze tussen vervoerswijzen maakt;

hh) “duurzaam vervoer over land”: het vervoer van goederen of passagiers per spoor, over de binnenwateren of met duurzaam multimodaal vervoer;

ii) “vervoer over land”: het vervoer van goederen of passagiers per spoor, over de binnenwateren of over de weg.

jj) “korte vaart”: vervoer over zee van vracht en/of passagiers tussen havens in de territoriale wateren van één of meer lidstaten of tussen een haven in wateren van lidstaten en een haven in wateren van een aangrenzend derde land met een kustlijn op de zeeën die aan wateren van één of meer lidstaten grenzen ([19]);

kk) “duurzaam multimodaal vervoer”: het vervoer van goederen of passagiers met ten minste twee verschillende vervoerswijzen, waarbij ten minste een van de gebruikte vervoerswijzen het spoor of de binnenvaart is, of waarbij vervoer over land wordt gecombineerd met korte vaart;

ll) “niet-vervoersactiviteiten”: commerciële diensten die geen verband houden met duurzaam vervoer over land, met inbegrip van ondersteunende diensten aan passagiers, expediteurs of andere dienstverleners, zoals de verhuur van kantoren, winkels en hotels;

mm) “TEN-T”: het netwerk als bedoeld in artikel 2, lid 1, van Verordening (EU) 2024/1679;

nn) “spoorwegonderneming”: een spoorwegonderneming als bedoeld in artikel 3, punt 1, van Richtlijn 2012/34/EU;

([19]) Artikel 3, punt 25, van Verordening (EU) 2024/1679 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2024 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk, tot wijziging van Verordening (EU) 2021/1153 en Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordening (EU) nr. 1315/2013 (PB L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

oo) "nieuwkomer": een spoorwegonderneming in de zin van artikel 3, lid 1, van Richtlijn 2012/34/EU die voldoet aan beide navolgende voorwaarden:

i) aan de spoorwegonderneming is minder dan twintig jaar voordat de steun is toegekend een vergunning overeenkomstig artikel 17, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU verleend voor het desbetreffende marktsegment;

ii) de onderneming is niet verbonden in de zin van artikel 3, lid 3, van bijlage I bij deze verordening met een spoorwegonderneming waaraan vóór 1 januari 2010 een vergunning overeenkomstig artikel 3, punt 14, van Richtlijn 2012/34/EU is verleend;

pp) "kleine en middelgrote onderneming" of "kmo": een onderneming die voldoet aan de voorwaarden van bijlage I bij deze verordening;

qq) "Europese omgeving voor River Information Services (RIS)": een elektronisch platform met centrale toegang op basis van nationale rivierinformatie dat technische en operationele diensten verleent aan RIS-gebruikers en links bevat naar elektronische rapportage volgens het eenmaligheidsbeginsel, waarbij ervoor wordt gezorgd dat burgers en bedrijven gegevens slechts eenmaal aan overheidsdiensten verstrekken;

rr) "telematicatoepassingen voor goederendiensten": toepassingen waaronder informatiesystemen (realtime volgsystemen voor goederen en treinen), rangeer- en samenstellingssystemen, reserverings-, betalings- en factureringssystemen en toepassingen voor het beheer van aansluitingen met andere vervoerswijzen en het opstellen van begeleidende elektronische documenten;

ss) "Europees voertuigregister": een register als bedoeld in artikel 22, lid 1, en artikel 47, lid 5, van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad ([20]).

Artikel 3

Voorwaarden voor vrijstelling

Steunregelingen, in het kader van steunregelingen toegekende individuele steun alsmede ad-hocsteun worden met de interne markt verenigbaar geacht in de zin van artikel 93 van het Verdrag en zijn vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits die steun voldoet aan alle algemene voorwaarden van hoofdstuk I en aan de specifieke voorwaarden die voor de desbetreffende steuncategorie zijn vastgesteld in hoofdstuk II van deze verordening.

Artikel 4

Drempels voor aanmelding

Deze verordening geldt niet wanneer de maximale steunbedragen de navolgende drempels overschrijden:

a) voor in het kader van een regeling toegekende individuele exploitatiesteun voor de introductie van nieuwe commerciële verbindingen: 15 miljoen EUR per verbinding;

b) voor in het kader van een regeling toegekende individuele investeringssteun voor de bouw, verbetering en vernieuwing van spoorwegvoorzieningen, binnenvaartvoorzieningen en multimodale vervoersvoorzieningen voor spoor of binnenvaart: 30 miljoen EUR per project;

c) voor ad-hocinvesteringssteun voor de bouw, verbetering en vernieuwing van goederenterminals voor spoor of binnenvaart: 10 miljoen EUR per project;

d) voor in het kader van een regeling toegekende individuele investeringssteun voor particuliere spooraansluitingen: 4 miljoen EUR per project.

([20]) Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Artikel 5

Transparantie van de steun

1. Deze verordening is alleen van toepassing op steun waarvan het brutosubsidie-equivalent vooraf nauwkeurig kan worden berekend zonder dat een risicobeoordeling hoeft te worden uitgevoerd ("transparante steun").

2. De volgende categorieën steun worden als transparante steun aangemerkt:

a) steun in de vorm van subsidies en rentesubsidies;

b) steun in de vorm van leningen waarbij het bruto-subsidie-equivalent is berekend op basis van het referentiepercentage dat van toepassing is op het tijdstip van de steunverlening, zoals vastgesteld in de mededeling van de Commissie over de herziening van de methode waarmee de referentie- en disconteringspercentages worden vastgesteld ([21]);

c) steun in de vorm van belastingvoordelen en verlaagde heffingen wanneer de maatregel voorziet in een maximum dat garandeert dat de toepasselijke drempel niet wordt overschreden;

d) steun in de vorm van investeringen in eigen vermogen en investeringen in quasi-eigenvermogen waarbij het brutosubsidie-equivalent wordt beschouwd als het nominale bedrag van dergelijke investeringen;

e) steun in de vorm van garanties indien aan een van de navolgende voorwaarden wordt voldaan:

   i) het brutosubsidie-equivalent is berekend op basis van safe-harbour-premies die zijn vastgesteld in een mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag op staatssteun in de vorm van garanties;

   ii) voorafgaand aan de uitvoering van de maatregel is de methode voor het berekenen van het brutosubsidie-equivalent van de garantie aanvaard op grond van de mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het EG-Verdrag op staatssteun in de vorm van garanties, na aanmelding van die methode bij de Commissie, en de goedgekeurde methode is uitdrukkelijk toegespitst op het soort garanties en het soort onderliggende transacties die in het kader van de toepassing van deze verordening in het geding zijn;

   iii) de steun wordt voor de verwerving van voertuigen voor spoor- of binnenvaartvervoer toegekend in de vorm van garanties die voldoen aan de voorwaarden van artikel 14 van deze verordening.

Artikel 6

Stimulerend effect

1. Deze verordening is uitsluitend van toepassing op steun die een stimulerend effect heeft.

2. Steun wordt geacht een stimulerend effect te hebben wanneer de begunstigde de steun vóór aanvang van het project of de activiteit schriftelijk bij de betrokken lidstaat heeft aangevraagd. De steunaanvraag moet in ieder geval de navolgende gegevens bevatten:

a) de naam en de omvang van de onderneming;

b) een beschrijving van het project of de activiteit, waaronder de begin- en einddatum;

c) de plaats waar het project of de activiteit wordt uitgevoerd;

d) een overzicht van de kosten van het project of de activiteit;

e) het soort steun (subsidie, lening, garantie, terugbetaalbaar voorschot enz.) en het bedrag aan overheidsfinanciering dat voor het project of de activiteit nodig is.

([21]) PB C 14 van 19.1.2008, blz. 6.

3. Ad-hocsteun aan grote ondernemingen wordt geacht een stimulerend effect te hebben indien de lidstaat niet alleen waarborgt dat aan de voorwaarden van lid 2 wordt voldaan, maar vóór de toekenning van de desbetreffende steun bovendien heeft geverifieerd of uit door de begunstigde opgestelde documenten blijkt dat de steun een of meer van de volgende effecten zal hebben:

a) een wezenlijke uitbreiding van de reikwijdte van het desbetreffende project of de desbetreffende activiteit;

b) een wezenlijke toename van het totale bedrag dat de begunstigde aan het project of de activiteit besteedt;

c) een wezenlijke toename van de snelheid waarmee het desbetreffende project of de desbetreffende activiteit wordt voltooid.

4. In afwijking van de leden 2 en 3 worden maatregelen in de vorm van belastingvoordelen geacht een stimulerend effect te hebben indien aan de navolgende cumulatieve voorwaarden wordt voldaan:

a) de maatregel geeft op basis van objectieve criteria recht op steun zonder dat de lidstaat nog een beoordelingsbevoegdheid uitoefent;

b) de maatregel is goedgekeurd en is in werking getreden voordat de werkzaamheden in het kader van het gesteunde project of de gesteunde activiteit zijn aangevangen, behalve in het geval van vervolgsteunregelingen, mits het project of de activiteit al onder de vroegere regelingen in de vorm van belastingvoordelen viel.

5. In afwijking van de leden 2, 3 en 4 wordt steun ter vermindering van de externe kosten van vervoer geacht een stimulerend effect te hebben wanneer aan de voorwaarden van artikel 10 wordt voldaan.

Artikel 7

Steunintensiteit en in aanmerking komende kosten

1. Alle bedragen die voor de berekening van de steunintensiteit en de in aanmerking komende kosten worden gebruikt, zijn bedragen vóór aftrek van belastingen of andere heffingen. Bij de berekening van de steunintensiteit en de in aanmerking komende kosten wordt de belasting over de toegevoegde waarde op in aanmerking komende kosten echter niet meegerekend, evenmin als uitgaven die krachtens de toepasselijke nationale belastingwetgeving terugvorderbaar zijn. De in aanmerking komende kosten worden gestaafd met duidelijke, specifieke en actuele bewijsstukken. De bedragen van de in aanmerking komende kosten kunnen worden berekend in overeenstemming met vereenvoudigde kostenopties, mits de activiteit ten minste gedeeltelijk wordt gefinancierd uit een fonds van de Unie dat het gebruik van vereenvoudigde kostenopties toestaat en de kostencategorie in aanmerking komt overeenkomstig de desbetreffende bepalingen. In dat geval gelden de vereenvoudigde kostenopties waarin de desbetreffende voorschriften met betrekking tot het Uniefonds voorzien.

2. Voor projecten die worden uitgevoerd in overeenstemming met herstel- en veerkrachtplannen die door de Raad zijn goedgekeurd krachtens Verordening (EU) 2021/241 van het Europees Parlement en de Raad ([22]), kunnen de bedragen van de in aanmerking komende kosten ook worden berekend overeenkomstig vereenvoudigde kostenopties bepaald in Verordening (EU) nr. 1303/2013 van het Europees Parlement en de Raad ([23]) of Verordening (EU) 2021/1060 van het Europees Parlement en de Raad ([24]).

3. Wanneer steun in een andere vorm dan een subsidie wordt toegekend, is het steunbedrag het brutosubsidie-equivalent van de steun.

([22]) Verordening (EU) 2021/241 van het Europees Parlement en de Raad van 12 februari 2021 tot instelling van de herstel- en veerkrachtfaciliteit (PB L 57 van 18.2.2021, blz. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj).

