Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2026/562

30.3.2026

# KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) 2026/562

## av den 16 mars 2026

## genom vilken vissa kategorier av stöd inom sektorerna för järnvägar, inre vattenvägar och multimodala transporter förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 93, 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt

**(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.4,

med beaktande av rådets förordning (EU) 2022/2586 av den 19 december 2022 om tillämpningen av artiklarna 93, 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på vissa slag av statligt stöd till sektorerna för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar och multimodala transporter ([1]), särskilt artikel 1,

efter att ha offentliggjort ett utkast till denna förordning i enlighet med artikel 4 i förordning (EU) 2022/2586,

efter att ha rådfrågat den rådgivande kommittén för statligt stöd, och

av följande skäl:

(1) Statlig finansiering som uppfyller kriterierna i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*fördraget*) utgör statligt stöd och måste anmälas till kommissionen i enlighet med artikel 108.3 i fördraget. Rådet får dock, i enlighet med artikel 109 i fördraget, fastställa kategorier av stöd som är undantagna från denna anmälningsskyldighet. I enlighet med artikel 108.4 i fördraget får kommissionen anta förordningar avseende dessa kategorier av statligt stöd.

(2) Genom förordning (EU) 2022/2586 bemyndigas kommissionen att förklara att stöd till samordning av transporter som avses i artikel 93 i fördraget på vissa villkor kan undantas från anmälningsskyldigheten.

(3) Stöd till landtransporter anses vara förenligt med fördraget om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det utgör ersättning för fullgörandet av vissa skyldigheter som ingår i begreppet allmännyttig tjänst i enlighet med artikel 93 i fördraget.

(4) För att uppnå unionens klimatneutralitetsmål som fastställs i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 ([2]) krävs en grundläggande grön och digital omställning av transporterna i unionen. Som en del av kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet ([3]) från 2020 uppmanade unionen medlemsstaterna att vidta åtgärder för att göra alla transportsätt mer hållbara och främja en övergång till mer hållbara transportsätt.

(5) I artikel 11 i fördraget framhålls unionens engagemang för miljöskydd och hållbarhet, och det betonas att miljökrav ska integreras i utformningen och genomförandet av dess politik och verksamhet.

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

([2]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1119 av den 30 juni 2021 om inrättande av en ram för att uppnå klimatneutralitet och om ändring av förordningarna (EG) nr 401/2009 och (EU) 2018/1999 (EUT L 243, 9.7.2021, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

([3]) Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén, Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden (COM(2020) 789 final).

(6) Grundat på kommissionens erfarenheter från tillämpningen av artikel 93 i fördraget anses vissa kategorier av statligt stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter inte ge upphov till någon betydande snedvridning av konkurrens och handel mellan medlemsstaterna, under förutsättning att de uppfyller vissa tydliga förenlighetskriterier som fastställts på grundval av omfattande beslutspraxis.

(7) Denna förordning är tillämplig på statligt drifts- och investeringsstöd som beviljas inom sektorerna för hållbara landtransporter.

(8) Stöd som uppfyller samtliga villkor i denna förordning, både generella och specifika för respektive stödkategori, bör vara undantagna från anmälningskravet i artikel 108.3 i fördraget.

(9) Statligt stöd enligt artikel 107.1 i fördraget som inte omfattas av denna förordning kommer att fortsätta att omfattas av anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget. Denna förordning påverkar inte medlemsstaternas möjlighet att anmäla stöd med mål som motsvarar mål som omfattas av denna förordning.

(10) Denna förordning bör endast tillämpas på stöd som fyller transportsamordningsbehov. Däremot bör stöd för att fullgöra vissa skyldigheter som ingår i begreppet allmännyttig tjänst inom landtransportsektorer även fortsättningsvis regleras av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 ([4]) eller, om kraven i den förordningen inte uppfylls, anmälas till kommissionen. Företag som tillhandahåller transporttjänster inom ramen för ett avtal om allmän trafik bör kunna omfattas av stöd som beviljas enligt denna förordning under förutsättning att i synnerhet artikel 8 i denna förordning uppfylls och att överkompensation förhindras.

(11) Denna förordning bör möjliggöra ökad förenkling i linje med kommissionens mål ([5]) och stärka insynen och säkerställa effektiv utvärdering och effektiva kontroller av efterlevnaden av reglerna om statligt stöd på nationell nivå och unionsnivå, samtidigt som kommissionens och medlemsstaternas institutionella befogenheter bevaras. Detta ligger i linje med kommissionens meddelande om modernisering av det statliga stödet i EU ([6]) och resultatet av den kontroll av ändamålsenligheten som kommissionen genomförde 2020 ([7]) och som belyste behovet av att minska de administrativa bördorna och säkerställa effektiva offentliga utgifter.

(12) De allmänna villkoren för tillämpningen av denna förordning fastställs på grundval av ett antal gemensamma principer som säkerställer att stödet i) syftar till transportsamordning, ii) har en tydlig stimulanseffekt, iii) är nödvändigt, lämpligt och proportionellt, iv) beviljas med full insyn och omfattas av en kontrollmekanism och regelbunden utvärdering, och v) inte påverkar konkurrens och handel i en omfattning som äventyrar unionens allmänna intressen.

(13) För att säkerställa att stödet är nödvändigt och fungerar som stimulans till ytterligare utveckling av verksamheter eller projekt bör denna förordning inte gälla stöd till verksamheter som stödmottagaren skulle bedriva även utan stöd. Stöd bör undantas från anmälningsskyldigheten enligt denna förordning endast om arbetet med det projekt eller den verksamhet som får stöd inleds efter det att stödmottagaren har lämnat in en skriftlig ansökan om stöd. Markförvärv och förberedande arbeten såsom att erhålla tillstånd och utföra genomförbarhetsstudier anses inte som inledande av arbete med projekt som omfattas av stöd.

([4]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, 3.12.2007, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj).

([5]) Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, Ett enklare och snabbare Europa: Meddelande om genomförande och förenkling (COM(2025) 47 final).

([6]) Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, Modernisering av det statliga stödet i EU (COM(2012) 209).

([7]) Arbetsdokument från kommissionens avdelningar av den 30 oktober 2020, *Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance* (SWD(2020) 257 final) (inte översatt till svenska).

(14) När det gäller investeringsstöd för särskilda ändamål som omfattas av denna förordning och som ges en stödmottagare som är ett stort företag bör medlemsstaten se till att stödmottagaren, förutom att uppfylla de villkor rörande stimulanseffekt som är tillämpliga på stödmottagare som är små och medelstora företag, i en intern handling har bevisat och analyserat det understödda projektets eller den understödda verksamhetens lönsamhet med eller utan stöd. I sådana fall bör medlemsstaten kontrollera att dokumentationen bekräftar att stödet kommer att leda till en betydande ökning av omfattningen av den investering som stödet går till, en betydande ökning av det totala belopp som stödmottagaren satsar på sådana investeringar eller en avsevärt ökad takt i slutförandet av investeringen.

(15) Automatiska stödordningar i form av skatteförmåner bör omfattas av ett särskilt villkor när det gäller stimulanseffekt med tanke på att stöd från sådana stödordningar beviljas automatiskt. Detta särskilda villkor innebär att stödordningarna endast bör stödja projekt eller verksamhet där arbetet inleds efter stödordningarnas ikraftträdande. Detta villkor bör dock inte vara tillämpligt i fråga om efterföljande stödordningar, under förutsättning att verksamheten redan omfattades av de tidigare ordningarna i form av skatteförmåner. Vid bedömningen av stimulanseffekten hos efterföljande stödordningar är det den tidpunkt då skatteåtgärden inleddes första gången i den ursprungliga ordningen som är den avgörande tidpunkt som bör beaktas.

(16) Driftsstöd till sänkande av externa transportkostnader som uppfyller villkoren i denna förordning bör anses ha en stimulanseffekt om stödet överförs på användarna och därmed ökar efterfrågan på hållbara transporttjänster och byte av transportslag. Offentliggörandet syftar till att öka medvetenheten om vilka åtgärder som finns tillgängliga för att minska skillnaden i konkurrenskraft mellan hållbara landtransportsätt och transporter enbart på väg eller andra konkurrerande men mindre hållbara transportsätt. Offentliggörandet anses därför säkerställa att stödet återspeglas i det pris som användarna förväntas betala.

(17) Med hänsyn till behovet av insyn, likabehandling och effektiv kontroll bör denna förordning endast tillämpas på stöd vars bruttobidragsekvivalent kan räknas ut exakt utan att en riskbedömning behöver göras (*överblickbart stöd*). För vissa stödinstrument, t.ex. lån, garantier, skatteåtgärder och, i synnerhet, förskott med återbetalningsskyldighet, bör denna förordning definiera de villkor enligt vilka de kan anses överblickbara. Stöd som ingår i garantier bör anses överblickbara om bruttobidragsekvivalenten har beräknats på grundval av de säkerhetsavgifter som föreskrivs för respektive typ av företag. Stöd bör också anses överblickbara om den metod som används för att beräkna stödnivån i den statliga garantin har anmälts till och godkänts av kommissionen innan åtgärden genomförs, i enlighet med kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget på statligt stöd i form av garantier ([8]). Vid tillämpningen av denna förordning bör stöd som involverar att det görs en komplex ekonomisk bedömning för att exakt räkna ut stödets bruttobidragsekvivalent på förhand (såsom stöd som ingår i kapitalinvestering och investering av kapital likställt med eget kapital) inte betraktas som överblickbart stöd, om inte bruttobidragsekvivalenten för ett sådant stöd anses vara det nominella beloppet för en sådan investering.

(18) För att säkerställa att stödet är proportionellt och begränsat till det belopp som är nödvändigt bör det fastställas högsta tillåtna stödbelopp i form av stödnivåer i förhållande till en uppsättning stödberättigande kostnader. Kommissionens erfarenhet visar att stödnivån bör fastställas på en nivå som minimerar den snedvridning av konkurrens och handel som orsakas av den verksamhet som får stöd, samtidigt som marknadsmisslyckandet eller andra hinder för transportsamordningen hanteras på lämpligt sätt.

(19) Vid beräkningen av stödnivån bör endast stödberättigande kostnader beaktas. Fastställandet av de stödberättigande kostnaderna bör bestyrkas med tydlig, specifik och aktuell dokumentation. Stöd som överstiger den berörda stödnivån bör inte undantas från anmälningsskyldigheterna. Alla belopp som ligger till grund för beräkningen bör avse situationen före skatt eller avdrag för andra avgifter. Stöd som ska betalas ut i flera delbetalningar bör diskonteras till sitt värde vid den tidpunkt då det beviljas. De stödberättigande kostnaderna bör också diskonteras till sitt värde vid den tidpunkten.

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

(20) Kommissionen bör säkerställa att godkänt stöd inte påverkar konkurrens och handel i en omfattning som äventyrar unionens allmänna intressen. Därför bör denna förordning inte omfatta stöd till förmån för en stödmottagare som är föremål för ett oreglerat återbetalningskrav till följd av ett tidigare kommissionsbeslut om att ett stöd är olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

(21) Stöd till företag i svårigheter bör inte omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning. Sådant stöd bör bedömas på grundval av riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter ([9])

(22) Genom denna förordning konsolideras de omfattande erfarenheter som kommissionen har gjort vid bedömningen av driftsstöd till sänkande av de externa transportkostnaderna. Sådant stöd bör kvantifieras på grundval av de externa kostnader som undviks genom införande av en mer hållbar transportlösning, i stället för ett konkurrerande, kommersiellt lönsamt transportsätt, såsom enbart vägtransporter. Stödet kan ges i form av en sänkning av de avgifter som transportoperatörerna betalar för användning av infrastruktur. Driftsstöd till sänkande av de externa transportkostnaderna bör omfattas av denna förordning endast om snedvridningen av konkurrens och handel är begränsad och omfattas av väldefinierade villkor. Detta är fallet när de externa kostnader som undviks beräknas i enlighet med de regler och metoder som anges i kommissionens handbok om externa transportkostnader ([10]), när stödnivån ligger under vissa tröskelvärden och när stöd beviljas endast för hållbara landtransporttjänster som faktiskt tillhandahålls. Därigenom säkerställs att stödet är strikt begränsat till ersättning för externa kostnader i samband med användning av ett mer hållbart transportsätt.

(23) Driftsstöd till transportoperatörer eller transportorganisatörer när dessa öppnar nya kommersiella förbindelser för godstrafik på järnväg och godstrafik på inre vattenvägar bör omfattas av denna förordning endast om snedvridningen av konkurrens och handel är begränsad och omfattas av väldefinierade villkor. Detta är fallet om stödbeloppet beräknas utifrån mottagarens driftsförluster under den nya kommersiella förbindelsens första fem driftsår och stödnivån håller sig under ett visst tröskelvärde.

(24) Investeringar i anläggningar för järnvägstjänster, anläggningar för inre vattenvägar, multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar och privata spåranslutningar i hela unionen är avgörande för att säkerställa konnektivitet, en hållbar ekonomi och sammanhållning mellan medlemsstaterna. Sådana investeringar understöder prioriteringarna i kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet ([11]) från 2020, som prioriterar utvecklingen av multimodala transportanläggningar. Denna förordning bör omfatta investeringsstöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av anläggningar för järnvägstjänster, anläggningar för inre vattenvägar, multimodala transportanläggningar för järnväg eller inre vattenvägar samt privata spåranslutningar. Denna förordning bör inte tillämpas på stöd för hamninfrastruktur (kajplatser, bryggor etc.) och stöd för infrastruktur som ger tillträde till hamnar, som berättigar till stöd enligt kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 ([12]). Denna förordning bör dock tillämpas på stöd för hamnsuprastruktur (ytarrangemang, som t.ex. lagerlokaler, tjänsteanläggningar, som t.ex. magasin, samt utrustning som används för drift av anläggningar) förutsatt att den berörda suprastrukturen är belägen i en transportanläggning för inre vattenvägar eller en multimodal transportanläggning som har förbindelser på järnväg eller inre vattenvägar. När det gäller den typen av stöd bör den administrativa bördan i samband med anmälan av enkla statliga stödåtgärder minskas, vilket också gör det möjligt för kommissionen att fokusera på de potentiellt mest snedvridande fallen. Villkoren för att undanta investeringsstöd till anläggningar för järnvägstjänster, anläggningar för inre vattenvägar, multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar samt privata spåranslutningar från anmälningsskyldigheten torde begränsa snedvridningar av konkurrens och handel som skulle undergräva lika villkor på den inre marknaden. Snedvridningar av handel och konkurrens begränsas i synnerhet genom att stödets proportionalitet säkerställs.