([23]) Verordening (EU) nr. 1303/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 houdende gemeenschappelijke bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds, het Cohesiefonds, het Europees Landbouwfonds voor plattelandsontwikkeling en het Europees Fonds voor maritieme zaken en visserij en algemene bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds, het Cohesiefonds en het Europees Fonds voor maritieme zaken en visserij, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1083/2006 van de Raad (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 320, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj).

([24]) Verordening (EU) 2021/1060 van het Europees Parlement en de Raad van 24 juni 2021 houdende gemeenschappelijke bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds Plus, het Cohesiefonds, het Fonds voor een rechtvaardige transitie en het Europees Fonds voor maritieme zaken, visserij en aquacultuur en de financiële regels voor die fondsen en voor het Fonds voor asiel, migratie en integratie, het Fonds voor interne veiligheid en het Instrument voor financiële steun voor grensbeheer en visumbeleid (PB L 231 van 30.6.2021, blz. 159, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj).

4. In de toekomst betaalbare steun, waaronder steun die in meerdere tranches wordt uitgekeerd, wordt gedisconteerd tot de waarde ervan op het moment van de toekenning ervan. De in aanmerking komende kosten worden gedisconteerd tot hun waarde op het moment van toekenning van de steun. De rentevoet die voor discontering moet worden gebruikt, is de disconteringsvoet die van toepassing is op het tijdstip van de toekenning van de steun, zoals vastgesteld in de mededeling van de Commissie over de herziening van de methode waarmee de referentie- en disconteringspercentages worden vastgesteld ([25]).

Artikel 8

Cumulering

1. Wanneer moet worden bepaald of de aanmeldingsdrempels van artikel 4 en de maximale steunintensiteiten van hoofdstuk II worden nageleefd, moet rekening worden gehouden met het totaalbedrag aan steun voor de ondersteunde activiteit of onderneming of het ondersteunde project, afhankelijk van het soort steun.

2. Wanneer centraal door de instellingen, agentschappen, gemeenschappelijke ondernemingen of andere instanties van de Unie beheerde Uniefinanciering waarover de lidstaten geen rechtstreekse of indirecte zeggenschap hebben, wordt gecumuleerd met staatssteun, wordt alleen de staatssteun in aanmerking genomen om te bepalen of de aanmeldingsdrempels en maximale steunintensiteiten in acht worden genomen, mits het totale bedrag aan overheidsfinanciering dat voor dezelfde in aanmerking komende kosten wordt toegekend het in het Unierecht vastgestelde gunstigste financieringspercentage niet overschrijdt.

3. Bij deze verordening vrijgestelde steun met identificeerbare in aanmerking komende kosten mag worden gecumuleerd met:

a) andere staatssteun, mits die steun betrekking heeft op andere identificeerbare in aanmerking komende kosten dan de steun die bij deze verordening is vrijgesteld;

b) andere staatssteun ten behoeve van dezelfde geheel of gedeeltelijk overlappende in aanmerking komende kosten, mits deze cumulering niet leidt tot overschrijding van de hoogste steunintensiteit die of het hoogste steunbedrag dat op grond van deze verordening geldt;

c) de-minimissteun voor dezelfde in aanmerking komende kosten als voor bij deze verordening vrijgestelde steun, mits deze cumulering niet leidt tot overschrijding van de hoogste steunintensiteit die of het hoogste steunbedrag dat op grond van deze verordening geldt.

d) andere staatssteun zonder identificeerbare in aanmerking komende kosten, met name bij Verordening (EU) nr. 651/2014 vrijgestelde steun zonder identificeerbare in aanmerking komende kosten of de-minimissteun zonder identificeerbare in aanmerking komende kosten.

Artikel 9

Publicatie en informatie

1. De betrokken lidstaat zorgt voor de bekendmaking van de volgende informatie in de "Transparency Award Module" van de Commissie ([26]) of op een uitgebreide staatssteunwebsite op nationaal of regionaal niveau:

a) de in artikel 19 bedoelde beknopte informatie in het gestandaardiseerde formaat dat in bijlage II is vastgesteld, of een link daarnaar;

b) de in artikel 19 bedoelde volledige tekst van elke steunmaatregel of een link naar de volledige tekst;

c) de in bijlage III bedoelde gegevens over elke individuele steunverlening van meer dan 100 000 EUR.

2. De lidstaten structureren hun uitgebreide staatssteunwebsites zodanig dat de in bijlage III bedoelde informatie gemakkelijk toegankelijk is.

([25]) PB C 14 van 19.1.2008, blz. 6.
([26]) State Aid Transparency — publieke zoekpagina, beschikbaar op: https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=nl.

3. Voor steunregelingen in de vorm van belastingvoordelen wordt aan de voorwaarden van lid 1 geacht te zijn voldaan als de lidstaten de verplichte gegevens over individuele steunbedragen publiceren in de onderstaande tranches (in miljoen EUR):

0,1-0,5;

0,5-1;

1 tot 2;

2 tot 5;

5 tot 10;

10 tot 20;

20 tot 50;

50 en meer.

4. De lidstaten publiceren de in lid 1, punt c), bedoelde informatie op een zoals in bijlage III vermelde georganiseerde, toegankelijke en gestandaardiseerde wijze, en zorgen ervoor dat zij op een doeltreffende manier kan worden doorzocht en gedownload. De lidstaten moeten die informatie publiceren binnen zes maanden vanaf de datum waarop de steun is verleend, of, in het geval van steun in de vorm van een belastingvoordeel, binnen één jaar vanaf de datum voor het indienen van de belastingaangifte. De informatie blijft beschikbaar tot ten minste tien jaar na de datum waarop de steun is toegekend.

5. De Commissie publiceert op haar website:

a) de links naar de in lid 1 bedoelde staatssteunwebsites;

b) de in artikel 19 bedoelde beknopte informatie.

HOOFDSTUK II

SPECIFIEKE BEPALINGEN VOOR VERSCHILLENDE CATEGORIEËN STEUN

AFDELING 1

Exploitatiesteun

Artikel 10

Steun ter vermindering van de externe kosten van vervoer

1. Exploitatiesteunregelingen ter vermindering van de externe kosten van vervoer zijn met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 93 van het Verdrag en zijn vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan de voorwaarden van dit artikel en van hoofdstuk I wordt voldaan.

2. Spoorvervoer, binnenvaart of duurzaam multimodaal passagiers- en goederenvervoer komen voor ondersteuning in aanmerking. De steun moet worden toegekend aan vervoerders en/of vervoersorganisatoren die kiezen voor oplossingen in duurzaam vervoer over land.

3. De in aanmerking komende kosten bestaan uit het deel van de externe kosten van vervoer die worden vermeden door gebruik te maken van spoorwegvervoer, binnenvaartvervoer en/of kortevaartvervoer in het kader van duurzaam multimodaal vervoer in plaats van concurrerende minder duurzame vervoerswijzen. De vermeden externe kosten worden berekend volgens de regels en de methode die zijn opgenomen in het handboek van de Commissie over externe kosten van vervoer, zoals gewijzigd of vervangen ([27]).

([27]) Europese Commissie, directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K.et al., *Handbook on the external costs of transport* (Handboek externe kosten van vervoer) — Uitgave 2019 — 1.1, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

4. De in aanmerking komende kosten worden berekend door i) het verschil in de externe kosten per passagierskilometer, tonkilometer of voertuigkilometer (of andere in het handboek van de Commissie vermelde vervoereenheden) tussen de ondersteunde vervoerswijze en het minder duurzame alternatief te vermenigvuldigen met ii) het totale volume van dezelfde eenheid dat de begunstigden hebben gerealiseerd in de periode waarin de in aanmerking komende kosten zijn gemaakt. De lidstaten kunnen de externekostenmethode gebruiken voor alle exploitatiekosten, waaronder ook exploitatiekosten voor het gebruik van infrastructuur.

5. De steunintensiteit mag ten hoogste 60 % van de in aanmerking komende kosten bedragen.

6. De steun moet worden toegekend op basis van werkelijk uitgevoerde vervoersdiensteenheden, uitgedrukt in voertuigkilometer, passagierskilometers in het passagiersvervoer, tonkilometers in het goederenvervoer of andere in het handboek van de Commissie vermelde vervoereenheden, en niet als een vast bedrag.

7. De steun die aan vervoerders en vervoersorganisatoren wordt toegekend, moet voorkomen dat de verschuiving naar duurzaam vervoer over land afneemt of moet die verschuiving nog versterken. Daartoe maken de begunstigden ten minste de volgende informatie openbaar:

a) de steunverlenende autoriteit;

b) de datum waarop de steun is toegekend;

c) de ontvangen steunbedragen;

d) de periode en de concrete acties waarop de steun betrekking heeft.

Artikel 11

Steun om nieuwe commerciële spoor- en binnenvaartverbindingen voor goederenvervoer te introduceren

1. Steunregelingen voor de introductie van nieuwe commerciële spoor- en binnenvaartverbindingen voor goederenvervoer zijn met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 93 van het Verdrag en zijn vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan de voorwaarden van dit artikel en van hoofdstuk I wordt voldaan.

2. De steun moet worden toegekend aan vervoerders of vervoersorganisatoren die de vraag verzamelen en geregeld goederenvervoer tussen goederenterminals voor spoor en binnenvaart organiseren om nieuwe commerciële spoor-en binnenvaartverbindingen voor goederenvervoer te introduceren.

3. De in aanmerking komende kosten zijn de exploitatieverliezen die op de desbetreffende verbinding worden geleden gedurende een periode van ten hoogste vijf jaar, te rekenen vanaf de datum waarop de begunstigde de exploitatie van de nieuwe commerciële verbinding aanvangt.

4. Exploitatiekosten in verband met en voorafgaand aan de mogelijke introductie van de nieuwe verbinding, zoals voorbereidende of haalbaarheidsstudies, komen eveneens in aanmerking. Indien de nieuwe commerciële verbinding wordt geïntroduceerd, worden deze exploitatiekosten opgenomen in de in aanmerking komende kosten voor het eerste exploitatiejaar van de nieuwe commerciële verbinding. Indien de nieuwe commerciële verbinding niet wordt geïntroduceerd, komen deze exploitatiekosten in aanmerking voor een periode van maximaal één jaar vanaf de datum waarop zij voor het eerst zijn gemaakt.

5. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder “exploitatieverliezen” een negatief verschil verstaan tussen de opbrengsten en de exploitatiekosten die worden gemaakt voor de desbetreffende verbinding, evenals de exploitatiekosten voor de werkzaamheden die verband houden met en worden gemaakt in de periode voorafgaand aan de introductie van de nieuwe commerciële verbinding. Onder de in aanmerking komende kosten die aan de nieuwe commerciële verbinding worden toegerekend, vallen alle directe exploitatiekosten die worden gemaakt voor de exploitatie van de nieuwe commerciële verbinding, alsmede een passende bijdrage aan de gemeenschappelijke exploitatiekosten voor zowel de nieuwe commerciële verbinding als andere activiteiten. De in aanmerking te nemen inkomsten omvatten alle inkomsten uit de nieuwe commerciële verbinding, met inbegrip van eventuele exploitatiesteun ter vermindering van de externe kosten van vervoer.

6. De steunintensiteit bedraagt in het eerste jaar ten hoogste 80 % van de in aanmerking komende kosten, in het tweede jaar ten hoogste 70 % van de in aanmerking komende kosten, in het derde jaar ten hoogste 60 % van de in aanmerking komende kosten, in het vierde jaar ten hoogste 50 % van de in aanmerking komende kosten en in het vijfde jaar ten hoogste 40 % van de in aanmerking komende kosten.

7. De steun mag alleen vooraf worden betaald als hij jaarlijks wordt betaald, d.w.z. aan het begin van elke periode van één jaar. Indien de steun vooraf wordt uitbetaald, worden de in aanmerking komende kosten vooraf geraamd op basis van redelijke prognoses en worden zij gedisconteerd tot hun waarde op het moment van toekenning van de steun.

8. De lidstaten voorzien in een regeling voor toezicht en terugvordering om te waarborgen dat de steun de toegestane steunintensiteit als bedoeld in lid 6 niet overschrijdt.

AFDELING 2

Investeringssteun

Onderafdeling A

Investeringssteun voor unimodale en multimodale vervoersvoorzieningen voor spoorwegen en voorzieningen voor de binnenwateren en particuliere spooraansluitingen

Artikel 12

Steun voor de bouw, verbetering en vernieuwing van unimodale en multimodale spoorweg- en binnenvaartvoorzieningen

1. Steun voor de bouw, verbetering en vernieuwing (waaronder ook vervanging) van spoorwegvoorzieningen, binnenvaartvoorzieningen en multimodale vervoersvoorzieningen voor spoor of binnenvaart is met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 93 van het Verdrag en is vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan de voorwaarden van dit artikel en van hoofdstuk I wordt voldaan.

2. De steun moet worden toegekend aan eigenaars of exploitanten van een spoorwegvoorziening, binnenvaartvoorziening of multimodale vervoersvoorziening voor spoor of binnenvaart die een dergelijke voorziening bouwen, moderniseren of vernieuwen in het kader van regelingen, met uitzondering van steun voor de bouw, verbetering en vernieuwing van goederenterminals voor spoor en binnenvaart, die ook als ad-hocsteun kan worden toegekend. Als ad-hocsteun wordt toegekend moet de vooraf geraamde potentiële vraag naar capaciteit, in ieder geval op middellange termijn, groter zijn dan de gezamenlijke capaciteit van de gesteunde voorziening en van andere bestaande of reeds geplande voorzieningen die redelijkerwijs als alternatief voor de gesteunde voorziening zouden kunnen dienen.

3. In aanmerking komen de kosten voor investeringen in materiële (vaste en roerende) en immateriële activa die rechtstreeks verband houden met de bouw, verbetering of vernieuwing van de desbetreffende voorziening. De kosten voor investeringen omvatten voorzieningen aan de oppervlakte (onder andere voor opslag), vaste installaties (zoals opslagloodsen en terminals) en materieel gebruikt voor de exploitatie van de voorziening (zoals reachstackers) die op het terrein van de voorziening aanwezig zijn, en IT- en digitaal materieel en software voor de verrichting van vervoersgerelateerde diensten. Ook kosten van haalbaarheidsonderzoek en topologisch onderzoek alsmede plannings- en installatiekosten komen in aanmerking.

4. Kosten in verband met niet-vervoersactiviteiten komen niet in aanmerking.

5. Het steunbedrag mag niet hoger zijn dan de laagste van de navolgende drempels:

a) het verschil tussen aan de ene kant de in aanmerking komende kosten en aan de andere kant de som van de gedisconteerde exploitatiewinst van de investering gedurende de economische levensduur daarvan en de gedisconteerde restwaarde van die investering (de restwaarde aan het eind van de economische levensduur van de investering). Onder de gedisconteerde exploitatiewinst vallen ook de incrementele operationele nettowinsten uit niet-vervoersactiviteiten die verband houden met de vervoersactiviteiten die in de desbetreffende voorziening zullen worden uitgevoerd (zoals de verhuur van bedrijfspanden op het terrein van de voorziening). De gedisconteerde exploitatiewinst en de restwaarde worden op basis van redelijke prognoses vooraf in mindering gebracht op de in aanmerking komende kosten, of achteraf door middel van een terugvorderingsregeling. Het steunbedrag mag het mogelijk maken een redelijke winst te maken. De redelijke winst wordt bepaald aan de hand van de voor de betrokken sector en het soort project gebruikelijke winst. Hoe dan ook zal een rendement op kapitaal dat niet hoger ligt dan de relevante swaprente, met een opslag van 100 basispunten, als redelijk worden beschouwd;

b) 50 % van de in aanmerking komende kosten.

6. In afwijking van lid 5 moet voor steun van maximaal 5 miljoen EUR per project steun worden verleend tot een maximale steunintensiteit van 50 % van de in aanmerking komende kosten.

7. De steunintensiteit kan worden verhoogd met ten hoogste [10] procentpunten voor faciliteiten langs het TEN-T.

8. De gesteunde voorziening is open, transparant en niet-discriminerend en moet worden verstrekt aan alle belangstellende gebruikers overeenkomstig de sectorale wetgeving, waaronder Richtlijn 2012/34/EU.

9. Iedere concessie of iedere andere vorm van toewijzing aan een derde om de gesteunde voorziening te bouwen, te moderniseren, te exploiteren of te verhuren, moet op concurrerende, transparante, niet-discriminerende en onvoorwaardelijke basis worden verleend.

10. Wanneer de eigenaar, de exploitant en eventuele beoogde eindgebruikers van de gesteunde voorzieningen tot dezelfde onderneming behoren of verbonden ondernemingen zijn in de zin van bijlage I, wordt de exploitatie van de voorziening gegund op basis van een open, concurrerende, transparante en niet-discriminerende procedure, waaraan de verbonden ondernemingen, als die er zijn, mogen deelnemen. Dit lid is niet van toepassing op steun voor de verbetering van spoorwegvoorzieningen, binnenvaartvoorzieningen en multimodale vervoersvoorzieningen voor spoor of binnenvaart, indien de investeringskosten van de verbetering over een periode van ten minste vijf jaar niet meer bedragen dan 10 % van de waarde van de initiële investering.

Artikel 13

Steun voor de bouw, verbetering en vernieuwing van particuliere spooraansluitingen

1. Steunregelingen voor de bouw, verbetering of vernieuwing (waaronder ook vervanging verstaan) van particuliere spooraansluitingen zijn met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 93 van het Verdrag en zijn vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan de voorwaarden van dit artikel en van hoofdstuk I wordt voldaan.

2. De steun moet worden toegekend aan de eigenaar of exploitant van een particuliere spooraansluiting die een particuliere spooraansluiting bouwt, moderniseert of vernieuwt.

3. De in aanmerking komende kosten zijn de kosten voor investeringen in alle activa die rechtstreeks verband houden met de bouw, verbetering en vernieuwing van de particuliere spooraansluiting. Ook haalbaarheidsonderzoek en topologisch onderzoek alsmede plannings- en installatiekosten komen in aanmerking. Kosten van laad- en losplatforms en materieel dat belangrijk is voor de spoorwegactiviteiten op de particuliere spooraansluiting komen eveneens in aanmerking, mits die perrons en dat materieel worden aangeschaft voor het laden en lossen van treinen op de particuliere spooraansluitingen.

4. Het steunbedrag mag niet hoger zijn dan de laagste van de navolgende drempels:

a) het verschil tussen aan de ene kant de in aanmerking komende kosten en aan de andere kant de som van de gedisconteerde exploitatiewinst van de investering gedurende de economische levensduur daarvan en de gedisconteerde restwaarde van die investering (de restwaarde aan het eind van de economische levensduur van de investering). De gedisconteerde exploitatiewinst en de restwaarde worden op basis van redelijke prognoses vooraf in mindering gebracht op de in aanmerking komende kosten, of achteraf door middel van een terugvorderingsregeling. Het steunbedrag mag het mogelijk maken een redelijke winst te maken. De redelijke winst wordt bepaald aan de hand van de voor de betrokken sector en het soort project gebruikelijke winst. Hoe dan ook zal een rendement op kapitaal dat niet hoger ligt dan de relevante swaprente, met een opslag van 100 basispunten, als redelijk worden beschouwd;

b) 50 % van de in aanmerking komende kosten.

5. In afwijking van lid 4 moet voor steun van maximaal 2,5 miljoen EUR per project steun worden verleend tot een maximale steunintensiteit van 50 % van de in aanmerking komende kosten.

Onderafdeling B

Investeringssteun voor de verwerving van voertuigen voor spoor- of binnenvaartvervoer en van materieel voor duurzaam multimodaal vervoer

Artikel 14

Steun voor de verwerving van voertuigen voor spoor- of binnenvaartvervoer

1. Investeringssteunregelingen voor de verwerving van voertuigen voor spoor- of binnenvaartvervoer zijn met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 93 van het Verdrag en zijn vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan de voorwaarden van dit artikel en van hoofdstuk I wordt voldaan.

2. In aanmerking komen de kosten van alle investeringen die verband houden met de verwerving van nieuwe of gebruikte voertuigen voor spoor- of binnenvaartvervoer, ongerekend andere verkregen steun. Onder die kosten kunnen met name de prijs van het voertuig en afleveringskosten vallen. Kosten van ontwerponderzoek, advisering of engineering komen in aanmerking mits zij verband houden met en deel uitmaken van de in dit artikel bedoelde investeringen. Schepen die speciaal zijn gebouwd om sleepactiviteiten uit te voeren (sleepboten), komen niet in aanmerking voor steun.

3. De steun moet worden toegekend aan:

a) nieuwkomers in de spoorwegsector, of

b) spoorwegondernemingen, binnenvaartvervoerders of leaseondernemingen in de spoor- en binnenvaartsectoren, op voorwaarde dat zij als kmo's of SMC's kunnen worden aangemerkt.

4. De steun moet worden toegekend in de vorm van een garantie aan de koper van het voertuig voor spoor- of binnenvaartvervoer. Garanties moeten rechtstreeks aan uiteindelijke begunstigden worden verstrekt, of aan kredietinstellingen en andere financiële instellingen in de hoedanigheid van financieel intermediairs, mits de begunstigde vrijelijk een financieel intermediair kan kiezen. De financieel intermediair moet kunnen aantonen dat zijn werkwijze ervoor zorgt dat de voordelen maximaal aan de uiteindelijke begunstigden worden doorgegeven in de vorm van hogere volumes aan financiering, een hoger risicoprofiel van de portefeuille, lagere eisen inzake zekerheden of lagere rentepercentages dan zonder dergelijke overheidsgaranties het geval was geweest.

5. De garantie moet worden verstrekt op nieuwe individuele leningen voor de verwerving van voertuigen voor spoor- of binnenvaartvervoer. Het nominale bedrag van de onderliggende lening mag de in aanmerking komende kosten niet te boven gaan. De garantie dekt ten hoogste 80 % van de onderliggende lening. Overheidsgaranties moeten worden verstrekt tegen een vergoeding van ten minste 50 basispunten indien de overheidsrating van de toekennende lidstaat AAA-A is.