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

([10]) Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för transport och rörlighet, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. m.fl., *Handbook on the external costs of transport* – Version 2019–1.1, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

([11]) Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén: Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden (COM(2020) 789 final).

([12]) Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

(25) Denna förordning bör omfatta investeringsstöd för förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar och vissa kategorier av utrustning som används för hållbara multimodala transporter (t.ex. intermodala lastenheter och kranar ombord på fartyg) endast om snedvridningen av konkurrens och handel är begränsad. För förvärv av vissa typer av utrustning för hållbar multimodal transport är detta fallet för stödordningar som omfattar kranar ombord på fartyg och delar av kostnaderna för intermodala lastenheter och när stödnivån ligger under väldefinierade tröskelvärden. För förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar är detta fallet när stödet ges i form av en garanti till fordonets köpare på väl definierade villkor. Inom järnvägssektorn har små och medelstora företag och nya aktörer svårt att förnya eller utöka sina fordonsparker på grund av de höga investeringskostnaderna för förvärv av rullande materiel och svårigheter att få tillgång till finansiering. Små midcapföretag möter liknande utmaningar. Inom sektorn för inre vattenvägar är de flesta operatörerna små och medelstora företag eller små midcapföretag. Det gör det svårt för dem att förnya eller utöka sina fordonsparker eftersom det är svårt att få tillgång till finansiering. Därför skulle investeringsstöd i form av garantier för nya aktörer i järnvägssektorn, till små och medelstora företag och små midcapföretag i järnvägssektorn och sektorn för inre vattenvägar, kunna ge hållbara transporter utan att snedvrida konkurrensen och handeln på ett otillbörligt sätt.

(26) I linje med unionens transportpolitik och digitala politik krävs ytterligare insatser för att möjliggöra kommunikation mellan olika transportinformationssystem, samordning av transportnät och gränsöverskridande konkurrens och förbättrad transportsäkerhet i EU. Detta är nödvändigt med tanke på transportnätens olika standarder, bristen på teknisk harmonisering, inkompatibla verktyg och system för insamling samt orospunkter när det gäller delning av data samt frågor som rör datasuveränitet. Erfarenheten från bedömningen av de åtgärder för driftskompatibilitetsstöd som anmäldes inom ramen för 2008 års riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag ([13]) har visat att akuta marknadsmisslyckanden existerar på grund av samordningsbrister och nackdelar för den aktör som är först, och att vinsterna av införandet av en specifik teknik eller standard går utöver transportoperatörernas kommersiella intressen.

(27) Detta gäller till exempel tåg- och trafikstyrningssystem såsom det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). ERTMS är ett gemensamt europeiskt system för signalering och hastighetskontroll som säkerställer driftskompatibilitet mellan de nationella järnvägssystemen, minskar kostnaderna för inköp och underhåll av signalsystemen och ökar tågens hastighet, infrastrukturens kapacitet och säkerhetsnivån vid järnvägstransporter. ERTMS består av det europeiska tågkontrollsystemet (ETCS), som är ett tågsignalsystem som omfattar automatiskt tågskydd, samt systemet för mobil radio för järnväg (RMR) och automatiserad tågdrift (ATO). Det RMR-system som för närvarande används för järnvägsdrift, nämligen det globala systemet för mobil kommunikation – järnväg (GSM-R), bygger på specifikationer som färdigställdes för 20 år sedan. På grund av den tekniska föråldringen är det osannolikt att industriellt stöd till GSM-R kommer att säkerställas efter 2031. Mot bakgrund av att stöd till driftskompatibilitet endast har begränsade negativa effekter på konkurrens och handel, och mot bakgrund av de erfarenheter som gjorts, bör sådant stöd omfattas av denna förordning på väldefinierade villkor.

(28) För att transporter på järnväg och inre vattenvägar ska bli mer konkurrenskraftiga är det också nödvändigt att främja teknisk anpassning och modernisering av sektorer för hållbara landtransporter. Stöd till sådana investeringar bör omfattas av villkor som begränsar snedvridning av konkurrens och handel som skulle undergräva likvärdiga förutsättningar på den inre marknaden. Villkoren för att undanta sådant stöd från anmälningskraven bör i synnerhet säkerställa stödets nödvändighet och proportionalitet och omfatta skyddsåtgärder avseende typen av stöd och de stödberättigade kostnaderna.

(29) Stöd till företag för anpassning till framtida unionsstandarder kan leda till att en hög harmoniserings- och standardiseringsnivå uppnås tidigare. Stöd bör inte undantas från anmälningskraven om investeringar leder till att företag uppfyller unionsstandarder som redan har antagits. Om den relevanta unionsstandarden redan har antagits, men ännu inte trätt i kraft, kan stödet emellertid ha en stimulanseffekt om det bidrar till att investeringen sker och slutförs minst tolv månader innan standarden träder i kraft, om standarden inte är retroaktivt tillämplig. För att inte avskräcka medlemsstaterna från att införa obligatoriska nationella standarder som är strängare eller mer ambitiösa än motsvarande unionsstandarder får stödåtgärderna ha en stimulanseffekt oberoende av förekomsten av sådana nationella standarder. Samma sak gäller om det finns obligatoriska nationella standarder som antagits i avsaknad av unionsstandarder.

([13]) Meddelande från kommissionen: *Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag* (EUT C 184, 22.7.2008, s. 13).

(30) Vissa kategorier av stöd som täcker höga stödbelopp som beviljas per projekt bör bedömas av kommissionen vid anmälan på grund av den högre risken för otillbörlig snedvridning av konkurrens och handel. Allt stöd som beviljas över dessa tröskelvärden bör även i fortsättningen omfattas av anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget. Det bör säkerställas att tröskelvärdena inte kringgås genom att projekt på ett konstlat sätt delas upp i flera projekt med liknande utformning, mål eller stödmottagare.

(31) Med tanke på stora stödordningars större potential att påverka handel och konkurrens bör stödordningar med en budget över ett visst tröskelvärde under ett visst år, eller totalt baserat på ett absolut värde, i princip bli föremål för en utvärdering av statligt stöd. Utvärderingen bör syfta till att kontrollera i) om de antaganden och villkor som ligger till grund för stödordningens förenlighet med den inre marknaden har bekräftats, och ii) stödordningens effektivitet i förhållande till dess allmänna och specifika mål. Den bör också visa stödordningens inverkan på konkurrens och handel. För att säkerställa likabehandling bör en utvärdering av statligt stöd genomföras på grundval av en utvärderingsplan som kommissionen har godkänt. Även om en sådan plan vanligen bör utarbetas då stödordningen utformas och bör godkännas i tillräckligt god tid för att stödordningen ska kunna träda i kraft, är detta kanske inte möjligt i samtliga fall. För att dessa stödordningars ikraftträdande inte ska fördröjas bör denna förordning därför tillämpas på dem under en inledande period på högst sex månader. Kommissionen bör kunna besluta att förlänga denna sexmånadersperiod när utvärderingsplanen har godkänts. I detta syfte bör utvärderingsplanen anmälas till kommissionen inom 20 arbetsdagar från stödordningens ikraftträdande. I undantagsfall bör kommissionen också kunna besluta att det på grund av ärendets särdrag inte krävs någon utvärdering.

(32) Medlemsstaterna bör vara skyldiga att förse kommissionen med all information den behöver för att bedöma utvärderingsplanen. Kommissionen bör också ha möjlighet att vid behov begära kompletterande information utan onödigt dröjsmål. Ändringar av stödordningar som är föremål för en utvärdering, utom ändringar som inte kan påverka stödordningens förenlighet med reglerna inom ramen för denna förordning eller som inte påtagligt kan påverka innehållet i den godkända utvärderingsplanen, bör uteslutas från tillämpningsområdet för denna förordning. Ändringar som är rent formella eller administrativa, och även sådana som utförs inom ramen för åtgärder vilka medfinansieras av unionen, bör i princip inte betraktas som ändringar som påtagligt påverkar innehållet i den godkända utvärderingsplanen.

(33) Vid fastställandet av huruvida tröskelvärdena och de högsta stödnivåer som föreskrivs i denna förordning har iakttagits, bör hänsyn tas till det sammanlagda belopp stödåtgärder som beviljats för den verksamhet eller det projekt som understöds. Denna förordning bör specificera under vilka omständigheter olika stödkategorier kan kumuleras. Stöd som undantas från anmälningskraven enligt denna förordning bör kunna kumuleras med allt annat förenligt stöd som undantas enligt någon annan förordning eller som godkänts av kommissionen, om åtgärderna i fråga avser olika identifierbara stödberättigande kostnader. Om olika stödkällor avser samma – helt eller delvis överlappande – identifierbara stödberättigande kostnader, bör kumulering tillåtas upp till den högsta tillåtna stödnivå eller det högsta tillåtna stödbelopp som gäller för sådant stöd enligt denna förordning. Denna förordning bör även ange särskilda regler för kumulering av stödåtgärder med och utan identifierbara stödberättigande kostnader, och för kumulering med stöd av mindre betydelse. Stöd av mindre betydelse beviljas sällan för, eller kan sällan hänföras till, specifika identifierbara stödberättigande kostnader. I sådana fall bör det vara möjligt att fritt kumulera stöd av mindre betydelse med statligt stöd som undantas enligt denna förordning. Om stöd av mindre betydelse beviljas för samma identifierbara stödberättigande kostnader som statligt stöd som undantas enligt denna förordning bör kumulering dock vara tillåten endast upp till den högsta tillåtna stödnivå som anges i kapitel II i denna förordning.

(34) Finansiering som förvaltas centralt av unionens institutioner, byråer, gemensamma företag eller andra unionsorgan och som inte direkt eller indirekt kontrolleras av medlemsstaterna utgör inte statligt stöd. Om sådan finansiering kombineras med statligt stöd, bör endast det statliga stödet beaktas vid fastställandet av huruvida tröskelvärdena för anmälan och de högsta tillåtna stödnivåerna har iakttagits. Detta bör gälla under förutsättning att den totala offentliga finansiering som beviljas för samma stödberättigande kostnader inte överstiger den mest förmånliga finansieringsgrad som fastställs i tillämpliga bestämmelser i unionsrätten.

(35) Öppenheten i fråga om statligt stöd är avgörande för en korrekt tillämpning av fördragets regler. Det ger dessutom bättre efterlevnad, bättre ansvarighet, inbördes granskningar och i förlängningen effektivare användning av de offentliga utgifterna. För att säkerställa öppenhet bör medlemsstaterna skapa övergripande webbplatser på regional eller nationell nivå med sammanfattande information om varje stödåtgärd som undantas genom denna förordning. Alternativt bör medlemsstaterna ha rätt att offentliggöra sammanfattande information om varje stödåtgärd som undantas i kommissionens modul för öppenhet och insyn. I enlighet med den standardpraxis för offentliggörande av information som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1024 ([14]) bör ett standardformat användas. Detta format bör göra det möjligt att söka, ladda ner och lätt offentliggöra information på internet. Länkar till alla medlemsstaters webbplatser för statligt stöd bör offentliggöras på kommissionens webbplats. I enlighet med artikel 2.2 i förordning (EU) 2022/2586 bör den sammanfattande informationen om varje stödåtgärd som undantas enligt denna förordning offentliggöras på kommissionens webbplats.

(36) Tillämpningen av reglerna om statligt stöd är i hög grad beroende av att medlemsstaterna samarbetar. Medlemsstaterna bör därför vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att denna förordning följs, även när det gäller individuella stöd som beviljas enligt stödordningar som omfattas av gruppundantag med alla tillämpliga villkor.

(37) För att säkerställa en effektiv övervakning av stödåtgärderna i enlighet med förordning (EU) 2022/2586 bör det upprättas krav för medlemsstaternas rapportering av stödåtgärder som har undantagits i enlighet med denna förordning. Det bör också fastställas regler om de register som medlemsstaterna bör föra över stöd som undantas genom denna förordning, med hänsyn till den preskriptionsfrist som fastställs i artikel 17 i rådets förordning (EU) 2015/1589 ([15]).

(38) För att göra de villkor om förenlighet som föreskrivs i denna förordning effektivare bör kommissionen ha möjlighet att vid underlåtelse att uppfylla dessa villkor återkalla gruppundantaget för framtida stödåtgärder. Kommissionen bör kunna begränsa denna återkallelse till vissa typer av stöd, vissa stödmottagare eller stödåtgärder som antagits av vissa myndigheter, om endast en begränsad grupp åtgärder eller endast vissa myndigheter berörs av att denna förordning inte följs. En sådan riktad återkallelse bör vara en proportionell åtgärd med direkt koppling till en konstaterad underlåtenhet att följa denna förordning. Om en stödåtgärd inte anmäls och inte uppfyller alla villkor för att undantas från anmälningsskyldigheten, utgör den ett olagligt stöd som kommissionen kommer att granska inom ramen för det relevanta förfarandet enligt förordning (EU) 2015/1589 för oanmält stöd. En återkallelse av gruppundantaget med avseende på framtida stödåtgärder bör inte påverka det faktum att alla tidigare åtgärder som varit förenliga med denna förordning har varit gruppundantagna.

(39) För att undanröja olikheter som kan medföra snedvridning av konkurrens och handel, samt för att underlätta samordningen mellan olika unionsinitiativ och nationella initiativ som rör små och medelstora företag och uppnå administrativ klarhet och rättslig säkerhet, bör definitionen av små och medelstora företag i den mening som avses i bilaga I till denna förordning bygga på definitionen i kommissionens rekommendation 2003/361/EG ([16]).