6. De looptijd van de garantie bedraagt ten hoogste 15 jaar.

7. Steun voor de verwerving van voertuigen voor spoor- of binnenvaartvervoer mag worden gecumuleerd met interoperabiliteitssteun of steun voor technische aanpassing en modernisering indien de netto extra kosten voor interoperabiliteit, zoals bedoeld in artikel 16, lid 6, van deze verordening of investeringen in modernisering en technische aanpassing, zoals bedoeld in artikel 17, lid 6, van deze verordening zijn uitgesloten van de in aanmerking komende kosten zoals omschreven in lid 2.

Artikel 15

Steun voor de verwerving van intermodale laadeenheden of kranen op schepen

1. Investeringssteunregelingen voor de verwerving van nieuwe of gebruikte intermodale laadeenheden of kranen op schepen zijn met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 93 van het Verdrag en zijn vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan de voorwaarden van dit artikel en van hoofdstuk I wordt voldaan.

2. De steun moet worden toegekend aan ondernemingen die intermodale laadeenheden en kranen op schepen verwerven.

3. De in aanmerking komende kosten zijn de volgende:

a) voor intermodale laadeenheden: het verschil in kosten tussen vervoerseenheden die uitsluitend voor het vervoer over de weg worden gebruikt en intermodale laadeenheden die kunnen worden overgeladen ten behoeve van duurzaam multimodaal vervoer;

b) voor kranen op schepen: de volledige verwervingsprijs.

4. Ook haalbaarheidsonderzoek en plannings- en installatiekosten komen in aanmerking.

5. Het steunbedrag mag een steunintensiteit van 40 % van de in aanmerking komende kosten niet te boven gaan in het in lid 3, punt a), omschreven geval, en van 20 % van de in aanmerking komende kosten in het in lid 3, punt b), omschreven geval.

Onderafdeling C

Investeringssteun voor interoperabiliteit en technische aanpassing en modernisering

Artikel 16

Steun voor interoperabiliteit

1. Investeringssteunregelingen voor investeringen in activa die bijdragen aan ononderbroken verkeersstromen tussen nationale netwerken of vervoerswijzen zijn met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 93 van het Verdrag en zijn vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan de voorwaarden van dit artikel en van hoofdstuk I van deze verordening wordt voldaan.

2. De steun moet worden toegekend aan eigenaren van voertuigen voor spoor- of binnenvaartvervoer, vervoerders en vervoersorganisatoren met het oog op de uitvoering van de in lid 3 bedoelde investeringen in de sectoren van duurzaam vervoer over land.

3. De volgende investeringsprojecten komen in aanmerking:

a) het Europees treinbesturingssysteem (European Train Control System, ETCS), het toekomstig mobiel spoorwegcommunicatiesysteem (Future Railway Mobile Communication System, FRMCS), ook in combinatie met het wereldwijde systeem voor mobiele communicatie — spoor (Global System for Mobile Communications — Railway, GSM-R) en automatische treinbesturing (Automated Train Operation, ATO), als onderdeel van het in het afgeleide recht van de Unie ([28]) beschreven Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (European Railway Traffic Management System, ERTMS);

b) digitale automatische koppeling (Digital Automatic Coupling, DAC) ([29]);

c) op zichzelf staande GSM-R-apparatuur;

d) aanpassing van rollend materieel aan verschillende elektrische systemen;

e) aanpassing van rollend materieel aan verschillende spoorbreedtes;

f) aanpassing van binnenschepen om zeehavens te bedienen en van zeeschepen om binnenhavens te bedienen;

g) aanpassing van binnenschepen aan veranderende bevaarbaarheid, onder meer bij lage waterstanden;

h) automatisering van rollend materieel en binnenschepen;

i) aanpassing van voertuigen om intermodale laadeenheden te vervoeren;

([28]) Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695 van de Commissie van 10 augustus 2023 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EU) 2016/919 (PB L 222 van 8.9.2023, blz. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

([29]) DAC is een interoperabel onderdeel waarmee rollend materieel in een goederentrein zowel fysiek (bv. met een mechanische verbinding en een luchtleiding voor de remmen) als digitaal (bv. met een verbinding voor stroom en gegevens) automatisch aan- en afgekoppeld kan worden. Met DAC wordt bijgedragen aan de totstandkoming van modern en digitaal goederenvervoer per spoor in Europa. DAC vergroot niet alleen de efficiëntie door middel van automatiseringsprocessen, maar zorgt ook dat er overal in een trein voldoende energie beschikbaar is voor telematicatoepassingen en veilige datacommunicatie.

j) de belangrijkste technologieën die benodigd zijn voor de invoering van RIS, waaronder de "Europese RIS-omgeving", het systeem van elektronische weergave van binnenvaartkaarten en de daaraan verbonden informatie (Inland Electronic Chart Display and Information System), berichten aan de scheepvaart en het internationale binnenvaartsysteem voor automatische identificatie en elektronische rapportage (Inland Automatic Identification System and Electronic Reporting International);

k) telematicatoepassingen voor het goederenvervoer en andere software voor goederenvervoer, voor zover deze bijdragen aan ononderbroken verkeersstromen, waaronder met name intermodale systemen voor identificatie en track-and-trace, en intermodale platforms voor gegevensuitwisseling, met uitzondering van investeringen in toepassingen voor passagiersdiensten, waaronder systemen die passagiers voor en tijdens de reis van informatie voorzien, reserverings- en betalingssystemen, bagagebeheer en het beheer van aansluitingen tussen passagierstreinen en andere vervoerswijzen en met andere vormen van passagiersvervoer.

4. In aanmerking komen alle kosten die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de in lid 3 bedoelde investeringsprojecten. Daaronder vallen met name kosten die noodzakelijk zijn voor de aankoop en de installatie van de desbetreffende technologie, kosten voor projectmanagement en afleveringskosten. Kosten in verband met studies, tests en goedkeuringen, en proefinstallaties en prototypes voor de toepassing van de relevante technologie op niveau 9 van technologische paraatheid ([30]) komen ook in aanmerking. Onderhoudskosten komen niet in aanmerking. De met de steun gefinancierde activa kunnen nieuw of gebruikt zijn. Met betrekking tot interoperabiliteitsinvesteringen die verband houden met het ERTMS komen kosten voor de integratie van functies van het Europese wereldwijde satellietnavigatiesysteem (European Global Navigation Satellite System, EGNSS) in het ERTMS in aanmerking. Kosten in verband met GSM-R-apparatuur in combinatie met FRMCS-apparatuur komen ook in aanmerking voor steun. Kosten in verband met investeringen in op zichzelf staande GSM-R-apparatuur komen alleen voor steun in aanmerking als zij tot en met 31 december 2031 zijn gemaakt.

5. De steunintensiteit mag niet hoger liggen dan:

a) 90 % van de in aanmerking komende kosten voor investeringsprojecten bedoeld in lid 3, punten a) en b);

b) 50 % van de in aanmerking komende kosten voor investeringsprojecten bedoeld in lid 3, punten c) tot en met k).

6. Met betrekking tot interoperabiliteitsinvesteringen in voertuigen voor spoor- of binnenvaartvervoer of in een intermodale laadeenheid of kraan op een schip waarvan de verwerving is gepland, zijn de in aanmerking komende kosten beperkt tot de netto extra kosten voor interoperabiliteit, mits die kosten niet reeds door een andere vorm van steun worden gedekt, waaronder met name steun ingevolge de artikelen 14 en 15 wordt verstaan. De netto extra kosten voor interoperabiliteit moeten worden berekend als het verschil tussen, enerzijds, de totale verwervingskosten van het voertuig voor spoor- of binnenvaartvervoer of de intermodale laadeenheid of de kraan op een schip waarvan de aankoop is gepland en die door middel van die investering mogelijk wordt gemaakt, en, anderzijds, de totale aankoopkosten van hetzelfde voertuig, dezelfde intermodale laadeenheid of dezelfde scheepskraan of soortgelijke activa zonder interoperabiliteitsinvesteringen in een nulscenario.

7. Gedurende ten minste vijf jaar na de toekenning van de steun moeten contractuele regelingen voor de overdracht of het betaalde gebruik (zoals huurkoop) van met interoperabiliteitssteun gefinancierde activa een clausule bevatten waarin wordt verklaard dat de investering ter bevordering van de interoperabiliteit van het desbetreffende actief met staatssteun is gefinancierd. In voorkomend geval moeten in die contractuele regelingen ook de bijbehorende verplichtingen zoals bepaald in lid 9 worden omschreven en moet het steunbedrag worden vermeld.

8. De uitvoering en de voltooiing van de investering moeten ten minste één jaar voor de datum waarop de gesteunde investering in de Unie verplicht wordt, hebben plaatsgevonden.

9. Het rollend materieel waarvoor steun wordt verleend, moeten gedurende ten minste vijf jaar na de uitvoering van de investering een geldige registratiestatus in het Europees voertuigregister behouden, gestaafd met code 00 zoals gedefinieerd in aanhangsel 3 van Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie ([31]).

([30]) Mededeling van de Commissie, Kaderregeling betreffende staatssteun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie (PB C 414 van 28.10.2022, blz. 1), voetnoot 60. Zie ook de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, "Een Europese strategie voor sleuteltechnologieën — een brug naar groei en banen" (COM(2012) 341 final).

([31]) Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1614 van de Commissie van 25 oktober 2018 tot vaststelling van specificaties voor de voertuigregisters die zijn vermeld in artikel 47 van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad en tot wijziging en intrekking van Beschikking 2007/756/EG van de Commissie (PB L 268 van 26.10.2018, blz. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

Artikel 17

Steun voor technische aanpassing en modernisering in de sectoren van duurzaam vervoer over land

1. Investeringssteunregelingen voor investeringen in activa die bijdragen aan de technische aanpassing en modernisering in de sectoren van duurzaam vervoer over land, zijn met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 93 van het Verdrag en zijn vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan de voorwaarden van dit artikel en van hoofdstuk I wordt voldaan.

2. De steun moet worden toegekend aan eigenaren van voertuigen voor spoor- of binnenvaartvervoer, vervoerders en vervoersorganisatoren met het oog op de uitvoering van de in lid 3 bedoelde investeringen in de sectoren van duurzaam vervoer over land.

3. De volgende investeringsprojecten komen in aanmerking:

a) retrofitting of renovatie van rollend materieel;

b) retrofitting of renovatie van binnenschepen, bijvoorbeeld om de hydrodynamische eigenschappen en de doelmatigheid te verbeteren;

c) retrofitting of renovatie van materieel voor duurzaam multimodaal vervoer;

d) technische aanpassingen van rollend materieel en binnenschepen aan nieuwe soorten goederen;

e) telematicatoepassingen voor het goederenvervoer en andere software voor goederenvervoer die niet onder artikel 16 vallen, waaronder systemen die uitsluitend informatie voor één wijze van vervoer verstrekken, of digitale reserverings- en betalingssystemen die niet bijdragen aan ononderbroken verkeersstromen, met uitzondering van investeringen in toepassingen voor passagiersdiensten, waaronder systemen die passagiers voor en tijdens de reis van informatie voorzien, reserverings- en betalingssystemen, bagagebeheer en het beheer van aansluitingen tussen passagierstreinen en andere vervoerswijzen en met andere vormen van passagiersvervoer;

f) software voor verkeersprognoses (geschatte vertrektijd/geschatte aankomsttijd) en software voor routeoptimalisatie;

g) digitale systemen voor het monitoren van werk- en rusttijden in het spoorwegvervoer.