(40) Politiken för statligt stöd bör regelbundet ses över med utgångspunkt i kommissionens erfarenheter på detta område. Giltighetstiden för denna förordning bör därför begränsas. Det bör fastställas övergångsbestämmelser som reglerar hanteringen av undantagna stödordningar när giltighetstiden för denna förordning löper ut. Dessa bestämmelser torde ge medlemsstaterna tid att anpassa sig till framtida system.

([14]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1024 av den 20 juni 2019 om öppna data och vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn (EUT L 172, 26.6.2019, s. 56, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj).

([15]) Rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om genomförandebestämmelser för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([16]) Kommissionens rekommendation 2003/361/EG av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag (EUT L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

**GEMENSAMMA BESTÄMMELSER**

*Artikel 1*

**Tillämpningsområde**

1. Denna förordning ska tillämpas på följande kategorier av stöd:

a) Stödordningar för driftsstöd till sänkande av externa transportkostnader.

b) Stödordningar för driftsstöd för nya kommersiella förbindelser för godstrafik på järnväg och godstrafik på inre vattenvägar.

c) Stödordningar för investeringsstöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av anläggningar för järnvägstjänster, anläggningar för inre vattenvägar och multimodala transportanläggningar för järnväg eller inre vattenvägar, inbegripet hamnsuprastruktur, förutsatt att den berörda suprastrukturen är belägen i en transportanläggning för inre vattenvägar eller en multimodal transportanläggning som har förbindelser på järnväg eller inre vattenvägar.

d) Stödordningar för investeringsstöd för särskilda ändamål som avser uppförande, uppgradering och förnyelse av multimodala godsterminaler för järnväg eller inre vattenvägar.

e) Stödordningar för investeringsstöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av privata spåranslutningar.

f) Stödordningar för investeringsstöd till förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar.

g) Stödordningar för investeringsstöd till förvärv av intermodala lastenheter och kranar ombord på fartyg.

h) Stödordningar för investeringsstöd för driftskompatibilitet inom sektorer för hållbara landtransporter.

i) Stödordningar för investeringsstöd för anpassning och modernisering inom sektorer för hållbara landtransporter.

2. Förordningen får inte tillämpas på någon av följande stödkategorier:

a) Stödordningar som inte uttryckligen utesluter utbetalning av individuellt stöd till ett företag som är föremål för ett oreglerat återbetalningskrav till följd av ett tidigare kommissionsbeslut som förklarar ett stöd beviljat av samma medlemsstat som olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

b) Stöd för särskilda ändamål till företag som är föremål för ett utestående betalningskrav till följd av ett tidigare kommissionsbeslut, enligt vilket ett stöd som beviljats av samma medlemsstat är olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

c) Stöd som är förenat med villkoret att inhemska varor används framför importerade.

d) Stöd till företag i svårigheter.

e) Stödåtgärder som i sig, genom de villkor som är förbundna med dem eller metoden för att finansiera dem, medför en icke särskiljbar överträdelse av unionsrätten, särskilt följande:

   i) Stödåtgärder som förenar beviljandet av stöd med en skyldighet för stödmottagaren att ha sitt huvudkontor i den berörda medlemsstaten eller att till övervägande del vara etablerad i denna. Ett krav på ett driftställe eller en filial i den stödbeviljade medlemsstaten vid tidpunkten för utbetalning av stöd är dock tillåtet.

   ii) Stöd vars beviljande är förenat med en skyldighet för stödmottagaren att använda nationellt producerade varor eller nationella tjänster.

f) Stöd för att fullgöra skyldigheter som ingår i begreppet allmännyttig tjänst avseende passagerartrafik eller godstransporter.

g) Stöd till hamninfrastruktur och infrastruktur för tillträde till hamnar som kommissionen bedömer direkt enligt artikel 107.3 c i fördraget eller som omfattas av förordning (EU) nr 651/2014.

h) Stödordningar som avses i kapitel II, under förutsättning att de omfattas av artikel 20 i denna förordning, från och med sex månader efter det att de trätt i kraft eller från och med ett senare datum som fastställs av kommissionen i enlighet med artikel 20.1 i denna förordning.

i) Ändringar av de stödordningar som avses i led h, förutom ändringar som inte påverkar stödordningens förenlighet med den inre marknaden enligt denna förordning eller inte väsentligt påverkar innehållet i den godkända utvärderingsplanen.

*Artikel 2*

**Definitioner**

I denna förordning gäller följande definitioner:

a) *sektorer för hållbara landtransporter*: järnvägssektorn, sektorn för inre vattenvägar och hållbara multimodala transporter inom landtransportsektorn.

b) *externa transportkostnader*: kostnader som genereras av transportanvändare men som inte bärs av dem utan av samhället som helhet, särskilt i samband med utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, personskador och dödsfall, buller och trafikstockningar.

c) *stödordning*: varje rättsakt på grundval av vilken individuellt stöd får beviljas företag som i rättsakten definieras på ett allmänt och abstrakt sätt, utan att några ytterligare genomförandeåtgärder krävs, samt varje rättsakt på grundval av vilken stöd som inte är hänförbart till ett visst projekt får beviljas ett eller flera företag för obestämd tid eller med obestämt belopp.

d) *ny kommersiell förbindelse för godstrafik på järnväg*: en kommersiell förbindelse som avser nya reguljära godstransporter på järnväg mellan minst två godsterminaler som, under minst tre år innan trafiken på den aktuella förbindelsen inleds, inte har varit direktanslutna genom reguljär godstrafik.

e) *ny kommersiell förbindelse för godstrafik på inre vattenvägar*: en kommersiell förbindelse som avser nya reguljära godstransporter på inre vattenvägar mellan minst två godsterminaler som, under minst tre år innan trafiken på den aktuella förbindelsen inleds, inte har varit direktanslutna genom reguljär godstrafik.

f) *godsterminal*: en struktur som är utrustad för omlastning och tillfällig lagring av gods.

g) *anläggning för järnvägstjänster*: en anläggning för tjänster (t.ex. godsterminaler för järnvägen eller en underhålls- eller lagringsanläggning) och tillhörande tillträdesinfrastruktur (inbegripet den fysiska eller digitala utrustning som krävs för att den ska fungera) som är belägen inom unionen och som avses i bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU ([17]), med undantag för anläggningar eller utrustning för annan verksamhet än transportverksamhet.

h) *tillträdesinfrastruktur*: varje typ av infrastruktur som är nödvändig för att säkra tillträde till en multimodal transport-anläggning för järnväg eller inre vattenvägar eller en unimodal anläggning för järnvägstjänster eller inre vattenvägar, såsom vägar, järnvägsspår, kanaler och slussar.

i) *transportanläggning för inre vattenvägar*: anläggning för tjänster (t.ex. en godsterminal eller en underhålls- eller lagringsanläggning) och tillhörande tillträdesinfrastruktur (inbegripet den fysiska eller digitala utrustning som krävs för att den ska fungera) som är belägen inom unionen och som används för transporter på inre vattenvägar, med undantag för anläggningar eller utrustning för annan verksamhet än transportverksamhet.

j) *hamnsuprastruktur*: ytarrangemang (t.ex. för lagring), fast utrustning (t.ex. lagerlokaler och terminalbyggnader) och mobil utrustning (t.ex. kranar) som finns i en hamn för att tillhandahålla transportrelaterade hamntjänster, förutsatt att den berörda suprastrukturen är belägen i en multimodal transportanläggning som har förbindelser på järnväg eller inre vattenvägar.

([17]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

k) *anläggning för multimodala transporter på järnväg eller inre vattenvägar*: en anläggning för tjänster, inbegripet hamnsuprastruktur och godsterminaler för järnväg eller inre vattenvägar, och tillhörande tillträdesinfrastruktur (inbegripet den fysiska eller digitala utrustning som krävs för att den ska fungera) som är belägen inom unionen och som behövs för att tillhandahålla järnvägstransporter eller transporter på inre vattenvägar i kombination med andra transportsätt, med undantag för anläggningar eller utrustning för annan verksamhet än transportverksamhet.

l) *multimodal transport*: gods- eller persontransport med åtminstone två olika transportsätt.

m) *stöd för särskilda ändamål*: stöd som inte beviljas på grundval av en stödordning.

n) *privat spåranslutning*: privatägd och privat förvaltad järnvägsinfrastruktur (inklusive järnvägsspår och all annan typ av installationer eller utrustning som krävs för att den ska fungera) som är ansluten till de offentliga lastningsanläggningar för järnvägsnät som inte uppfyller kraven på anläggningar för tjänster enligt bilaga II till direktiv 2012/34/EU, liksom all särskilt tillägnad infrastruktur som betjänar en privatägd och privat förvaltad järnvägsinfrastruktur.

o) *särskilt tillägnad infrastruktur*: infrastruktur som byggts för på förhand identifierbara företag och anpassats till deras behov.

p) *fordon avsett för transport på järnväg eller inre vattenvägar*:

   i) rullande materiel, eller

   ii) ett fartyg i inlandssjöfart.

q) *rullande materiel*: något av följande:

   i) Lok för gods- och persontrafik och fordon för persontrafik, inbegripet dragfordon med el- eller förbränningsmotordrift, motorvagnståg med el- eller förbränningsmotordrift för persontrafik och personvagnar.

   ii) Godsvagnar, inbegripet låga fordon utformade för hela järnvägsnätet och fordon utformade för transport av lastbilar.

r) *fartyg i inlandssjöfart*: fartyg för person- eller godstransport som är avsett uteslutande eller huvudsakligen för trafik på inre vattenvägar eller i, eller i nära anslutning till, skyddade vatten, inbegripet fartyg som är särskilt konstruerade för att framdriva en skjutbogserad konvoj.

s) *små midcapföretag*: företag som uppfyller kriterierna i bilaga IV till denna förordning. När det gäller stöd som ingår i finansiella produkter som stöds av InvestEU-fonden inom unionens fleråriga budgetram för åren 2021–2027 ([18]) avser *små midcapföretag* företag som inte räknas som små och medelstora företag och som har upp till 499 anställda.

t) *intermodal lastenhet*: container, växelflak, påhängsvagn eller fordonskombination för vägtrafik som används vid intermodal transport.

u) *intermodal transport*: förflyttning av gods i en och samma intermodala lastenhet med på varandra följande transportsätt utan hantering av själva godset vid byte av transportsätt.

v) *havsgående fartyg*: andra fartyg än de som uteslutande eller huvudsakligen seglar på inre vattenvägar eller i, eller i nära anslutning till, skyddade vatten.

w) *företag i svårigheter*: ett företag i svårigheter enligt definitionen i artikel 2.18 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.

x) *utrustning för hållbar multimodal transport*: utrustning som används för hållbara multimodala transporter, såsom påhängsvagnar som kan lyftas med kran (cranable semitrailers), med undantag för utrustning som används för anläggningar.

y) *individuellt stöd*: i) stöd för särskilda ändamål, och ii) stöd till enskilda stödmottagare som beviljas på grundval av en stödordning.

([18]) Rådets förordning (EU, Euratom) 2020/2093 av den 17 december 2020 om den fleråriga budgetramen 2021–2027 (EUT L 433 I, 22.12.2020, s. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj).

z) *godsterminal för järnväg eller inre vattenvägar*: en godsterminal mellan två olika järnvägssystem eller mellan minst två transportsätt, varav ett är järnväg eller inre vattenvägar, och tillhörande tillträdesinfrastruktur (inbegripet den fysiska eller digitala utrustning som krävs för att den ska fungera) som är belägen inom unionen, såsom godsterminaler i inlands- eller kusthamnar, längs inre vattenvägar eller på flygplatser eller multimodala logistikplattformar, med undantag för anläggningar eller utrustning för annan verksamhet än transportverksamhet.

(aa) *kapitalinvestering*: tillhandahållande av kapital till ett företag som investeras direkt eller indirekt i utbyte mot ägande av en motsvarande aktieandel i företag.

(bb) investering av kapital likställt med eget kapital: en typ av finansiering som placerar sig mellan eget kapital och lån, med en högre risk än prioriterade skuld och en lägre risk än primärkapital och som ger innehavaren en avkastning som i huvudsak grundar sig på vinster eller förluster i det underliggande målföretaget och för vilken ingen säkerhet har ställts vid betalningsförsummelse. Investeringar av kapital likställt med eget kapital kan vara strukturerade som en fordran, osäkrad och underordnad, också blandad fordran, och i vissa fall konvertibel till aktier, eller som preferensaktier.

(cc) *inledande av arbeten*: antingen inledandet av bygg- och anläggningsarbeten som avser investeringen eller det första bindande åtagandet att beställa utrustning eller, vid ett övertagande, tidpunkten för förvärv av de tillgångar som direkt hänför sig till den förvärvade anläggningen.

(dd) *efterföljande ordning på skatteområdet*: en ordning i form av skatteförmåner som utgör en ändrad version av en tidigare befintlig ordning i form av skatteförmåner och som ersätter denna.

(ee) *stödnivå*: stödbeloppet brutto uttryckt som en procentandel av de stödberättigande kostnaderna, före eventuella avdrag för skatter eller andra avgifter.

(ff) *transportoperatör*: ett företag som utför person- och/eller godstransporter inom sektorerna för hållbara landtransporter.

(gg) *transportorganisatör*: ett företag som organiserar godstransporten och därmed gör valet mellan olika transportsätt.

(hh) *hållbar landtransport*: gods- eller persontransport på järnväg, inre vattenvägar eller hållbar multimodal transport.

(ii) *landtransport*: gods- eller persontransport på järnväg, inre vattenvägar eller vägar.

(jj) *närsjöfart*: förflyttning av gods och passagerare till sjöss mellan hamnar i en eller flera medlemsstaters territorialvatten eller mellan en hamn som är belägen i medlemsstaternas territorialvatten och en hamn som är belägen i territorialvatten tillhörande ett angränsande tredjeland som har en kustlinje mot de hav som gränsar till en eller flera medlemsstaters territorialvatten ([19]).

(kk) *hållbar multimodal transport*: gods- eller persontransport med minst två olika transportsätt, där åtminstone ett av de använda transportsätten är järnväg eller inre vattenvägar, eller där det handlar om multimodal transport som kombinerar landtransport och närsjöfart.

(ll) *annan verksamhet än transportverksamhet*: kommersiella tjänster som inte är kopplade till hållbara landtransporter, inbegripet stödtjänster till resenärer, speditörer eller andra tjänsteleverantörer, såsom uthyrning av kontor, butiker och hotell.

(mm) *TEN-T*: det nät som avses i artikel 2.1 i förordning (EU) 2024/1679.

(nn) *järnvägsföretag*: ett järnvägsföretag enligt definitionen i artikel 3.1 i direktiv 2012/34/EU.

([19]) Artikel 3.25 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1679 av den 13 juni 2024 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet, om ändring av förordningarna (EU) 2021/1153 och (EU) nr 913/2010 och om upphävande av förordning (EU) nr 1315/2013 (EUT L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(oo) *ny aktör*: ett järnvägsföretag enligt definitionen i artikel 3.1 i direktiv 2012/34/EU som uppfyller båda följande villkor:

i) Det fick ett tillstånd i enlighet med artikel 17.3 i direktiv 2012/34/EU för det relevanta marknadssegmentet mindre än 20 år innan stödet beviljades.

ii) Det har inte, i den mening som avses i artikel 3.3 i bilaga I till denna förordning, någon anknytning till ett järnvägsföretag som har fått ett tillstånd i enlighet med artikel 3.14 i direktiv 2012/34/EU före den 1 januari 2010.

(pp) *små och medelstora företag* eller *SMF*: företag som uppfyller kriterierna i bilaga I till denna förordning.

(qq) *RIS-miljö* (*Europeiska flodinformationstjänster*): elektronisk plattform med en enda åtkomstpunkt som baseras på nationella flodinformationstjänster, som tillhandahåller tekniska och operativa tjänster för RIS-användare, som används för elektronisk rapportering enligt engångsprincipen och som säkerställer att medborgare och företag endast behöver lämna uppgifter till offentliga förvaltningar en gång.

(rr) *telematikapplikationer för godstrafik*: applikationer såsom informationssystem (övervakning i realtid av gods och tåg), ranger- och tilldelningssystem, reservering, betalnings- och faktureringssystem, applikationer som hanterar anslutningar till andra transportsätt och producerar elektroniska följedokument.

(ss) *europeiskt fordonsregister*: ett register enligt artiklarna 22.1 och 47.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 ([20]).

*Artikel 3*

**Villkor för undantag**

Stödordningar, individuellt stöd som beviljas enligt stödordningar och stöd för särskilda ändamål ska anses förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att sådant stöd uppfyller alla de allmänna villkor som anges i kapitel I och de särskilda villkor för den relevanta stödkategorin som anges i kapitel II i denna förordning.

*Artikel 4*

**Tröskelvärden för anmälan**

Denna förordning får inte tillämpas om följande tröskelvärden, uttryckta som högsta stödbelopp, överskrids.

a) För individuellt driftsstöd till öppnandet av nya kommersiella förbindelser som beviljats inom ramen för en stödordning: 15 miljoner euro per förbindelse.

b) För individuellt investeringsstöd som beviljas inom en stödordning för uppförande, uppgradering och förnyelse av anläggningar för järnvägstjänster, anläggningar för inre vattenvägar och multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar: 30 miljoner euro per projekt.

c) För investeringsstöd för särskilda ändamål för uppförande, uppgradering och förnyelse av godsterminaler för järnväg och inre vattenvägar: 10 miljoner euro per projekt.

d) För individuellt investeringsstöd som beviljats inom ramen för en stödordning för privata spåranslutningar: 4 miljoner euro per projekt.

([20]) Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

*Artikel 5*

**Stödets överblickbarhet**

1. Denna förordning ska endast tillämpas på stöd vars bruttobidragsekvivalent kan räknas ut exakt utan att en riskbedömning behöver göras (*överblickbart stöd*).

2. Följande kategorier av stöd ska anses vara överblickbart stöd:

a) Stöd som ingår i bidrag och räntesubventioner.

b) Stöd som ingår i lån, om bruttobidragsekvivalenten har beräknats på grundval av den referensränta som gällde när stödet beviljades, såsom fastställs i kommissionens meddelande kommissionens meddelande om en översyn av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor ([21]).

c) Stöd i form av skatteförmåner och sänkta skattenivåer, om det i åtgärden föreskrivs ett tak som garanterar att det tillämpliga tröskelvärdet inte överskrids.

d) Stöd i form av kapitalinvestering och investering av kapital likställt med eget kapital i de fall då bruttobidragsekvivalenten anses vara det nominella beloppet för en sådan investering.

e) Stöd bestående av garantier om ett av följande villkor är uppfyllt:

i) Bruttobidragsekvivalenten har beräknats på grundval av de säkerhetsavgifter som föreskrivs i ett tillkännagivande från kommissionen om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier.

ii) Metoden för att beräkna bruttobidragsekvivalenten för garantin före genomförandet av åtgärden har godkänts på grundval av kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget på statligt stöd i form av garantier efter att ha anmälts till kommissionen, och den godkända metoden avser uttryckligen den typ av garantier och den typ av underliggande transaktioner som det är fråga om vid tillämpningen av denna förordning.

iii) Stödet beviljas för förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar i form av garantier i överensstämmelse med villkoren i artikel 14 i denna förordning.

*Artikel 6*

**Stimulanseffekt**

1. Denna förordning ska vara tillämplig enbart på stöd som har en stimulanseffekt.

2. Stöd ska anses ha en stimulanseffekt om stödmottagaren har lämnat in en skriftlig ansökan om stöd till den berörda medlemsstaten innan arbetet med projektet eller verksamheten inleds. Stödansökan ska omfatta åtminstone följande uppgifter:

a) Företagets namn och storlek.

b) En beskrivning av projektet eller verksamheten, inklusive start- och slutdatum.

c) Plats för projektet eller verksamheten.

d) Förteckning över kostnader för projektet eller verksamheten.

e) Typ av stöd (bidrag, lån, garanti, förskott med återbetalningsskyldighet eller annat) och det offentliga finansieringsbelopp som behövs för projektet eller verksamheten.

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

3. Stöd för särskilda ändamål som beviljas stora företag ska anses ha en stimulanseffekt om medlemsstaten, förutom att se till att de villkor som anges i punkt 2 är uppfyllda, innan den beviljar det berörda stödet har kontrollerat att den dokumentation som stödmottagaren har utarbetat visar att stödet kommer att få ett eller flera av följande resultat:

a) En väsentlig ökning av projektets eller verksamhetens omfattning.

b) En väsentlig ökning av det sammanlagda belopp som stödmottagaren investerar i projektet eller verksamheten.

c) Ett väsentligt snabbare slutförande av projektet eller verksamheten.

4. Genom undantag från punkterna 2 och 3 ska åtgärder i form av skatteförmåner anses ha en stimulanseffekt om följande kumulativa villkor är uppfyllda:

a) Åtgärden fastställer en rätt till stöd i enlighet med objektiva kriterier och utan vidare bedömningsutrymme för medlemsstaten.

b) Åtgärden har antagits och trätt i kraft innan arbetet med det understödda projekt eller den understödda verksamheten inleds, utom när det gäller efterföljande stödordningar, under förutsättning att projektet eller verksamheten redan omfattades av de föregående ordningarna i form av skatteförmåner.

5. Genom undantag från punkterna 2, 3 och 4 ska stöd till sänkande av de externa transportkostnaderna anses ha en stimulanseffekt när villkoren i artikel 10 är uppfyllda.

*Artikel 7*

**Stödnivå och stödberättigande kostnader**

1. Vid beräkningen av stödnivå och stödberättigande kostnader ska alla uppgifter som används avse belopp före eventuella avdrag för skatt eller andra avgifter. Mervärdesskatt som tas ut på stödberättigande kostnader eller kostnader som ersätts enligt tillämplig nationell skattelagstiftning får dock inte beaktas vid beräkningen av stödnivå och stödberättigande kostnader. De stödberättigande kostnaderna ska styrkas av skriftliga underlag som ska vara tydliga, specifika och aktuella. Beloppen för stödberättigande kostnader får beräknas i enlighet med förenklade kostnadsalternativ, under förutsättning att en transaktion åtminstone delvis finansieras via en unionsfond som tillåter användning av förenklade kostnadsalternativ och att kostnadskategorin är stödberättigande enligt de tillämpliga bestämmelserna. I sådana fall ska de förenklade kostnadsalternativ som kan tillämpas på unionsfonden vara tillämpliga.

2. För projekt som genomförs i enlighet med de planer för återhämtning och resiliens som godkänts av rådet i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/241 ([22]) får beloppen för stödberättigande kostnader också beräknas i enlighet med förenklade kostnadsalternativ som anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1303/2013 ([23]) eller Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1060 ([24]).

3. Om stöd beviljas i någon annan form än som bidrag ska stödbeloppet vara lika med stödets bruttobidragsekvivalent.

([22]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/241 av den 12 februari 2021 om inrättande av faciliteten för återhämtning och resiliens (EUT L 57, 18.2.2021, s. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj).

([23]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1303/2013 av den 17 december 2013 om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden, Sammanhållningsfonden, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling och Europeiska havs- och fiskerifonden som omfattas av den gemensamma strategiska ramen, om allmänna bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden och Sammanhållningsfonden samt om upphävande av rådets förordning (EG) nr 1083/2006 (EUT L 347, 20.12.2013, s. 320, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj).

([24]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1060 av den 24 juni 2021 om fastställande av gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden, Fonden för en rättvis omställning och Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden samt finansiella regler för dessa och för Asyl-, migrations- och integrationsfonden, Fonden för inre säkerhet samt instrumentet för ekonomiskt stöd för gränsförvaltning och viseringspolitik (EUT L 231, 30.6.2021, s. 159, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj).

4. Stöd som ska betalas ut i framtiden, inbegripet stöd som betalas ut i flera delbetalningar, ska diskonteras till sitt värde vid den tidpunkt då det beviljas. De stödberättigande kostnaderna ska diskonteras till sitt värde vid den tidpunkt då stödet beviljas. Den räntesats som används för diskontering ska vara den diskonteringsränta som gällde vid tidpunkten för beviljandet, såsom fastställs i kommissionens meddelande om en översyn av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor ([25]).

*Artikel 8*

**Kumulering**

1. När det fastställs huruvida tröskelvärdena för anmälan i artikel 4 och de högsta tillåtna stödnivåerna i kapitel II iakttas, ska hänsyn tas till det sammanlagda belopp statligt stöd som beviljats för den verksamhet, det projekt eller det företag (såsom tillämpligt beroende på stödtyp) som understöds.

2. Om unionsfinansiering som förvaltas centralt av unionens institutioner, byråer, gemensamma företag eller andra unionsorgan och som inte direkt eller indirekt kontrolleras av medlemsstaten kombineras med statligt stöd, ska endast det statliga stödet ligga till grund för fastställandet av huruvida tröskelvärdena för anmälan eller högsta stödnivåer iakttas, under förutsättning att det sammanlagda beloppet offentlig finansiering i förhållande till samma stödberättigande kostnader inte överskrider den mest fördelaktiga finansieringsgrad som fastställs i unionsrätten.

3. Stöd med identifierbara stödberättigande kostnader som undantas enligt denna förordning får kumuleras med följande:

a) Annat statligt stöd, under förutsättning att det stödet avser andra identifierbara stödberättigande kostnader än det stöd som undantas enligt denna förordning.

b) Annat statligt stöd, med avseende på samma – helt eller delvis överlappande – stödberättigande kostnader, under förutsättning att kumuleringen inte leder till att den högsta stödnivå eller det högsta stödbelopp som gäller enligt denna förordning överskrids.

c) Annat stöd av mindre betydelse, med avseende på samma stödberättigande kostnader som det stöd som undantas enligt denna förordning, under förutsättning att kumuleringen inte leder till att den högsta stödnivå eller det högsta stödbelopp som gäller enligt denna förordning överskrids.

d) Annat statligt stöd utan identifierbara stödberättigande kostnader, i synnerhet stöd utan identifierbara stödberättigande kostnader som undantas genom förordning (EU) nr 651/2014 eller stöd av mindre betydelse utan identifierbara stödberättigande kostnader.

*Artikel 9*

**Offentliggörande och information**

1. Den berörda medlemsstaten ska säkerställa att följande aspekter offentliggörs i Europeiska kommissionens modul för stödtransparens ([26]) eller på en webbplats med uttömmande information om statligt stöd på nationell eller regional nivå:

a) Den sammanfattande information som avses i artikel 19 i det standardiserade format som anges i bilaga II eller en länk som ger tillgång till denna.

b) Den fullständiga texten till varje stödåtgärd enligt artikel 19 eller en länk som ger tillgång till den fullständiga texten.

c) Den information som avses i bilaga III om varje beviljat individuellt stöd som överstiger 100 000 euro.

2. Medlemsstaterna ska organisera sina övergripande webbplatser för statligt stöd på ett sätt som gör att informationen är lättillgänglig, såsom avses i bilaga III.

([25]) EUT C 14, 19.1.2008, s. 6.
([26]) Offentlig sökning i modulen för stödtransparens, tillgänglig på https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public.

3. För stödordningar i form av skatteförmåner ska villkoren i punkt 1 anses vara uppfyllda om medlemsstaterna offentliggör den begärda informationen om individuella stödbelopp inom följande intervall i miljoner euro:

0,1–0,5.

0,5–1.

1–2.

2–5,

5–10.

10–20,

20–50.

50 och mer.