4. In aanmerking komen alle kosten die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de investeringen. Daaronder kunnen met name kosten vallen die nodig zijn voor de aankoop en de installatie van de desbetreffende technologie, kosten in verband met moderniseringen van bestaande geïnstalleerde technologie, kosten voor projectmanagement en afleveringskosten. Kosten in verband met studies, tests en goedkeuringen, en proefinstallaties en prototypes voor de toepassing van de relevante technologie op niveau 9 van technologische paraatheid ([32]) komen in aanmerking. Onderhoudskosten komen niet in aanmerking. De met de steun gefinancierde activa kunnen nieuw of gebruikt zijn.

5. De steunintensiteit mag ten hoogste 30 % van de in aanmerking komende kosten bedragen.

6. Met betrekking tot investeringen in voertuigen voor spoor- of binnenvaartvervoer of in materieel voor duurzaam multimodaal vervoer waarvan de verwerving is gepland, zijn de in aanmerking komende kosten beperkt tot de netto extra kosten voor technische aanpassing en modernisering, mits die kosten niet reeds door een andere vorm van steun worden gedekt, waaronder met name steun ingevolge de artikelen 14 en 15. De netto extra kosten voor technische aanpassing en modernisering worden berekend als het verschil tussen, enerzijds, de totale kosten voor de aankoop van het voertuig voor spoor- of binnenvaartvervoer of van materieel voor duurzaam multimodaal vervoer waarvan de verwerving is gepland en die door middel van die investering mogelijk wordt gemaakt, en, anderzijds, de totale kosten voor de aankoop van hetzelfde voertuig of een vergelijkbaar voertuig dat technische aanpassing en modernisering vereist in het nulscenario.

([32]) Mededeling van de Commissie, Kaderregeling betreffende staatssteun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie (PB C 414 van 28.10.2022, blz. 1), voetnoot 60. Zie ook de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's, "Een Europese strategie voor sleuteltechnologieën — een brug naar groei en banen" (COM(2012) 341 final).

7. Gedurende ten minste vijf jaar na de toekenning van de steun moeten contractuele regelingen voor de overdracht of het betaalde gebruik van activa die zijn gefinancierd met steun voor de technische aanpassing en modernisering van voertuigen en materieel voor duurzaam multimodaal vervoer een clausule bevatten waarin wordt verklaard dat de aanpassing of modernisering van het desbetreffende actief met staatssteun is gefinancierd, onder vermelding van het steunbedrag.

8. De uitvoering en de voltooiing van de investering moeten ten minste één jaar voor de datum waarop de gesteunde investering in de Unie verplicht wordt hebben plaatsgevonden.

HOOFDSTUK III

MONITORING

Artikel 18

Intrekking van het voordeel van de groepsvrijstelling

Wanneer een lidstaat steun toekent die beweerdelijk krachtens deze verordening van de verplichting tot aanmelding is vrijgesteld, doch niet aan de in de hoofdstukken I en II vastgestelde voorwaarden voldoet, kan de Commissie, na de betrokken lidstaat in de gelegenheid te hebben gesteld zijn standpunt kenbaar te maken, een besluit vaststellen waarin wordt verklaard dat alle of sommige door de betrokken lidstaat in de toekomst vast te stellen steunmaatregelen die anders aan de voorwaarden van deze verordening zouden voldoen, overeenkomstig artikel 108, lid 3, van het Verdrag bij de Commissie moeten worden aangemeld. De aan te melden maatregelen kunnen worden beperkt tot maatregelen waarmee bepaalde soorten steun worden toegekend of maatregelen ten behoeve van bepaalde begunstigden, of steunmaatregelen die door bepaalde autoriteiten van de betrokken lidstaat worden genomen.

Artikel 19

Verslaglegging

De lidstaten verstrekken de Commissie het volgende:

a) via het elektronische aanmeldingssysteem van de Commissie: de beknopte informatie over elke krachtens deze verordening vrijgestelde steunmaatregel in het gestandaardiseerde formaat van bijlage II bij deze verordening, vergezeld van een link naar de volledige tekst van de steunmaatregel, met inbegrip van de aanpassingen daaraan, binnen twintig werkdagen na de inwerkingtreding ervan;

b) in elektronische vorm, een in Verordening (EG) nr. 794/2004 van de Commissie ([33]) bedoeld jaarlijks verslag over de toepassing van deze verordening, dat de in Verordening (EG) nr. 794/2004 vermelde gegevens bevat over elk volledig jaar, of deel daarvan, waarin deze verordening van toepassing is.

Artikel 20

Evaluatie

1. Deze verordening is alleen van toepassing op steunregelingen die overeenkomstig lid 2 aan een evaluatie achteraf worden onderworpen gedurende een periode van ten hoogste zes maanden vanaf de inwerkingtreding ervan, of voor een langere periode waartoe de Commissie kan besluiten na beoordeling van het voor een bepaalde regeling opgestelde evaluatieplan als bedoeld in lid 8.

([33]) Verordening (EG) nr. 794/2004 van de Commissie van 21 april 2004 tot uitvoering van Verordening (EU) 2015/1589 van de Raad tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (PB L 140 van 30.4.2004, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

2. De steunregelingen worden onderworpen aan een ex-postevaluatie indien hun staatssteunbudget of geboekte uitgaven in enig jaar meer dan 150 miljoen EUR bedragen, of over hun totale looptijd meer dan 750 miljoen EUR. Onder de totale looptijd wordt de gecombineerde looptijd verstaan van de regeling en alle voorgaande regelingen die een soortgelijk doel en geografisch gebied bestrijken en op of na 30 maart 2026 zijn ingegaan. Ex-postevaluaties zijn alleen vereist voor steunregelingen met een totale looptijd van meer dan drie jaar, vanaf 30 maart 2026.

3. Van de vereiste ex-postevaluatie kan worden afgezien voor steunregelingen die een onmiddellijke opvolger zijn van een regeling voor een soortgelijk doel en geografisch gebied die reeds aan een evaluatie zijn onderworpen, waarvoor een eindevaluatieverslag is opgesteld overeenkomstig het door de Commissie goedgekeurde evaluatieplan, en waarvoor geen negatieve zaken zijn gevonden. Als het eindevaluatieverslag van een regeling niet strookt met het goedgekeurde evaluatieplan, wordt de betrokken regeling onmiddellijk opgeschort. Steunregelingen die een opvolger zijn van een dergelijke opgeschorte steunregeling, vallen niet onder de groepsvrijstelling.

4. Het evaluatieplan omvat ten minste de volgende elementen: i) de doelstellingen van de te evalueren steunregeling; ii) de evaluatievragen; iii) de resultaatindicatoren; iv) de voor het uitvoeren van de evaluatie geplande methodiek; v) de vereisten inzake gegevensverzameling; vi) het voor de evaluatie geplande tijdschema, met onder meer de datum voor het indienen van de tussentijdse en de definitieve evaluatieverslagen; vii) de beschrijving van de onafhankelijke instantie die de evaluatie zal uitvoeren of de criteria die zullen worden gebruikt voor de selectie ervan, en vii) de wijze waarop die evaluatie zal worden bekendgemaakt.

5. In de ex-postevaluatie wordt nagegaan of de aannames en de voorwaarden die aan de verenigbaarheid van de regeling ten grondslag liggen, worden bevestigd, en met name of de steunmaatregel noodzakelijk en doeltreffend is in het licht van de algemene en de specifieke doelstellingen ervan. Voorts wordt in de ex-postevaluatie beoordeeld wat de impact van de regeling is op de mededinging en de handel.

6. De ex-postevaluatie moet worden verricht op basis van een door de Commissie goedgekeurd evaluatieplan.

7. De lidstaten stellen de Commissie in kennis van een ontwerp-evaluatieplan voor steunregelingen die onderworpen zijn aan de in lid 2 bedoelde evaluatieverplichting:

a) uiterlijk twintig werkdagen na de inwerkingtreding van de regeling indien het staatssteunbudget voor de regeling in een bepaald jaar meer dan 150 miljoen EUR bedraagt of over de totale looptijd van de regeling hoger is dan 750 miljoen EUR;

b) uiterlijk dertig werkdagen na een aanzienlijke wijziging die het budget voor de regeling verhoogt tot meer dan 150 miljoen EUR in een bepaald jaar of tot meer dan 750 miljoen EUR over de totale looptijd van de regeling;

c) uiterlijk dertig werkdagen nadat in de officiële boekhouding uitgaven uit hoofde van de regeling zijn geregistreerd die in een bepaald jaar groter zijn dan 150 miljoen EUR.

8. Het ontwerpevaluatieplan wordt opgesteld volgens de gemeenschappelijke methodiek voor staatssteunevaluatie die door de Commissie is vastgelegd. De Commissie kan besluiten de initiële maximumperiode van zes maanden in het besluit tot goedkeuring van het evaluatieplan te verlengen. De lidstaten publiceren het door de Commissie goedgekeurde evaluatieplan.

9. De evaluatie achteraf wordt op basis van het evaluatieplan uitgevoerd door een deskundige die onafhankelijk is van de steunverlenende autoriteit. Elke evaluatie omvat ten minste één tussentijds evaluatieverslag en één eindevaluatieverslag. De lidstaten publiceren beide verslagen.

10. Het eindevaluatieverslag wordt uiterlijk negen maanden vóór het verstrijken van de regeling bij de Commissie ingediend. Deze periode kan worden verkort voor regelingen waarvoor de evaluatievereiste in werking treedt in de loop van de laatste twee jaren van de uitvoering. De precieze reikwijdte van elke evaluatie en de nadere regelingen daaromtrent worden vastgesteld in het besluit van de Commissie tot goedkeuring van het evaluatieplan. Bij de aanmelding van een eventuele latere steunmaatregel met een soortgelijke doelstelling wordt beschreven hoe met de resultaten van de evaluatie rekening is gehouden.

Artikel 21

Monitoring

1. Om de Commissie in staat te stellen de krachtens deze verordening van aanmelding vrijgestelde steun te monitoren, houden de lidstaten gedetailleerde dossiers bij met de gegevens en bewijsstukken die nodig zijn om vast te stellen dat aan alle in deze verordening vastgestelde voorwaarden is voldaan. Deze dossiers worden bijgehouden gedurende tien jaar na de datum waarop de ad-hocsteun is toegekend of, in het geval van regelingen, waarop de laatste individuele steun is toegekend.

2. In het geval van regelingen waarbij fiscale steun automatisch wordt toegekend (zoals regelingen op basis van belastingaangiften van de begunstigden) en waarbij niet vooraf wordt geverifieerd of aan alle verenigbaarheidsvoorwaarden voor elke begunstigde is voldaan, verifiëren de lidstaten regelmatig, ten minste achteraf en op basis van een steekproef, of aan alle verenigbaarheidsvoorwaarden is voldaan, en trekken zij de nodige conclusies. De lidstaten houden gedetailleerde dossiers over die verificaties bij gedurende ten minste tien jaar na de datum van de verificaties.

3. De Commissie kan van elke lidstaat alle gegevens en bewijsstukken verlangen die zij nodig acht om de toepassing van deze verordening te kunnen monitoren, met inbegrip van de in de leden 1 en 2 bedoelde gegevens. De betrokken lidstaat verstrekt de Commissie de verlangde gegevens en bewijsstukken binnen twintig werkdagen na ontvangst van het verzoek of binnen langere termijn indien die in het verzoek wordt vermeld.