4. Medlemsstaterna ska offentliggöra den information som avses i punkt 1 c på ett organiserat, tillgängligt och standardiserat sätt, enligt vad som anges i bilaga III, och de ska tillhandahålla effektiva sök- och nedladdningsfunktioner. Medlemsstater ska offentliggöra denna information inom sex månader från den dag då stödet beviljades, eller i fråga om stöd i form av skatteförmåner, inom ett år från den dag då skattedeklarationen ska lämnas in. Den ska vara tillgänglig i minst tio år från och med den dag då stödet beviljades.

5. Kommissionen ska offentliggöra följande på sin webbplats:

a) Länkarna till de webbplatser för statligt stöd som avses i punkt 1.

b) Den sammanfattande information som avses i artikel 19.

KAPITEL II

## SÄRSKILDA BESTÄMMELSER FÖR DE OLIKA STÖDKATEGORIERNA

*AVSNITT 1*

### *Driftsstöd*

*Artikel 10*

### Stöd till sänkande av externa transportkostnader

1. Ordningar för driftsstöd till sänkande av de externa transportkostnaderna ska anses vara förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.

2. Järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar eller hållbara multimodala person- och godstransporter ska vara stödberättigande. Stödet ska tillhandahållas transportoperatörer eller transportorganisatörer som väljer hållbara landtransportlösningar.

3. De stödberättigande kostnaderna ska vara den del av de externa transportkostnaderna som undviks genom transport på järnväg, inre vattenvägar eller närsjöfart som används inom ramen för hållbara multimodala transporter i stället för mindre hållbara konkurrerande transportsätt. De externa kostnader som undviks ska beräknas i enlighet med de regler och metoder som anges i kommissionens handbok om externa transportkostnader, i ändrad eller ersatt lydelse ([27]).

([27]) Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för transport och rörlighet, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. m.fl., *Handbook on the external costs of transport* – Version 2019–1.1, Europeiska unionens publikationsbyrå, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

4. De stödberättigande kostnaderna ska beräknas genom att i) skillnaden i externa kostnader per passagerarkilometer, tonkilometer (eller andra transportenheter som anges i kommissionens handbok) mellan det transportsätt som får stöd och det mindre hållbara alternativet multipliceras med ii) stödmottagarnas totala volym för samma enhet under den period då de stödberättigande kostnaderna uppstod. Medlemsstaterna kan använda metoden för externa kostnader för att täcka alla driftskostnader, inklusive driftskostnader i samband med användningen av infrastruktur.

5. Stödnivån får inte överstiga 60 % av de stödberättigande kostnaderna.

6. Stödet ska beviljas på grundval av faktiska transportenheter tillhandahållen tjänst, uttryckt som fordonskilometer, passagerarkilometer för persontransporttjänster, tonkilometer för godstransporttjänster, eller andra transportenheter som anges i kommissionens handbok, och inte på grundval av ett schablonbelopp.

7. Det stöd som beviljas transportföretag och transportorganisatörer ska medföra att en minskning förhindras eller en ökning uppnås när det gäller övergången till mer hållbara landtransportsätt. Därför ska stödmottagarna offentliggöra åtminstone följande uppgifter:

a) Beviljande myndighet.

b) Det datum då stödet beviljades.

c) De stödbelopp som mottagits.

d) Den period och de insatser som omfattas av stödet.

*Artikel 11*

**Stödordningar för nya kommersiella förbindelser för godstrafik på järnväg och godstrafik på inre vattenvägar.**

1. Stödordningar för öppnande av nya kommersiella förbindelser för godstrafik på järnväg och nya kommersiella förbindelser för godstrafik på inre vattenvägar ska anses vara förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.

2. Stödet ska beviljas transportoperatörer eller transportorganisatörer som avläser efterfrågan och organiserar reguljär godstrafik mellan godsterminaler för järnväg eller inre vattenvägar för att öppna nya kommersiella förbindelser för godstrafik på järnväg och godstrafik på inre vattenvägar.

3. De stödberättigande kostnaderna ska vara de driftsförluster som uppstått i samband med den berörda förbindelsen under högst fem år från den dag då stödmottagaren påbörjar driften av den nya kommersiella förbindelsen.

4. De driftskostnader som är kopplade till och föregår den potentiella öppningen av den nya förbindelsen, såsom förberedande studier eller genomförbarhetsstudier, ska också vara stödberättigande. Om den nya kommersiella förbindelsen öppnas ska sådana driftskostnader inkluderas i de stödberättigande kostnaderna för den nya kommersiella förbindelsens första driftsår. Om den nya kommersiella förbindelsen inte öppnas ska sådana driftskostnader anses stödberättigande för en period på upp till ett år från den dag då de först uppstod.

5. Vid tillämpningen av denna artikel avses med driftsförluster en negativ skillnad mellan intäkterna och driftskostnaderna för den berörda förbindelsen samt driftskostnaderna för de arbeten som rör och föregår öppnandet av den nya kommersiella förbindelsen. De stödberättigande kostnader som allokeras till den nya kommersiella förbindelsen får avse alla direkta driftskostnader som uppstår vid driften av den nya kommersiella förbindelsen och ett lämpligt bidrag till de driftskostnader som är gemensamma för både den nya kommersiella förbindelsen och annan verksamhet. De intäkter som beaktas ska omfatta alla intäkter från den nya kommersiella förbindelsen, inklusive eventuella driftsstöd som mottagits för att minska de externa transportkostnaderna.

6. Stödnivån får inte överstiga 80 % av de stödberättigande kostnaderna under det första året, 70 % av de stödberättigande kostnaderna under det andra året, 60 % av de stödberättigande kostnaderna under det tredje året, 50 % av de stödberättigande kostnaderna under det fjärde året och 40 % av de stödberättigande kostnaderna under det femte året.

7. Stödet får endast betalas ut i förskott om det betalas ut årligen, dvs. i början av varje ettårsperiod. Om stödet betalas ut i förskott, ska de stödberättigande kostnaderna uppskattas på förhand på grundval av rimliga prognoser, och de ska diskonteras till sitt värde vid tidpunkten för beviljandet.

8. Medlemsstaterna ska införa en övervaknings- och återkravsmekanism för att säkerställa att stödet inte överstiger den tillåtna stödnivån enligt punkt 6.

*AVSNITT 2*

***Investeringsstöd***

Underavsnitt A

**Investeringsstöd till unimodala och multimodala anläggningar för järnvägstjänster och inre vattenvägar samt privata spåranslutningar**

*Artikel 12*

**Stöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av unimodala och multimodala anläggningar för järnvägstjänster och inre vattenvägar**

1. Stöd till uppförande, uppgradering och förnyelse (inbegripet utbyte) av anläggningar för järnvägstjänster, anläggningar för inre vattenvägar eller multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar ska anses förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.

2. Stödet ska beviljas ägare eller operatörer av anläggningar för järnvägstjänster, anläggningar för inre vattenvägar och multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar som uppför, uppgraderar eller förnyar en sådan anläggning på grundval av stödordningar, med undantag för stöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av godsterminaler för järnväg och inre vattenvägar, som också kan beviljas som stöd för särskilda ändamål. Om stöd för särskilda ändamål beviljas måste den potentiella efterfrågan på kapacitet, åtminstone på medellång sikt, överstiga den kombinerade kapaciteten hos den anläggning som får stöd och hos andra befintliga eller redan planerade anläggningar som rimligen skulle kunna fungera som alternativ till den anläggning som får stöd.

3. De stödberättigande kostnaderna ska vara investeringskostnaderna i materiella (fasta och rörliga) och immateriella tillgångar med direkt anknytning till uppförande, uppgradering eller förnyelse av den berörda anläggningen. Investeringskostnaderna ska inkludera ytarrangemang (exempelvis för lagring), fast utrustning (exempelvis lagerlokaler och terminalbyggnader) och mobil terminalutrustning som används för anläggningens drift (exempelvis teleskopbomtruckar) vid anläggningen samt it-utrustning och digital utrustning och programvara för tillhandahållande av transportrelaterade tjänster. Kostnader för genomförbarhetsstudier och topologiska studier samt planerings- och installationskostnader ska också vara stödberättigande.

4. Kostnader för annan verksamhet än transportverksamhet ska inte vara stödberättigande.

5. Stödbeloppet får inte överstiga den lägre av följande trösklar:

a) Skillnaden mellan, å ena sidan, de stödberättigande kostnaderna och, å andra sidan, summan av det diskonterade rörelseresultatet för investeringen under dess ekonomiska livslängd och investeringens diskonterade slutvärde (restvärdet vid slutet av investeringens ekonomiska livslängd). Det diskonterade rörelseresultatet ska också omfatta de ökande rörelseresultat netto framöver som genereras av annan verksamhet än transportverksamhet kopplad till den transportverksamhet som ska bedrivas vid den berörda anläggningen (t.ex. uthyrning av butiksutrymmen belägna i anläggningen). Det diskonterade rörelseresultatet och slutvärdet ska, på grundval av rimliga prognoser, dras av från de stödberättigande kostnaderna på förhand eller i efterhand genom en återvinningsmekanism. Stödbeloppet bör göra det möjligt att uppnå en rimlig vinst. Rimlig vinst ska fastställas i förhållande till den typiska vinsten inom den berörda sektorn och för den berörda projekttypen Under alla omständigheter ska en kapitalavkastning som inte överstiger den tillämpliga swap-räntan plus en premie på 100 räntepunkter anses rimlig.

b) 50 % av de stödberättigande kostnaderna.

6. Genom undantag från punkt 5, för stöd som inte överstiger 5 miljoner euro per projekt, ska stöd beviljas upp till en högsta stödnivå på 50 % av de stödberättigande kostnaderna.

7. Stödnivån får höjas med upp till 10 procentenheter för anläggningar som ligger längs TEN-T-nätet,

8. Tillträdet till den anläggning som får stöd ska vara öppet, transparent och icke-diskriminerande för alla berörda användare i enlighet med sektorsspecifik lagstiftning, inbegripet direktiv 2012/34/EU.

9. Varje koncession eller annat uppdrag till en tredje part att uppföra, uppgradera, driva eller hyra en anläggning som får stöd ska tilldelas på ett konkurrensutsatt, transparent, icke-diskriminerande och ej villkorat sätt.

10. Om ägaren, operatören och den planerade slutanvändaren av den anläggning som får stöd ingår i samma företag eller är anknutna företag i den mening som avses i bilaga I, ska driften av anläggningen tilldelas på grundval av ett öppet, konkurrensutsatt, transparent och icke-diskriminerande förfarande där de anknutna företagen, i förekommande fall, ska ha rätt att delta. Denna punkt ska inte tillämpas på stöd för uppgradering av anläggningar för järnvägstjänster, anläggningar för inre vattenvägar och multimodala transportanläggningar för järnväg eller inre vattenvägar om investeringskostnaderna för uppgraderingen under en period på minst fem år inte överstiger 10 % av värdet av nyinvesteringen.

*Artikel 13*

**Stöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av privata spåranslutningar**

1. Stödordningar för uppförande, uppgradering eller förnyelse (inbegripet utbyte) av privata spåranslutningar ska anses förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.

2. Stödet ska beviljas en ägare eller operatör av en privat spåranslutning som uppför, uppgraderar eller förnyar en privat spåranslutning.

3. De stödberättigande kostnaderna ska vara investeringskostnaderna i alla tillgångar med direkt anknytning till uppförande, uppgradering och förnyelse av den privata spåranslutningen. Genomförbarhetsstudier och topologiska studier samt planerings- och installationskostnader ska också vara stödberättigande. Kostnader för lastnings- och lossningsplattformar och utrustning som används för järnvägsverksamheten på de privata spåranslutningarna ska också vara stödberättigade om dessa plattformar och utrustningar har förvärvats för lastning och lossning av tåg på privata sidospår.

4. Stödbeloppet får inte överstiga den lägre av följande trösklar:

a) Skillnaden mellan, å ena sidan, de stödberättigande kostnaderna och, å andra sidan, summan av det diskonterade rörelseresultatet för investeringen under dess ekonomiska livslängd och investeringens diskonterade slutvärde (restvärdet vid slutet av investeringens ekonomiska livslängd). Det diskonterade rörelseresultatet och slutvärdet ska, på grundval av rimliga prognoser, dras av från de stödberättigande kostnaderna på förhand eller i efterhand genom en återvinningsmekanism. Stödbeloppet bör göra det möjligt att uppnå en rimlig vinst. Rimlig vinst ska fastställas i förhållande till den typiska vinsten inom den berörda sektorn och för den berörda projekttypen Under alla omständigheter ska en kapitalavkastning som inte överstiger den tillämpliga swap-räntan plus en premie på 100 räntepunkter anses vara rimlig.

b) 50 % av de stödberättigande kostnaderna.

5. Genom undantag från punkt 4, för stöd som inte överstiger 2,5 miljoner euro, ska stöd beviljas upp till en högsta stödnivå på 50 % av de stödberättigande kostnaderna.

Underavsnitt B

## Investeringsstöd till förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar och av utrustning för hållbar multimodal transport

*Artikel 14*

### Stöd till förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar

1. Stödordningar för investeringsstöd till förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar ska anses förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningskravet i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.

2. De stödberättigande kostnaderna ska vara alla investeringskostnader i samband med förvärv av nya eller begagnade fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar, minus eventuellt annat stöd som mottagits. Sådana kostnader får särskilt omfatta fordonets pris och leveranskostnader. Kostnader för konstruktionsstudier, konsultverksamhet eller ingenjörsvetenskap ska vara stödberättigande, under förutsättning att de är kopplade till och utgör en del av de investeringar som avses i denna artikel. Fartyg som är särskilt konstruerade för att utföra bogsering (bogserbåtar) ska inte vara stödberättigande.

3. Stöd ska beviljas för

a) nya aktörer inom järnvägssektorn, eller

b) järnvägsföretag, transportoperatörer på inre vattenvägar eller leasingföretag inom järnvägssektorn och inlandssjöfarten, förutsatt att dessa företag räknas som små eller medelstora företag eller små midcapföretag.