HOOFDSTUK IV

SLOTBEPALINGEN

Artikel 22

Overgangsbepalingen

1. Deze verordening is van toepassing op individuele steun die vóór de inwerkingtreding van de respectieve bepalingen uit deze verordening is toegekend voor zover die steun voldoet aan alle voorwaarden van deze verordening, met uitzondering van artikel 9.

2. Steun die niet aan de in deze verordening vastgestelde voorwaarden voor vrijstelling van de aanmeldingsverplichting voldoet, wordt door de Commissie beoordeeld aan de hand van de desbetreffende door de Commissie goedgekeurde kaderregelingen, richtsnoeren, mededelingen en bekendmakingen.

3. Na het verstrijken van de toepassingsduur van deze verordening blijven steunregelingen die op grond van deze verordening van de aanmeldingsverplichting zijn vrijgesteld, nog gedurende een periode van zes maanden vrijgesteld.

De in deze verordening vastgestelde regels kunnen na de geldigheidsduur ervan van toepassing blijven op steun die wordt verleend in het kader van fondsen van de Unie die in gedeeld beheer worden uitgevoerd voor de programmeringsperiode 2028-2034.

Artikel 23

Inwerkingtreding en toepassing

Deze verordening treedt in werking op 30 maart 2026.

Zij is van toepassing tot en met 31 december 2034.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 16 maart 2026.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE I

DEFINITIE VAN KMO

Artikel 1

Onderneming

Als onderneming wordt beschouwd iedere entiteit, ongeacht haar rechtsvorm, die een economische activiteit uitoefent. Met name worden als zodanig beschouwd entiteiten die individueel of in familieverband ambachtelijke of andere activiteiten uitoefenen, personenvennootschappen en verenigingen die regelmatig een economische activiteit uitoefenen.

Artikel 2

Aantal werkzame personen en financiële drempels ter bepaling van de categorieën ondernemingen

1. Tot de categorie kleine, middelgrote en micro-ondernemingen ("kmo's") behoren ondernemingen waar minder dan 250 personen werkzaam zijn en waarvan de jaaromzet 50 miljoen EUR of het jaarlijkse balanstotaal 43 miljoen EUR niet overschrijdt.

2. Binnen de categorie kmo's is een "kleine onderneming" een onderneming waar minder dan 50 personen werkzaam zijn en waarvan de jaaromzet of het jaarlijkse balanstotaal 10 miljoen EUR niet overschrijdt.

3. Binnen de categorie kmo's is een "micro-onderneming" een onderneming waar minder dan 10 personen werkzaam zijn en waarvan de jaaromzet of het jaarlijkse balanstotaal 2 miljoen EUR niet overschrijdt.

Artikel 3

Soorten ondernemingen die voor de berekening van het aantal werkzame personen en van de financiële bedragen in aanmerking worden genomen

1. Een "zelfstandige onderneming" is elke onderneming die niet als partneronderneming in de zin van lid 2 of als verbonden onderneming in de zin van lid 3 wordt aangemerkt.

2. "Partnerondernemingen" zijn alle ondernemingen die niet als verbonden ondernemingen in de zin van lid 3 worden aangemerkt en waartussen de volgende band bestaat: een onderneming (van een hoger niveau) heeft, alleen of samen met een of meer verbonden ondernemingen in de zin van lid 3, 25 % of meer van het kapitaal of de stemrechten van een andere onderneming (van een lager niveau).

Ook als de drempel van 25 % wordt bereikt of overschreden, kan een onderneming als zelfstandige onderneming en dus als onderneming zonder partnerondernemingen worden aangemerkt indien het om de volgende categorieën investeerders gaat en mits die investeerders individueel noch gezamenlijk met de betrokken onderneming verbonden zijn in de zin van lid 3:

a) openbare participatiemaatschappijen, risicokapitaalmaatschappijen, natuurlijke personen of groepen natuurlijke personen die geregeld risicokapitaal beleggen en eigen vermogen in niet-beursgenoteerde ondernemingen investeren ("business angels"), mits de totale investering van deze business angels in eenzelfde onderneming 1 250 000 EUR niet overschrijdt;

b) universiteiten of onderzoekcentra zonder winstoogmerk;

c) institutionele beleggers, met inbegrip van regionale ontwikkelingsfondsen;

d) autonome lokale autoriteiten die een jaarlijkse begroting hebben van minder dan 10 miljoen EUR en minder dan 5 000 inwoners tellen.

3. “Verbonden ondernemingen” zijn ondernemingen die met elkaar een van de volgende banden onderhouden:

a) een onderneming heeft de meerderheid van de stemrechten van de aandeelhouders of vennoten van een andere onderneming;

b) een onderneming heeft het recht de meerderheid van de leden van het bestuurs-, leidinggevend of toezichthoudend orgaan van een andere onderneming te benoemen of te ontslaan;

c) een onderneming heeft het recht een overheersende invloed op een andere onderneming uit te oefenen op grond van een met deze onderneming gesloten overeenkomst of een bepaling in de statuten van de laatstgenoemde onderneming;

d) een onderneming die aandeelhouder of vennoot is van een andere onderneming, heeft op grond van een met andere aandeelhouders of vennoten van die andere onderneming gesloten overeenkomst als enige zeggenschap over de meerderheid van de stemrechten van de aandeelhouders of vennoten van de laatstgenoemde onderneming.

Van overheersende invloed wordt geacht geen sprake te zijn indien de in lid 2, tweede alinea, genoemde investeerders zich niet direct of indirect met het beheer van de betrokken onderneming bemoeien, onverminderd de rechten die zij als aandeelhouders of vennoten bezitten.

Ondernemingen worden eveneens als verbonden ondernemingen beschouwd indien zij via een of meer andere ondernemingen of via een investeerder als bedoeld in lid 2, een van de in de eerste alinea bedoelde banden onderhouden.

Ondernemingen die via een natuurlijke persoon of een in gemeenschappelijk overleg handelende groep van natuurlijke personen een van deze banden onderhouden, worden eveneens als verbonden ondernemingen beschouwd indien zij hun activiteiten of een deel van hun activiteiten op dezelfde markt of op verwante markten uitoefenen.

Als “verwante markt” wordt beschouwd de producten- of dienstenmarkt die zich direct boven of onder het niveau van de betrokken markt bevindt.

4. Behalve in de in lid 2, tweede alinea, bedoelde gevallen kan een onderneming niet als kmo worden aangemerkt indien een of meer overheidsinstanties, gezamenlijk of afzonderlijk, direct of indirect zeggenschap hebben over 25 % of meer van het kapitaal of de stemrechten.

5. Ondernemingen kunnen een verklaring opstellen over hun hoedanigheid van zelfstandige onderneming, partneronderneming of verbonden onderneming, met vermelding van de gegevens betreffende de in artikel 2 vermelde drempels. Zelfs indien het wegens de spreiding van het kapitaal onmogelijk is precies vast te stellen wie het in handen heeft, kan deze verklaring worden opgesteld mits de onderneming te goeder trouw verklaart dat zij redelijkerwijze kan aannemen niet voor 25 % of meer in handen te zijn van één onderneming of van verscheidene verbonden ondernemingen gezamenlijk. Dergelijke verklaringen doen geen afbreuk aan de controles of verificaties waarin de nationale regelgeving of de regelgeving van de EU voorziet.

Artikel 4

Gegevens voor de berekening van het aantal werkzame personen en van de financiële bedragen en referentieperiode

1. De gegevens voor de berekening van het aantal werkzame personen en van de financiële bedragen hebben betrekking op het laatste afgesloten boekjaar en worden jaarlijks berekend. Zij worden vanaf de datum van sluiting van de rekeningen in aanmerking genomen. Het bedrag van de omzet wordt berekend exclusief belasting over de toegevoegde waarde (btw) en andere indirecte belastingen.

2. Wanneer een onderneming op de datum van afsluiting van de rekeningen vaststelt dat de op jaarbasis berekende gegevens boven of onder de in artikel 2 aangegeven drempels voor het aantal werkzame personen of de financiële maxima liggen, verkrijgt of verliest zij de hoedanigheid van middelgrote, kleine of micro-onderneming slechts wanneer deze situatie zich in twee opeenvolgende boekjaren voordoet.

3. In het geval van recentelijk opgerichte ondernemingen waarvan de eerste jaarrekening nog niet is afgesloten, worden de in aanmerking te nemen gegevens bepaald door middel van een in de loop van het boekjaar te goeder trouw gemaakte schatting.

Artikel 5

Aantal werkzame personen

Het aantal werkzame personen komt overeen met het aantal arbeidsjaareenheden (AJE), d.w.z. het aantal personen dat het hele desbetreffende referentiejaar voltijds in de betrokken onderneming of voor rekening van deze onderneming heeft gewerkt. Het werk van personen die niet het hele jaar hebben gewerkt, deeltijdwerk ongeacht de duur ervan en seizoenarbeid worden in breuken van AJE's uitgedrukt. Het aantal werkzame personen bestaat uit:

a) werknemers in loondienst;

b) de personen die voor deze onderneming werken, er een ondergeschikte verhouding mee hebben en voor het nationale recht met loontrekkenden gelijkgesteld zijn;

c) eigenaren die tevens bedrijfsleider zijn;

d) vennoten die geregeld een activiteit in de onderneming uitoefenen en financiële voordelen van de onderneming genieten.

Leerlingen of studenten die een beroepsopleiding volgen met een leerling- of beroepsopleidingsovereenkomst worden niet meegerekend bij het aantal werkzame personen. De duur van zwangerschaps- of ouderschapsverlof wordt niet meegerekend.

Artikel 6

Vaststelling van de gegevens van de onderneming

1. In het geval van een zelfstandige onderneming worden de gegevens, met inbegrip van het aantal werkzame personen, uitsluitend op basis van de rekeningen van die onderneming vastgesteld.

2. De gegevens, met inbegrip van het aantal werkzame personen, van een onderneming die partnerondernemingen of verbonden ondernemingen heeft, worden vastgesteld op basis van de rekeningen en andere gegevens van de onderneming of, indien van toepassing, van de geconsolideerde rekeningen van de onderneming of van de geconsolideerde rekeningen waarin de onderneming door consolidatie is opgenomen.

De in de eerste alinea bedoelde gegevens worden samengeteld met de gegevens van de eventuele partnerondernemingen van de betrokken onderneming, die zich direct boven of onder het niveau van die onderneming bevinden. De samentelling geschiedt naar evenredigheid met het aandeel in het kapitaal of, indien dat percentage hoger is, de stemrechten. Bij kruisparticipatie geldt het hoogste van deze percentages.

De in de eerste en tweede alinea bedoelde gegevens worden samengeteld met alle, nog niet door consolidatie in de rekeningen opgenomen gegevens (100 %) van de eventuele, direct of indirect met de betrokken onderneming verbonden ondernemingen.

3. Voor de toepassing van lid 2 resulteren de gegevens van de partnerondernemingen van de betrokken onderneming uit de, indien van toepassing, geconsolideerde rekeningen en andere gegevens. Deze worden samengeteld met alle gegevens (100 %) van de met deze partnerondernemingen verbonden ondernemingen, tenzij hun gegevens reeds door consolidatie daarin zijn opgenomen.