4. Stödet ska ges i form av en garanti till köparen av fordonet för transport på järnväg eller inre vattenvägar. Garantier får lämnas direkt till slutmottagare eller till kreditinstitut och andra finansinstitut som finansiella intermediärer (så länge mottagaren behåller sitt fria val av finansiell intermediär). Den finansiella intermediären måste kunna visa att den driver en mekanism som säkerställer att fördelarna i största möjliga utsträckning förs vidare till de slutliga stödmottagarna i form av större finansieringsvolymer, mer riskfyllda portföljer, lägre krav på säkerheter eller lägre räntesatser än utan sådana offentliga garantier.

5. Garantin ska lämnas för nya individuella lån för förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar. Det underliggande lånet får som nominellt belopp inte överstiga de stödberättigande kostnaderna. Täckningen genom garantin får inte omfatta mer än 80 % av det underliggande lånet. Offentliga garantier ska lämnas mot en avgift på minst 50 räntepunkter, om den beviljande medlemsstatens kreditbetyg på statspapper är lika med AAA-A.

6. Garantins löptid ska vara begränsad till högst 15 år.

7. Stöd till förvärv av fordon för transport på järnväg eller på inre vattenvägar får kumuleras med stöd för driftskompatibilitet eller stöd till teknisk anpassning och modernisering, om de extra nettokostnaderna för driftskompatibilitet enligt artikel 16.6 i denna förordning eller investeringar i modernisering och teknisk anpassning enligt definitionen i artikel 17.6 i denna förordning undantas från de stödberättigande kostnader som anges i punkt 2.

*Artikel 15*

### Stöd till förvärv av intermodala lastenheter eller kranar ombord på fartyg

1. Stödordningar för investeringsstöd till förvärv av nya eller begagnade intermodala lastenheter eller kranar ombord på fartyg ska anses vara förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningskravet i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.

2. Stödet ska beviljas företag som förvärvar intermodala lastenheter och kranar ombord på fartyg.

3. De stödberättigande kostnaderna ska vara följande:

a) För intermodala lastenheter: Kostnadsskillnaden mellan transportenheter som uteslutande används för vägtransporter och intermodala lastenheter som kan lastas om för hållbara multimodala transporter.

b) För kranar ombord på fartyg: Hela förvärvspriset.

4. De stödberättigande kostnaderna ska omfatta genomförbarhetsstudier samt planerings- och installationskostnader.

5. Stödbeloppet får inte överstiga en stödnivå på 40 % av de stödberättigande kostnaderna i den situation som anges i punkt 3 a och 20 % av de stödberättigande kostnaderna i den situation som anges i punkt 3 b.

Underavsnitt C

## Investeringsstöd till driftskompatibilitet samt teknisk anpassning och modernisering

*Artikel 16*

### Stöd till driftskompatibilitet

1. Stödordningar för investeringsstöd till investeringar i tillgångar som bidrar till oavbrutna trafikflöden mellan nationella transportnät eller transportsätt ska anses förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningskravet i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I i denna förordning är uppfyllda.

2. Stödet ska beviljas ägare till fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar, transportoperatörer och transportorganisatörer, för genomförande av de investeringar som avses i punkt 3 inom sektorerna för hållbara vägtransporter.

3. De stödberättigande investeringsprojekten ska vara följande:

a) Det europeiska tågkontrollsystemet (ETCS), det framtida mobila kommunikationssystemet för järnväg (FRMCS), inbegripet i kombination med det globala systemet för mobil kommunikation för järnväg (GSM-R), och automatiserad tågdrift (ATO) som en del av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) enligt beskrivningen i unionens sekundärlagstiftning ([28]).

b) Digital automatisk koppling (DAC) ([29]).

c) Fristående GSM-R-utrustning.

d) Anpassning av rullande materiel till olika elektriska system.

e) Anpassning av rullande materiel till olika spårvidder.

f) Anpassning av fartyg i inlandssjöfart så att de kan betjäna inlandshamnar.

g) Anpassning av fartyg i inlandssjöfart till ändrad farbarhet, inbegripet lågvattenförhållanden.

h) Automatisering av rullande materiel och fartyg i inlandssjöfart.

i) Anpassning av fordon till transport av intermodala lastenheter

([28]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1695 av den 10 augusti 2023 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen för trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av förordning (EU) 2016/919 (EUT L 222, 8.9.2023, s. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

([29]) DAC är en driftskompatibel komponent som automatiskt kopplar samman och frikopplar den rullande materielen i ett godståg, både fysiskt (t.ex. mekanisk anslutning och luftledning för bromsning) och digitalt (t.ex. elektrisk effekt och dataanslutning). DAC möjliggör en modern och digital europeisk godshantering på järnväg. Därigenom ökas inte bara effektiviteten, tack vare automatiseringsprocesserna, utan dessutom säkerställs också tillräcklig energiförsörjning för telematikapplikationer och säker datakommunikation i hela tåget.

j) Nyckelteknik som behövs för att genomföra RIS, såsom den europeiska RIS-miljön, elektroniska sjökort och informationssystem för inlandssjöfart, meddelanden till befälhavare, automatiska identifieringssystem för inlandssjöfart och internationell elektronisk rapportering.

k) Telematikapplikationer för godstrafik och annan programvara för godstrafik i den mån de bidrar till oavbrutna trafikflöden, särskilt multimodala identifierings-, spårnings- och spårbarhetssystem samt plattformar för multimodalt datautbyte, med undantag för investeringar i applikationer för persontrafik, såsom system för information till resenärerna före och under resan, system för bokning och betalning avpassade för resenärerna, bagagehantering och hantering av förbindelser mellan persontåg och med andra passagerartransportsätt.

4. De stödberättigande kostnaderna ska vara alla kostnader som är nödvändiga för genomförandet av de investeringsprojekt som avses i punkt 3. Sådana kostnader ska inkludera kostnader som är nödvändiga för inköp och installation av relevant teknik, projektförvaltningskostnader och leveranskostnader. Kostnader för studier, provning och godkännande samt pilot- och prototypanläggningar för införande av den berörda tekniken på teknisk beredskapsnivå 9 ([30]) ska också vara stödberättigande. Underhållskostnader ska inte vara stödberättigande. De tillgångar som finansieras med stödet ska vara nya eller begagnade. När det gäller investeringar i driftskompatibilitet avseende ERTMS ska kostnader i samband med integreringen av funktioner i det europeiska globala systemet för satellitnavigering (EGNSS) inom ERTMS vara stödberättigande. Kostnader för GSM-R-utrustning kombinerad med FRMCS-utrustning ska också vara stödberättigande. Kostnader som rör investeringar i fristående GSM-R-utrustning ska vara stödberättigande endast om de uppstår senast den 31 december 2031.

5. Stödnivån får inte överskridas.

a) 90 % av de stödberättigande kostnaderna för investeringsprojekt som avses i punkt 3 a och b.

b) 50 % av de stödberättigande kostnaderna för investeringsprojekt som avses i punkterna 3 c–k.

6. Vad gäller investeringar i driftskompatibilitet i fråga om fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar eller i intermodala lastenheter eller kranar ombord på fartyg som är tänkta att förvärvas, ska de stödberättigande kostnaderna begränsas till merkostnaderna netto för driftskompatibilitet, under förutsättning att sådana kostnader inte redan täcks av någon annan form av stöd, i synnerhet stöd enligt artiklarna 14 och 15. Merkostnaderna netto för driftskompatibilitet ska beräknas som skillnaden mellan, å ena sidan, den totala kostnaden för inköp av fordonet för järnvägstransport eller transport på inre vattenvägar eller den intermodala lastenheten eller kranen ombord på fartyg som är tänkt att förvärvas och som utrustats med sådana investeringar, och, å andra sidan, den totala kostnaden för inköp av samma fordon eller intermodala lastenhet eller kranar ombord på fartyg, eller en liknande tillgång, utan investeringar i driftskompatibilitet i det kontrafaktiska scenariot.

7. Under minst fem år efter beviljandet av stödet ska avtalsarrangemang för överföring eller användning mot betalning (såsom leasing) av tillgångar som finansieras med stöd till driftskompatibilitet innehålla en klausul som anger att den investering som bidrar till den berörda tillgångens driftskompatibilitet har finansierats med statligt stöd. Avtalsarrangemangen ska också specificera motsvarande skyldigheter enligt punkt 9, i tillämpliga fall, och ange stödbeloppet.

8. Investeringen ska genomföras och avslutas senast ett år före den dag då den investering som får stöd blir obligatorisk på EU-nivå.

9. De enheter rullande materiel som omfattas av den stödda investeringen måste ha en giltig registreringsstatus, styrkt genom kod 00 enligt definitionen i tillägg 3 till kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614 ([31]), i det europeiska fordonsregistret i minst fem år efter genomförandet av investeringen.

([30]) Meddelande från kommissionen – Rambestämmelser för statligt stöd till forskning, utveckling och innovation (EUT C 414, 28.10.2022, s. 1), fotnot 60. Se även meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, En europeisk strategi för viktig möjliggörande teknik: mot tillväxt och jobb (COM(2012) 341 final).

([31]) Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2018/1614 av den 25 oktober 2018 om specifikationer för de fordonsregister som avses i artikel 47 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 och om ändring och upphävande av kommissionens beslut 2007/756/EG (EUT L 268, 26.10.2018, s. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

*Artikel 17*

**Stöd för teknisk anpassning och modernisering inom sektorer för hållbara landtransporter**

1. Stödordningar för investeringsstöd till investeringar i tillgångar som bidrar till teknisk anpassning och modernisering inom sektorer för hållbara landtransporter ska anses förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningskravet i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.

2. Stödet ska beviljas ägare till fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar, transportoperatörer och transportorganisatörer, för genomförande av de investeringar som avses i punkt 3 inom sektorerna för hållbara vägtransporter.

3. De stödberättigande investeringsprojekten ska vara följande:

a) Eftermontering eller renovering av rullande materiel.

b) Eftermontering eller renovering av fartyg i inlandssjöfart, till exempel för att förbättra hydrodynamiken och effektiviteten.

c) Eftermontering eller renovering av utrustning för hållbar multimodal transport.

d) Teknisk anpassning av rullande materiel och fartyg i inlandssjöfart till nya typer av frakt.

e) Telematikapplikationer för godstrafik och annan programvara för godstrafik på järnväg och inre vattenvägar som inte omfattas av artikel 16, såsom system som tillhandahåller information uteslutande inom ett transportsätt eller digitala boknings- och betalningssystem som inte bidrar till oavbrutna trafikflöden, med undantag för investeringar i applikationer för persontrafik, såsom system för information till resenärerna före och under resan, system för bokning och betalning avpassade för resenärerna, bagagehantering och hantering av förbindelser mellan persontåg och med andra passagerartransportsätt.

f) Programvara för trafikprognoser (uppskattad avgångstid/uppskattad ankomsttid) och programvara för ruttoptimering.

g) Digitala system för övervakning av arbetstid och viloperioder vid järnvägstransporter.

4. De stödberättigande kostnaderna ska vara alla kostnader som är nödvändiga för genomförandet av investeringarna. Sådana kostnader får särskilt omfatta kostnader som är nödvändiga för inköp och installation av relevant teknik, kostnader för uppgradering av befintlig installerad teknik, projektförvaltningskostnader och leveranskostnader. Kostnader för studier, provning och godkännande samt pilot- och prototypanläggningar för införande av den berörda tekniken på teknisk beredskapsnivå 9 ([32]) ska vara stödberättigande. Underhållskostnader ska inte vara stödberättigande. De tillgångar som finansieras med stödet ska vara nya eller begagnade.

5. Stödnivån får inte överstiga 30 % av de stödberättigande kostnaderna.

6. När det gäller investeringar i fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar eller i utrustning för hållbara multimodala transporter som är tänkta att förvärvas, ska de stödberättigande kostnaderna begränsas till merkostnaderna netto för teknisk anpassning och modernisering, under förutsättning att dessa kostnader inte redan täcks av någon annan form av stöd, i synnerhet stöd enligt artiklarna 14 och 15. Merkostnaderna netto för teknisk anpassning och modernisering beräknas som skillnaden mellan, å ena sidan, den totala kostnaden för inköp av det fordon för järnvägstransport eller transport på inre vattenvägar eller den utrustning för hållbara multimodala transporter som är tänkt att förvärvas och som är utrustat med sådana investeringar, och, å andra sidan, den totala kostnaden för att köpa samma fordon eller ett liknande fordon som kräver teknisk anpassning och modernisering i det kontrafaktiska scenariot.

([32]) Meddelande från kommissionen – Rambestämmelser för statligt stöd till forskning, utveckling och innovation (EUT C 414, 28.10.2022, s. 1), fotnot 60. Se även meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, En europeisk strategi för viktig möjliggörande teknik: mot tillväxt och jobb (COM(2012) 341 final).

7. Under minst fem år efter beviljandet av stödet ska avtalsarrangemang för överföring eller användning mot betalning av tillgångar som finansieras med stöd till teknisk anpassning och modernisering av fordon och utrustning för hållbar multimodal transport innehålla en klausul om att anpassningen eller moderniseringen av den berörda tillgången finansierats med statligt stöd och stödbeloppet ska anges.

8. Investeringen ska genomföras och avslutas senast ett år före den dag då den investering som får stöd blir obligatorisk på EU-nivå.

KAPITEL III

**ÖVERVAKNING**

*Artikel 18*

**Återkallande av gruppundantaget**

Om en medlemsstat beviljar stöd som enligt dess uppfattning är undantaget från anmälningsskyldigheten enligt denna förordning utan att de villkor som anges i kapitlen I–II är uppfyllda, får kommissionen, efter att ha gett den berörda medlemsstaten tillfälle att lämna sina synpunkter, anta ett beslut om att alla eller en del av de framtida stödåtgärder antagna av den berörda medlemsstaten som i övrigt uppfyller kraven i denna förordning ska anmälas till kommissionen i enlighet med artikel 108.3 i fördraget. De åtgärder som ska anmälas får begränsas till de åtgärder som beviljar vissa typer av stöd eller till förmån för vissa stödmottagare eller stödåtgärder som antas av vissa myndigheter i den berörda medlemsstaten.

*Artikel 19*

**Rapportering**

Medlemsstaterna ska lämna följande information till kommissionen:

a) Via kommissionens elektroniska anmälningssystem, sammanfattande information om varje stödåtgärd som undantas enligt denna förordning i det standardiserade format som anges i bilaga II, tillsammans med en länk som ger tillgång till den fullständiga texten till stödåtgärden inklusive ändringar, inom 20 arbetsdagar efter det att den har trätt i kraft.

b) I elektronisk form, en årlig rapport enligt kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 ([33]) avseende tillämpningen av denna förordning och innehållande de uppgifter som anges i förordning (EG) nr 794/2004, för hela det år eller varje del av det år under vilket denna förordning är tillämplig.

*Artikel 20*

**Utvärdering**

1. Denna förordning ska endast tillämpas på stödordningar som är föremål för en utvärdering i efterhand i enlighet med punkt 2, under en period på upp till sex månader från deras ikraftträdande, eller för en längre period om kommissionen så beslutar efter att ha bedömt den utvärderingsplan som utarbetats för den berörda ordningen, såsom avses i punkt 8.

([33]) Kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 av den 21 april 2004 om genomförande av rådets förordning (EU) 2015/1589 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 140, 30.4.2004, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

2. Stödordningar ska vara föremål för en efterhandsutvärdering om de har en budget för statligt stöd eller redovisade utgifter på över 150 miljoner euro under ett visst år eller 750 miljoner euro under deras totala varaktighet. Den sammanlagda varaktigheten ska vara den sammanlagda varaktigheten för den berörda ordningen och eventuella tidigare stödordningar som omfattar ett liknande mål och geografiskt område från och med den 30 mars 2026. Utvärderingar i efterhand ska endast krävas för stödordningar vars sammanlagda varaktighet överstiger tre år, från och med den 30 mars 2026.

3. Kravet på efterhandsutvärdering kan åsidosättas för stödordningar som är en direkt efterföljande ordning till en stödordning som omfattar ett liknande mål och geografiskt område och som redan har utvärderats, för vilken en slutlig utvärderingsrapport har lämnats in i enlighet med den utvärderingsplan som kommissionen godkänt och som inte innehåller några negativa slutsatser. Om den slutliga utvärderingsrapporten för en stödordning inte överensstämmer med den godkända utvärderingsplanen ska den stödordningen skjutas upp med omedelbar verkan. En efterföljande ordning till en sådan upphävd stödordning ska inte omfattas av gruppundantag.

4. Utvärderingsplanen ska åtminstone omfatta i) målen för den stödordning som ska utvärderas, ii) utvärderingsfrågorna, iii) resultatindikatorerna, iv) den planerade utvärderingsmetoden, v) datainsamlingskraven, vi) föreslagen tidsram för utvärderingen, inbegripet datum för inlämnande av interimsrapporten och den slutliga utvärderingsrapporten, vii) en beskrivning av det oberoende organ som kommer att genomföra utvärderingen eller de kriterier som kommer att användas vid urvalet, och viii) rutinerna för att säkerställa att utvärderingen offentliggörs.

5. Syftet med utvärderingen i efterhand ska vara att kontrollera om de antaganden och villkor som ligger till grund för stödordningens förenlighet med den inre marknaden har bekräftats, i synnerhet stödåtgärdens nödvändighet och effektivitet mot bakgrund av dess allmänna och specifika mål. Utvärderingen i efterhand ska också omfatta en bedömning av stödordningens inverkan på konkurrens och handel.

6. En utvärdering i efterhand av det statliga stödet ska genomföras på grundval av en utvärderingsplan som kommissionen har godkänt.

7. För stödordningar som omfattas av utvärderingskravet enligt punkt 2 ska medlemsstaterna till kommissionen anmäla ett utkast till utvärderingsplan

a) inom 20 arbetsdagar från stödordningens ikraftträdande, om stödordningens budget uppgår till mer än 150 miljoner euro under ett visst år eller 750 miljoner euro under stödordningens totala varaktighet,

b) inom 30 arbetsdagar från en betydande ändring som ökar stödordningens budget till mer än 150 miljoner euro under ett visst år eller till 750 miljoner euro under stödordningens totala varaktighet,

c) inom 30 arbetsdagar efter registrering i den officiella bokföringen av utgifter inom ramen för stödordningen som uppgår till mer än 150 miljoner euro under ett år.

8. Utkastet till utvärderingsplan ska upprättas i enlighet med den gemensamma metod för utvärdering av statligt stöd som antagits av kommissionen. Kommissionen får besluta om förlängning av den ursprungliga sexmånadersperioden i beslutet om godkännande av utvärderingsplanen. Medlemsstaterna ska offentliggöra den utvärderingsplan som godkänts av kommissionen.

9. Utvärderingen i efterhand ska utföras av en expert som är oberoende i förhållande till den myndighet som beviljar stöd på grundval av en utvärderingsplan. Varje utvärdering ska inkludera åtminstone en halvtidsrapport och en slutlig utvärderingsrapport. Medlemsstaterna ska offentliggöra båda rapporterna.

10. Den slutliga utvärderingsrapporten ska lämnas till kommissionen senast nio månader innan den stödordningen upphör att gälla. Den perioden får förkortas för ordningar som utlöser krav på utvärdering under sina två sista genomförandeår. Den exakta omfattningen av och formerna för varje utvärdering ska anges i kommissionens beslut om godkännande av utvärderingsplanen. I anmälan av alla eventuella efterföljande stödåtgärder med ett liknande mål ska det beskrivas hur utvärderingsresultaten har beaktats.

*Artikel 21*

**Övervakning**

1. För att kommissionen ska kunna övervaka det stöd som undantas från anmälningsskyldigheten enligt denna förordning ska medlemsstaterna föra detaljerade register med den information och de styrkande handlingar som behövs för att avgöra om alla villkor i denna förordning är uppfyllda. Dessa register ska bevaras i tio år från den dag då stödet för särskilda ändamål beviljades eller det sista individuella stödet beviljades enligt stödordningen.

2. När det gäller stödordningar enligt vilka skattemässigt stöd beviljas automatiskt, såsom de som beviljas på grundval av skattedeklarationer från stödmottagarna, och där det inte sker någon förhandskontroll av att alla villkor för förenlighet med den inre marknaden är uppfyllda för varje stödmottagare, ska medlemsstaterna regelbundet kontrollera, åtminstone i efterhand och genom stickprov, att alla sådana villkor är uppfyllda, och dra de nödvändiga slutsatserna. Medlemsstaterna ska föra detaljerade register över dessa kontroller under minst tio år från den dag då kontrollerna utfördes.

3. Kommissionen får från varje medlemsstat begära ut all information och alla styrkande handlingar som kommissionen anser att den behöver för att kunna övervaka tillämpningen av denna förordning, bland annat den information som avses i punkterna 1 och 2. Den berörda medlemsstaten ska förse kommissionen med den begärda informationen och de begärda styrkande handlingarna inom 20 arbetsdagar från mottagandet av begäran, eller inom en längre tidsfrist om en sådan anges i begäran.

KAPITEL IV

**SLUTBESTÄMMELSER**

*Artikel 22*

**Övergångsbestämmelser**

1. Denna förordning ska tillämpas på individuellt stöd som har beviljats före dess ikraftträdande om stödet uppfyller samtliga villkor i denna förordning, med undantag för artikel 9.

2. Stöd som inte uppfyller villkoren för undantag från anmälningsskyldigheten i denna förordning ska bedömas av kommissionen på grundval av relevanta rambestämmelser, riktlinjer, meddelanden och tillkännagivanden som antagits av kommissionen.

3. Vid utgången av denna förordnings tillämpningsperiod ska stödordningar som undantagits från anmälningsskyldigheten enligt denna förordning fortsätta att vara undantagna i sex månader.

Reglerna i denna förordning får fortsätta att gälla efter giltighetsperioden när det gäller stöd som beviljats genom unionsmedel som förvaltas inom ramen för delad förvaltning under programperioden 2028–2034.

*Artikel 23*

**Ikraftträdande och tillämpning**

Denna förordning träder i kraft den 30 mars 2026.

Den ska tillämpas till och med den 31 december 2034.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 16 mars 2026.

*På kommissionens vägnar*
Ursula VON DER LEYEN
*Ordförande*

*BILAGA I*

**DEFINITION AV SMÅ OCH MEDELSTORA FÖRETAG**

*Artikel 1*

**Företag**

Varje enhet, oberoende av juridisk form, som bedriver ekonomisk verksamhet ska anses som ett företag. Som företag anses således sådana enheter som utövar ett hantverk eller annan verksamhet enskilt eller inom familjen, personsammanslutningar eller föreningar som bedriver en regelbunden ekonomisk verksamhet.

*Artikel 2*

**Personalstyrka och finansiella trösklar som definition av olika företagskategorier**

1. Kategorin mikroföretag samt små och medelstora företag (*SMF-kategorin*) utgörs av företag som sysselsätter färre än 250 personer och vars årsomsättning inte överstiger 50 miljoner euro eller vars balansomslutning inte överstiger 43 miljoner euro per år.

2. Inom kategorin små och medelstora företag definieras små företag som företag som sysselsätter färre än 50 personer och vars omsättning eller balansomslutning inte överstiger 10 miljoner euro per år.

3. Inom kategorin små och medelstora företag definieras mikroföretag som företag som sysselsätter färre än 10 personer och vars omsättning eller balansomslutning inte överstiger 2 miljoner euro per år.

*Artikel 3*

**Typer av företag som beaktas vid beräkning av personalstyrkan och de finansiella beloppen**

1. ”Fristående företag” är de företag som inte betecknas som partnerföretag enligt punkt 2 eller anknutet företag enligt punkt 3.

2. ”Partnerföretag” är de företag som inte betecknas som anknutna företag enligt punkt 3 och mellan vilka följande förbindelse föreligger: ett företag (överordnat företag) innehar ensamt eller tillsammans med ett eller flera andra anknutna företag enligt punkt 3 minst 25 % av kapitalet eller rösterna i ett annat företag (underordnat företag).

Ett företag får dock klassificeras som fristående, och alltså inte anses ha ett partnerföretag, även om tröskelvärdet på 25 % har uppnåtts eller överskridits, under förutsättning att det gäller följande kategorier av investerare och dessa enskilt eller tillsammans inte är anknutna i den mening som avses i punkt 3 till det berörda företaget:

a) Offentliga investeringsbolag, riskkapitalbolag, fysiska personer eller grupper av fysiska personer som regelbundet ägnar sig åt riskkapitalinvesteringar (så kallade affärsänglar) och som investerar eget kapital i icke börsnoterade företag, under förutsättning att dessa affärsänglars sammanlagda investering i ett och samma företag inte överstiger 1 250 000 euro.

b) Universitet eller forskningscentra utan vinstsyfte.

c) Institutionella investerare, inklusive regionala utvecklingsfonder.

d) Självständiga lokala myndigheter som har en årlig budget som understiger 10 miljoner euro och som har färre än 5 000 invånare.

3. ”Anknutna företag” är de företag som sinsemellan upprätthåller en av följande förbindelser:

a) Ett företag innehar en majoritet av rösterna för aktierna eller andelarna i ett annat företag.

b) Ett företag har rätt att utse eller entlediga en majoritet av ledamöterna i ett annat företags styrelse, ledning eller tillsynsorgan.

c) Ett företag har rätt att utöva ett bestämmande inflytande över ett annat företag enligt ett avtal som är slutet med detta eller enligt en bestämmelse i det företagets stadgar.

d) Ett företag som är aktieägare eller delägare i ett annat företag förfogar till följd av en överenskommelse med andra aktieägare eller delägare i företaget ensamt över en majoritet av rösterna för aktierna eller andelarna i det företaget.

Ett bestämmande inflytande anses inte föreligga då de investerare som avses i punkt 2 andra stycket inte direkt eller indirekt deltar i förvaltningen av det berörda företaget, dock utan att detta påverkar deras rättigheter som aktieägare eller delägare.

De företag som upprätthåller någon av de förbindelser som avses i första stycket via ett eller flera andra företag eller via de investerare som avses i punkt 2 ska också anses som anknutna företag.

De företag som upprätthåller någon av dessa förbindelser via en fysisk person eller en grupp fysiska personer i samverkan ska också anses som anknutna företag, om dessa företag helt eller delvis bedriver sin verksamhet på samma eller angränsande marknader.

Som ”angränsande marknad” ska betraktas marknaden för en produkt eller en tjänst i ett tidigare eller senare marknadsled.

4. Utom i de fall som avses i punkt 2 andra stycket, kan ett företag inte anses tillhöra SMF-kategorin, om 25 % eller mer av dess kapital eller dess röstandel direkt eller indirekt kontrolleras av ett eller flera offentliga organ, individuellt eller gemensamt.

5. Företagen får avge en försäkran om sin status som fristående företag, partnerföretag eller anknutet företag och om uppgifter rörande trösklarna i artikel 2. Även om kapitalspridningen inte gör det möjligt att exakt veta vem som innehar kapitalet, får företaget avge en sådan försäkran om det kan försäkra att det har rimliga skäl att anta att det inte till 25 % eller mer ägs av ett företag eller gemensamt av anknutna företag eller via fysiska personer eller grupper av fysiska personer. Sådana försäkringar ska avges utan att det påverkar de kontroller eller granskningar som föreskrivs i nationell lagstiftning eller i EU-lagstiftning.

*Artikel 4*

**Uppgifter som behövs för att beräkna personalstyrkan och de finansiella beloppen samt referensperiod**

1. Uppgifterna för beräkning av personalstyrkan och de finansiella beloppen ska hämtas från det senast godkända räkenskapsåret och beräknas på årsbasis. De beaktas från och med att räkenskaperna har godkänts. Omsättningen ska beräknas exklusive mervärdesskatt och andra indirekta skatter.