Voor de toepassing van het genoemde lid 2 resulteren de gegevens van de met de betrokken onderneming verbonden ondernemingen uit hun, indien van toepassing, geconsolideerde rekeningen en andere gegevens. Deze worden evenredig samengeteld met de gegevens van de eventuele partnerondernemingen van deze verbonden ondernemingen die zich meteen boven of onder het niveau van de laatstgenoemde ondernemingen bevinden, mits deze gegevens in de geconsolideerde rekeningen nog niet zijn opgenomen in een verhouding die ten minste gelijk is aan het in de tweede alinea van lid 2 vastgestelde percentage.

4. Indien het aantal werkzame personen van een bepaalde onderneming niet uit de geconsolideerde rekeningen blijkt, wordt het berekend door de gegevens van haar partnerondernemingen evenredig samen te tellen en daaraan de gegevens toe te voegen van de ondernemingen waarmee zij is verbonden.

BIJLAGE II

GEGEVENS BETREFFENDE OP DE VOORWAARDEN VAN DEZE VERORDENING VRIJGESTELDE STAATSSTEUN

DEEL I — Overeenkomstig artikel 19 te verschaffen via de geëigende IT-toepassing van de Commissie

Referentie steunmaatregel	*(wordt door de Commissie ingevuld)*	
Lidstaat	.....	
Referentie lidstaat	.....	
Regio	Naam van de regio('s) (*NUTS*) ([1])	Soort regionale-steungebied ([2]) ....
Steunverlenende autoriteit	Naam	.....
	Postadres Webadres	....
Benaming steunmaatregel	.....	
Nationale rechtsgrondslag (vindplaats desbetreffende nationale officiële publicatie)	.....	
Weblink naar de volledige tekst van de steunmaatregel	.....	
Soort maatregel	☐ Regeling	
	☐ Ad-hocsteun	Naam begunstigde en groep ([3]) waarvan deze deel uitmaakt .....
Aanpassing bestaande steunregeling of ad-hocsteun		Referentie steunmaatregel bij de Commissie SA. .....
	☐ Verlenging	
	☐ Aanpassing	
Looptijd ([4])	☐ Regeling	Van dd/mm/jjjj tot en met dd/mm/jjjj
Datum toekenning	☐ Ad-hocsteun	dd/mm/jjjj
Betrokken economische sector(en)	☐ Alle economische sectoren komen in aanmerking om steun te ontvangen	
	☐ Beperkt tot bepaalde sectoren: Specificeer op NACE-groepsniveau ([5])	.....
Soort begunstigde	☐ Kmo	
	☐ Kleine midcaps	
	☐ Grote ondernemingen	
Geraamd aantal begunstigde ondernemingen:	☐ tot 10 ☐ van 11 tot 50 ☐ van 51 tot 100 ☐ van 101 tot 500 ☐ van 501 tot 1 000 ☐ meer dan 1 000	

Budget	Totale geplande jaarbudget voor de regeling ([6])	Nationale valuta … (hele bedragen) ……	
	Totale aan de onderneming verleende ad-hocsteun ([7])	Nationale valuta … (hele bedragen) ……	
Steuninstrument	☐ Subsidie/rentesubsidie		
	☐ Lening/terugbetaalbaar voorschot		
	☐ Garantie (in voorkomend geval met een verwijzing naar het besluit van de Commissie) ([8]) Referentie van het besluit van de Commissie: SA ……		
	☐ Belastingvoordeel of belastingvrijstelling		
	☐ Investering in eigen vermogen of quasi-eigenvermogen		
	☐ Andere (geef aan welke) …… Geef aan in welke van deze brede categorieën het instrument qua effect/functie het beste past: ☐ Subsidie ☐ Lening ☐ Garantie ☐ Belastingvoordeel ☐ Investering in eigen vermogen of quasi-eigenvermogen		
☐ Bij cofinanciering uit EU-fondsen	Naam EU-fonds(en): ……	Bedrag financiering (per EU-fonds) …… ……	Nationale valuta … (hele bedragen) …… ……

([1]) NUTS — Nomenclatuur van territoriale eenheden voor de statistiek. Meestal wordt de regio op NUTS 2-niveau vermeld.
([2]) Steungebied artikel 107, lid 3, punt a), VWEU (cpde "A"); steungebied artikel 107, lid 3, punt c), VWEU (code "C"); niet voor regionale steun in aanmerking komend gebied (code "N").
([3]) Een onderneming is, in de zin van de mededingingsregels van het Verdrag en voor de toepassing van deze verordening, elke entiteit die een economische activiteit uitoefent, ongeacht de rechtsvorm ervan en de wijze waarop zij wordt gefinancierd. Het Hof van Justitie heeft bepaald dat entiteiten die (juridisch of feitelijk) onder de zeggenschap staan van dezelfde entiteit, als één onderneming dienen te worden beschouwd.
([4]) Periode waarvoor de steunverlenende autoriteit zich kan verbinden tot het verlenen van de steun.
([5]) NACE Rev. 2.1 is de statistische nomenclatuur van de economische activiteiten in de Europese Gemeenschap. Meestal wordt de sector aangegeven op groepsniveau.
([6]) Indien het een steunregeling betreft: vermeld het totale geplande jaarbudget in het kader van de regeling of de geraamde belastingderving per jaar voor alle steuninstrumenten uit de regeling.
([7]) Indien het ad-hocsteun betreft: geef het totale steunbedrag/de totale belastingderving.
([8]) In voorkomend geval, de referentie van het besluit waarbij de Commissie de methode voor het berekenen van het bruto-subsidie-equivalent goedkeurt, overeenkomstig artikel 5, lid 2, punt d), van deze verordening.

DEEL II — Overeenkomstig artikel 19 te verschaffen via de geëigende IT-toepassing van de Commissie

Geef aan op grond van welke bepaling van deze verordening de steunmaatregel wordt uitgevoerd.

Primaire doelstelling	Maximale steunintensiteit als percentage van de in aanmerking komende kosten	Maximaal steunbedrag in nationale valuta (hele bedragen)
Exploitatiesteunregeling om externe kosten van vervoer te verlagen (artikel 10)	… (per regeling per jaar)	….

Primaire doelstelling		Maximale steunintensiteit als percentage van de in aanmerking komende kosten	Maximaal steunbedrag in nationale valuta (hele bedragen)
Exploitatiesteunregeling om nieuwe commerciële spoor- en binnenvaartverbindingen voor goederenvervoer te introduceren (artikel 11)	Eerste exploitatiejaar	…	……
	Tweede exploitatiejaar	…	
	Derde exploitatiejaar	…	
	Vierde exploitatiejaar	…	
	Vijfde exploitatiejaar	…	
Investeringssteunregeling voor spoorwegvoorzieningen, binnenvaartvoorzieningen en multimodale vervoersvoorzieningen voor spoor of binnenvaart (artikel 12)		… (per project)	….
Ad-hocinvesteringssteun voor goederenterminals voor spoor of binnenvaart (artikel 12)		… (per project)	…
Investeringssteunregeling voor particuliere spooraansluitingen (artikel 13)		… (per project)	….
Investeringssteunregeling voor de verwerving van voertuigen voor spoor- of binnenvaartvervoer (artikel 14)		… (van de onderliggende lening)	….
Investeringssteunregeling voor de verwerving van intermodale laadeenheden en kranen op schepen (artikel 15)	Intermodale laadeenheden	…	….
	Kranen op schepen	…	
Investeringssteunregeling voor interoperabiliteit (artikel 16)	Investeringsprojecten als bedoeld in lid 3, punten a) en b)	…	…
	Investeringsprojecten als bedoeld in lid 3, punten c) tot en met j)	…	
Investeringssteunregeling voor technische aanpassing en modernisering in de sectoren van duurzaam vervoer over land (artikel 17)		…	….

BIJLAGE III

BEPALINGEN VOOR HET PUBLICEREN VAN INFORMATIE OVEREENKOMSTIG ARTIKEL 9, LID 1, PUNT C), EN LID 2

De volgende gegevens over individuele steunverleningen worden, overeenkomstig artikel 9, lid 1, punt c), gepubliceerd:

a) naam van de begunstigde,

b) identificator van de begunstigde,

c) soort onderneming (kmo/SMC/grote onderneming) op het moment van toekenning van de steun,

d) regio waarin de begunstigde is gevestigd (op NUTS 2-niveau) ([1]),

e) economische sector op NACE-groepsniveau ([2]),

f) steunelement, uitgedrukt in hele bedragen in nationale valuta ([3]),

g) steuninstrument ([4]) (subsidie/rentesubsidie, lening/terugbetaalbaar voorschot/terugbetaalbare subsidie, garantie, belastingvoordeel of belastingvrijstelling, investering in eigen vermogen of quasi-eigenvermogen, overige *(specificeren a.u.b.)*)

h) Datum van toekenning van de steun

i) Doel van de steun

j) Steunverlenende autoriteit

k) Referentie van de steunmaatregel ([5]).

Wanneer de lidstaten overeenkomstig artikel 9, lid 2, hun uitgebreide staatssteunwebsites opzetten zodat die gegevens gemakkelijk toegankelijk zijn, wordt de informatie gepubliceerd in een spreadsheetformaat dat het mogelijk maakt om gegevens te doorzoeken, te extraheren en gemakkelijk op internet te publiceren, bijvoorbeeld CSV- of XML-formaat. Alle belangstellende partijen hebben zonder beperkingen toegang tot de website. Gebruikers hoeven zich niet vooraf te registreren om toegang tot de website te krijgen.

([1]) NUTS — Nomenclatuur van territoriale eenheden voor de statistiek. Meestal wordt de regio op NUTS 2-niveau vermeld.

([2]) Verordening (EG) nr. 1893/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 tot vaststelling van de statistische classificatie van economische activiteiten NACE Rev. 2 en tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3037/90 en enkele EG-verordeningen op specifieke statistische gebieden (PB L 393 van 30.12.2006, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj).

([3]) Bij exploitatiesteun het jaarlijkse bedrag aan steun per begunstigde. Bij investeringssteun het bedrag van de investering. Voor maatregelen op grond van artikel 14 het brutosubsidie-equivalent.

([4]) Vermeld het steunbedrag per instrument indien de steun wordt verleend via meerdere steuninstrumenten.

([5]) Zoals door de Commissie meegedeeld in het kader van de in artikel 19 van deze verordening bedoelde kennisgevingsprocedure.

BIJLAGE IV

DEFINITIE VAN SMC'S

Definitie van kleine midcapondernemingen

1. Onderneming

Als onderneming wordt beschouwd iedere entiteit, ongeacht haar rechtsvorm, die een economische activiteit uitoefent. Dit omvat ook personenvennootschappen en verenigingen die regelmatig een economische activiteit uitoefenen.

2. Grenswaarden voor het aantal werkzame personen en financiële grenswaarden

Tot de categorie kleine midcapondernemingen behoren ondernemingen die geen kleine, middelgrote of micro-ondernemingen in de zin van bijlage I zijn en waar minder dan 750 personen werkzaam zijn, tenzij de jaaromzet meer dan 150 miljoen EUR en het jaarbalanstotaal meer dan 129 miljoen EUR bedraagt.

3. Soorten ondernemingen die voor de berekening van het aantal werkzame personen en de financiële bedragen in aanmerking worden genomen

3.1. Een "zelfstandige onderneming" is elke onderneming die niet als partneronderneming in de zin van punt 3.2 of als verbonden onderneming in de zin van punt 3.5 wordt aangemerkt.

3.2. "Partnerondernemingen" zijn alle ondernemingen die niet als verbonden ondernemingen in de zin van punt 3.4 worden aangemerkt en waarbij een onderneming (van een hoger niveau), alleen of samen met een of meer verbonden ondernemingen in de zin van punt 3.5, 25 % of meer van het kapitaal of de stemrechten van een andere onderneming (van een lager niveau) heeft.

3.3. Behoudens de in punt 3.4 bedoelde gevallen wordt een onderneming niet als kleine midcaponderneming aangemerkt indien een of meer overheidsinstanties of openbare lichamen gezamenlijk direct of indirect zeggenschap hebben over 25 % of meer van het kapitaal of de stemrechten.

3.4. In afwijking van punt 3.2 kan een onderneming toch als zelfstandige onderneming, dus als onderneming zonder partnerondernemingen, worden aangemerkt indien 25 % of meer van het kapitaal of de stemrechten van die onderneming in bezit is van een van de volgende investeerders en deze individueel noch gezamenlijk met de betrokken onderneming verbonden zijn in de zin van punt 3.5:

a) openbare participatiemaatschappijen, durfkapitaal- of private-equityfondsen, natuurlijke personen of groepen natuurlijke personen die geregeld risicokapitaal beleggen en aandeleninvesteringen doen in niet-beursgenoteerde ondernemingen ("business angels"), mits zij in totaal niet meer dan 5 000 000 EUR in eenzelfde onderneming investeren;

b) universiteiten of onderzoekcentra zonder winstoogmerk;

c) institutionele beleggers, met inbegrip van regionale ontwikkelingsfondsen;

d) autonome lokale autoriteiten die een jaarlijkse begroting hebben van minder dan 10 miljoen EUR en minder dan 5 000 inwoners tellen.

3.5. "Verbonden ondernemingen" zijn ondernemingen die met elkaar een van de volgende banden onderhouden:

a) een onderneming heeft de meerderheid van de stemrechten van de aandeelhouders of vennoten van een andere onderneming;

b) een onderneming heeft het recht de meerderheid van de leden van het bestuurs-, leidinggevend of toezichthoudend orgaan van een andere onderneming te benoemen of te ontslaan;

c) een onderneming heeft het recht een overheersende invloed op een andere onderneming uit te oefenen op grond van een met deze onderneming gesloten overeenkomst of een bepaling in de statuten van de laatstgenoemde onderneming;

d) een onderneming die aandeelhouder of vennoot is van een andere onderneming, heeft op grond van een met andere aandeelhouders of vennoten van die andere onderneming gesloten overeenkomst als enige zeggenschap over de meerderheid van de stemrechten van de aandeelhouders of vennoten van laatstgenoemde onderneming.

Er wordt aangenomen dat geen sprake is van overheersende invloed indien de in punt 3.4 bedoelde investeerders zich niet direct of indirect inlaten met de bedrijfsvoering van de desbetreffende onderneming, onverminderd de rechten die zij als aandeelhouders of vennoten bezitten.

3.5.1. Ondernemingen worden eveneens als verbonden ondernemingen beschouwd indien zij via een of meer andere ondernemingen of via de in punt 3.4 bedoelde investeerders een van de in punt 3.5 hierboven bedoelde banden onderhouden.

3.5.2. Ondernemingen die via een natuurlijke persoon of een in gemeenschappelijk overleg handelende groep van natuurlijke personen de in punt 3.5 hierboven bedoelde banden onderhouden, worden eveneens als verbonden ondernemingen beschouwd indien zij hun activiteiten of een deel van hun activiteiten op dezelfde markt of op aanverwante markten uitoefenen. Voor de toepassing van dit punt wordt de producten- of dienstenmarkt die zich direct boven of onder het niveau van de relevante markt bevindt als de "aanverwante markt" beschouwd.

3.5.3. Indien een alternatieve beleggingsinstelling in de zin van artikel 4, lid 1, punt a), van Richtlijn 2011/61/EU van het Europees Parlement en de Raad ([1]) in een onderneming heeft geïnvesteerd, worden de volgende entiteiten voor de toepassing van punt 3.5 niet als "verbonden ondernemingen" beschouwd:

a) die onderneming en die alternatieve beleggingsinstelling;

b) die onderneming en de beheerder van die alternatieve beleggingsinstelling;

c) die onderneming en een andere onderneming waarin die alternatieve beleggingsinstelling heeft geïnvesteerd.

De eerste alinea is alleen van toepassing indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:

a) de alternatieve beleggingsinstelling en de beheerder ervan, en de desbetreffende ondernemingen voeren gescheiden boekhoudingen;

b) de alternatieve beleggingsinstelling en de beheerder ervan hebben een vooraf bepaalde beleggingsstrategie om de desbetreffende onderneming of ondernemingen te verlaten, onder meer door de waarde ervan door verkoop van de onderneming of anderszins te gelde te maken.

3.6. Ondernemingen kunnen een verklaring opstellen over hun hoedanigheid van zelfstandige onderneming, partneronderneming of verbonden onderneming, met inbegrip van de gegevens met betrekking tot de in punt 2 vermelde grenswaarden. Ook wanneer het wegens de spreiding van het kapitaal onmogelijk is precies te bepalen wie het in handen heeft, kan deze verklaring worden opgesteld mits de onderneming te goeder trouw verklaart dat zij redelijkerwijs kan aannemen niet voor 25 % of meer in handen te zijn van één onderneming of van verscheidene verbonden ondernemingen gezamenlijk of via natuurlijke personen afzonderlijk of in een groep. Dergelijke verklaringen doen geen afbreuk aan de controles of verificaties waarin de nationale regelgeving of Unieregelgeving voorziet.

4. Gegevens voor de berekening van het aantal werkzame personen en van de financiële bedragen en referentieperiode.

4.1. De gegevens voor de berekening van het aantal werkzame personen en de financiële bedragen hebben betrekking op het laatste afgesloten boekjaar en worden jaarlijks berekend. Zij worden vanaf de datum van sluiting van de rekeningen in aanmerking genomen. Het bedrag van de omzet wordt berekend exclusief belasting over de toegevoegde waarde en andere indirecte belastingen.

4.2. Wanneer een onderneming op de datum van afsluiting van de rekeningen vaststelt dat de op jaarbasis berekende gegevens boven of onder de in punt 2 aangegeven drempels voor het aantal werkzame personen of de financiële maxima liggen, verkrijgt of verliest zij de hoedanigheid van kleine midcaponderneming slechts wanneer deze situatie zich in twee opeenvolgende boekjaren voordoet.

([1]) Richtlijn 2011/61/EU van het Europees Parlement en de Raad van 8 juni 2011 inzake beheerders van alternatieve beleggingsinstellingen en tot wijziging van de Richtlijnen 2003/41/EG en 2009/65/EG en van de Verordeningen (EG) nr. 1060/2009 en (EU) nr. 1095/2010 (PB L 174 van 1.7.2011, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj).

4.3. In het geval van recent opgerichte ondernemingen waarvan de eerste jaarrekening nog niet is afgesloten, worden de in aanmerking te nemen gegevens afgeleid van een gedurende het boekjaar te goeder trouw gemaakte schatting.

5. Aantal werkzame personen

5.1. Het aantal werkzame personen komt overeen met het aantal personen dat het gehele referentiejaar voltijds in de betrokken onderneming of voor rekening van deze onderneming heeft gewerkt ("arbeidsjaareenheden"). Het werk van personen die niet het gehele jaar hebben gewerkt of deeltijd hebben gewerkt, ongeacht de duur ervan, en het werk van seizoenarbeiders worden in breuken van arbeidsjaareenheden uitgedrukt. Tot werkzame personen worden gerekend:

a) werknemers in loondienst;

b) de personen die voor deze onderneming werken, er een ondergeschikte verhouding mee hebben en voor het nationale recht met loontrekkenden gelijkgesteld zijn;

c) eigenaren die tevens bedrijfsleider zijn;

d) vennoten die geregeld een activiteit in de onderneming uitoefenen en financiële voordelen van de onderneming genieten.

5.2. Leerlingen of studenten die een beroepsopleiding volgen met een leerling- of beroepsopleidingsovereenkomst worden niet meegerekend bij het aantal werkzame personen. De duur van zwangerschaps- of ouderschapsverlof wordt niet meegerekend.

6. Vaststelling van de gegevens van de onderneming

6.1. In het geval van een zelfstandige onderneming worden de gegevens, met inbegrip van het aantal werkzame personen, uitsluitend op basis van de rekeningen van die onderneming vastgesteld.

6.2. De gegevens, met inbegrip van het aantal werkzame personen, van een onderneming die partnerondernemingen of verbonden ondernemingen als bedoeld in punt 3 heeft, worden vastgesteld op basis van de rekeningen en andere gegevens van de onderneming of in voorkomend geval van de geconsolideerde rekeningen van de onderneming of van de geconsolideerde rekeningen waarin de onderneming door consolidatie is opgenomen.

De in de eerste alinea bedoelde gegevens worden samengeteld met de gegevens van de eventuele partnerondernemingen van de betrokken onderneming, die zich direct boven of onder het niveau van die onderneming bevinden. De samentelling geschiedt in verhouding tot het aandeel in het kapitaal of de stemrechten (het hoogste van de twee percentages). Bij wederzijdse participatie geldt het hoogste van deze percentages.

De in de eerste en tweede alinea bedoelde gegevens worden samengeteld met alle, nog niet door consolidatie in de rekeningen opgenomen gegevens (100 %) van de eventuele, direct of indirect met de betrokken onderneming verbonden ondernemingen.

6.3. Voor de toepassing van punt 6.2 worden de gegevens van de partnerondernemingen van de desbetreffende onderneming in voorkomend geval afgeleid uit de geconsolideerde rekeningen en andere gegevens. Deze worden samengeteld met alle gegevens (100 %) van de met deze partnerondernemingen verbonden ondernemingen, tenzij hun gegevens reeds door consolidatie daarin zijn opgenomen.

Voor de toepassing van punt 6.2 moeten de gegevens van de met de betrokken onderneming verbonden ondernemingen in voorkomend geval worden afgeleid uit hun geconsolideerde rekeningen en andere gegevens. Deze gegevens worden pro rata samengeteld met de gegevens van de eventuele partnerondernemingen van deze verbonden ondernemingen, die zich meteen boven of onder het niveau van laatstgenoemde ondernemingen bevinden, mits deze gegevens in de geconsolideerde jaarrekeningen nog niet zijn opgenomen in een verhouding die ten minste gelijk is aan het in punt 6.2, tweede alinea, vastgestelde percentage.

6.4. Indien het aantal werkzame personen van een bepaalde onderneming niet uit de geconsolideerde rekeningen blijkt, wordt dit berekend door de gegevens van haar partnerondernemingen pro rata samen te tellen en daaraan de gegevens toe te voegen van de ondernemingen waarmee de onderneming is verbonden.