2. Om uppgifterna om ett företag beräknade på årsbasis vid datum för bokslut överstiger eller understiger de trösklar som anges i artikel 2 för personalstyrkan eller för de finansiella beloppen, erhåller eller förlorar företaget sin status av medelstort företag, litet företag eller mikroföretag först om detta inträffar under två på varandra följande år.

3. Om företaget är nyetablerat och bokslutet ännu inte har blivit godkänt, ska uppgifterna i fråga grunda sig på en skälig uppskattning som görs under räkenskapsåret.

*Artikel 5*

**Personalstyrkan**

Personalstyrkan motsvarar antalet årsarbetsenheter, det vill säga antalet personer som på heltid arbetat i företaget eller för företagets räkning under hela referensåret. Det arbete som utförs av personer som inte har arbetat hela året, som har arbetat deltid, oberoende av varaktighet, eller som utfört säsongsarbete ska beräknas som delar av årsarbetsenheter. Personalstyrkan utgörs av

a) löntagarna,

b) de personer som arbetar för företaget och som har en underordnad ställning i förhållande till detta och som i nationell rätt jämställs med löntagare,

c) de ägare som driver företaget,

d) de delägare som utövar en regelbunden verksamhet i företaget och som erhåller ekonomiska förmåner från företaget.

Lärlingar och studerande under yrkesutbildning som omfattas av lärlings- eller yrkesutbildningsavtal ska inte räknas in vid beräkningen av personalstyrkan. Den tid som utgörs av mödraledighet eller föräldraledighet ska inte räknas in.

*Artikel 6*

**Fastställande av uppgifterna om företaget**

1. I fråga om ett fristående företag ska fastställandet av uppgifterna, inklusive personalstyrkan, göras enbart på grundval av företagets egna räkenskaper.

2. Uppgifterna, inklusive personalstyrkan, om ett företag som har partnerföretag eller anknutna företag ska beräknas på grundval av räkenskaperna och andra uppgifter om företaget eller – om sådana finns – företagets konsoliderade räkenskaper eller de konsoliderade räkenskaperna där företaget räknats in genom konsolidering.

Till uppgifterna i första stycket ska aggregeras uppgifterna om det berörda företagets eventuella partnerföretag som är omedelbart överordnade eller underordnade i förhållande till det berörda företaget. Uppgifterna ska aggregeras i proportion till andelen av kapitalet eller rösträtten (den högsta av dessa båda andelar). Vid korsvist ägande ska den högsta andelen tillämpas.

Till uppgifterna i första och andra styckena ska läggas 100 % av uppgifterna för de eventuella företag som är direkt eller indirekt anknutna till det berörda företaget och som inte redan har tagits med i räkenskaperna genom konsolidering.

3. Vid tillämpningen av punkt 2 ska uppgifterna om de företag som är anknutna till det berörda företaget hämtas från räkenskaperna och andra uppgifter, konsoliderade om sådana finns. Till dessa ska läggas 100 % av uppgifterna för de företag som är anknutna till dessa partnerföretag, såvida inte uppgifterna om dessa har räknats in genom konsolidering.

Vid tillämpningen av punkt 2 ska uppgifterna om de företag som är anknutna till det berörda företaget hämtas från räkenskaperna och andra uppgifter, konsoliderade om sådana finns. Till dessa ska aggregeras proportionellt uppgifterna om de eventuella partnerföretag till dessa anknutna företag som är omedelbart överordnade eller underordnade i förhållande till dessa, om de inte redan har räknats in i de konsoliderade räkenskaperna i en proportion som motsvarar åtminstone den procentsats som anges i punkt 2 andra stycket.

4. När personalstyrkan inte framgår av de konsoliderade räkenskaperna, ska den beräknas genom att proportionellt aggregera uppgifterna om de företag till vilka detta företag är partnerföretag och lägga till uppgifterna om de företag till vilka det är anknutet.

*BILAGA II*

**INFORMATION OM STATLIGT STÖD SOM UNDANTAS ENLIGT DENNA FÖRORDNING**

DEL I – Information som ska lämnas genom kommissionens elektroniska anmälningssystem enligt vad som föreskrivs i artikel 19

| | | |
|---|---|---|
| Stödreferens | *[fylls i av kommissionen]* | |
| Medlemsstat | ..... | |
| Medlemsstatens referensnummer | ..... | |
| Region | Regionens/regionernas namn (*Nuts*) ([1])<br>.....<br>..... | Regionens stödstatus ([2])<br>.....<br>..... |
| Beviljande myndighet. | Namn | ..... |
| | Postadress<br>Webbadress | .....<br>..... |
| Stödåtgärdens benämning | ..... | |
| Nationell rättslig grund (hänvisning till relevant nationell officiell tidning) | ..... | |
| Webblänk till stödåtgärdens fullständiga text | ..... | |
| Typ av åtgärd | ☐ Stödordning | |
| | ☐ Stöd för särskilda ändamål | Det stödmottagande företagets namn och den koncern ([3]) det tillhör ..... |
| Ändring av en befintlig stödordning eller ett befintligt stöd för särskilda ändamål | | Kommissionens stödreferens<br>SA ..... |
| | ☐ Förlängning | |
| | ☐ Ändring | |
| Varaktighet ([4]) | ☐ Stödordning | dd/mm/åååå–dd/mm/åååå |
| Datum för beviljande. | ☐ Stöd för särskilda ändamål | dd/mm/åååå |
| Berörd(a) ekonomisk(a) sektor(er) | ☐ Alla stödberättigade ekonomiska sektorer | |
| | ☐ Begränsat till vissa sektorer: Precisera på Nace-gruppnivå ([5]) | ..... |
| Typ av stödmottagare | ☐ SMF | |
| | ☐ Små midcapföretag | |
| | ☐ Stora företag | |
| Beräknat antal stödmottagare: | ☐ Upp till 10<br>☐ 11–50<br>☐ 51–100<br>☐ 101–500<br>☐ 501–1 000<br>☐ Över 1 000 | |

| | | |
|---|---|---|
| Budget | Totalt årligt belopp för den budget som planeras enligt stödordningen ([6]) | Nationell valuta…(hela belopp) …… |
| | Sammanlagt belopp av stöd för särskilda ändamål som beviljats företaget ([7]) | Nationell valuta … (hela belopp) …… |
| Stödinstrument | ☐ Bidrag/Räntesubvention | |
| | ☐ Lån/Återbetalningspliktiga förskott | |
| | ☐ Garanti (i förekommande fall med en hänvisning till kommissionens beslut) ([8])<br>Hänvisning till kommissionens beslut SA …… | |
| | ☐ Skatteförmån eller skattebefrielse | |
| | ☐ Kapitalinvestering eller investering i form av kapital likställt med eget kapital | |
| | ☐ Annat *[precisera]*<br>……<br>Ange i vilken av nedanstående bredare kategori stödet passar bäst med hänsyn till dess verkningar/funktion:<br>☐ Bidrag<br>☐ Lån<br>☐ Garanti<br>☐ Skatteförmån<br>☐ Kapitalinvestering eller investering i form av kapital likställt med eget kapital | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| ☐ Vid medfinansiering från EU-fond(er) | Namn på EU-fond(er):<br>…… | Finansierings-belopp (per EU-fond)<br>……<br>…… | Nationell valuta…(hela belopp)<br>……<br>…… |

([1]) Nuts – Nomenklaturen för statistiska territoriella enheter. Vanligen anges regionen på nivå 2.
([2]) Artikel 107.3 a i EUF-fördraget (*A-status*), artikel 107.3 c i EUF-fördraget (*C-status*), områden utan stöd, dvs. områden som inte är berättigade till regionalstöd (*N-status*).
([3]) Med företag avses vid tillämpningen av konkurrensreglerna i fördraget och vid tillämpningen av denna förordning en enhet som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett enhetens rättsliga form och hur den finansieras. Domstolen har fastställt att enheter som (rättsligt eller faktiskt) kontrolleras av samma enhet bör betraktas som ett företag.
([4]) Period under vilken den beviljande myndigheten kan åta sig att bevilja stödet.
([5]) Nace Rev. 2,1 – Statistisk näringsgrensindelning i Europeiska gemenskapen. Sektorn ska vanligen anges på gruppnivå.
([6]) Om det är fråga om en stödordning: Ange det årliga totalbeloppet för den budget som planeras enligt stödordningen per år eller den beräknade skatteförlusten per år för samtliga stödinstrument som ingår i stödordningen.
([7]) I fall av stöd för särskilda ändamål: Ange totalt stödbelopp/total skatteförlust.
([8]) I förekommande fall, hänvisning till kommissionens beslut att godkänna metoden för att beräkna bruttobidragsekvivalenten, i överensstämmelse med artikel 5.2 d i förordningen.

DEL II – Information som ska lämnas genom kommissionens elektroniska anmälningssystem enligt vad som föreskrivs i artikel 19

*[Ange enligt vilken bestämmelse i denna förordning som stödåtgärden genomförs.]*

| Primärt mål | Högsta tillåtna stödnivå i % av de stödberättigande kostnaderna | Högsta stödbelopp i nationell valuta (hela belopp) |
|---|---|---|
| Stödordning för driftsstöd till sänkandet av externa transportkostnader (artikel 10) | …<br>(per ordning och år) | …. |

| Primärt mål | | Högsta tillåtna stödnivå i % av de stödberättigande kostnaderna | Högsta stödbelopp i nationell valuta (hela belopp) |
|---|---|---|---|
| Stödordning för driftsstöd för nya kommersiella förbindelser för godstrafik på järnväg och godstrafik på inre vattenvägar (artikel 11) | Första driftsåret | … | …… |
| | Andra driftsåret | … | |
| | Tredje driftsåret | … | |
| | Fjärde driftsåret | … | |
| | Femte driftsåret | … | |
| Stödordning för investeringsstöd som avser anläggningar för järnvägstjänster, anläggningar för inre vattenvägar och multimodala transportanläggningar för järnväg eller inre vattenvägar (artikel 12) | | … (per projekt) | …. |
| Investeringsstöd för särskilda ändamål som avser multimodala godsterminaler för järnväg och inre vattenvägar (artikel 12) | | … (per projekt) | … |
| Stödordning för investeringsstöd till privata spåranslutningar (artikel 13) | | … (per projekt) | …. |
| Stödordning för investeringsstöd till förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar (artikel 14) | | … (av det underliggande lånet) | …. |
| Stödordning för investeringsstöd till förvärv av intermodala lastenheter och kranar ombord på fartyg (artikel 15) | Intermodala lastenheter | … | …. |
| | Kranar ombord på fartyg | … | |
| Stödordning för investeringsstöd till driftskompatibilitet (artikel 16) | Investeringsprojekt som avses i punkt 3 a och 3 b | … | … |
| | Investeringsprojekt som avses i punkt 3 c–j | … | |
| Stödordningar för investeringsstöd för teknisk anpassning och modernisering inom sektorer för hållbara landtransporter (artikel 17) | | … | …. |

*BILAGA III*

**BESTÄMMELSER OM OFFENTLIGGÖRANDE AV INFORMATION ENLIGT ARTIKEL 9.1 C OCH 9.2**

Följande information om individuellt stöd enligt artikel 9.1 c ska offentliggöras:

a) Stödmottagarens namn.

b) Stödmottagarens referens.

c) Typ av företag (litet/medelstort, litet midcapföretag, stort) vid tidpunkten för beviljandet.

d) Region där stödmottagaren är belägen, på Nuts II-nivå ([1]).

e) Verksamhetsområde på Nace-gruppnivå ([2]).

f) Stödinslag, angivet i heltal i nationell valuta ([3]).

g) Stödinstrument ([4]) (bidrag/räntesubvention, lån/förskott med återbetalningsskyldighet/bidrag som ska återbetalas, garantier, skatteförmåner eller skattebefrielse, kapitalinvestering eller investering i form av kapital likställt med eget kapital, övrigt (precisera).

h) Datum för beviljande av stödet.

i) Stödets syfte.

j) Beviljande myndighet.

k) Stödåtgärdens referens ([5]).

Såsom fastställs i artikel 9.2 ska medlemsstaterna, när de organiserar sina övergripande webbplatser för statligt stöd, se till att informationen är lättillgänglig genom att offentliggöra den i kalkylbladsformat som möjliggör sökning och utdrag av uppgifter och som är lätt att publicera på internet, till exempel i csv- eller xml-format. Alla berörda parter ska ges tillträde till webbplatsen utan begränsningar. Ingen användarregistrering ska krävas för åtkomst till webbplatsen.

([1]) Nuts – Nomenklaturen för statistiska territoriella enheter. Vanligen anges regionen på nivå 2.

([2]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1893/2006 av den 20 december 2006 om fastställande av den statistiska näringsgrensindelningen Nace rev. 2 och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3037/90 och vissa EG-förordningar om särskilda statistikområden (EUT L 393, 30.12.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj).

([3]) Vid driftsstöd, det årliga stödbeloppet per stödmottagare. För investeringsstöd, investeringsbeloppet. För åtgärder enligt artikel 14, bruttobidragsekvivalenten.

([4]) Om stödet beviljas genom flera stödinstrument ska stödbeloppet anges per instrument.

([5]) Enligt den information som kommissionen har lämnat genom det förfarande som avses i artikel 19 i denna förordning.

*BILAGA IV*

**SMÅ MIDCAPFÖRETAG - Definition**

**Definition av små midcapföretag**

1. Företag

Varje enhet, oberoende av juridisk form, som bedriver ekonomisk verksamhet ska anses som ett företag. Detta inbegriper personsammanslutningar eller föreningar som bedriver regelbunden ekonomisk verksamhet.

2. Personalstyrka och finansiella tak

Kategorin små midcapföretag utgörs av företag som inte är små eller medelstora företag enligt bilaga I, som sysselsätter färre än 750 personer och vars omsättning inte överstiger 150 miljoner euro årligen eller vars balansomslutning inte överstiger 129 miljoner euro årligen.

3. Typer av företag som beaktas vid beräkning av personalstyrkan och de finansiella beloppen

3.1 ”Fristående företag” är de företag som inte betecknas som partnerföretag enligt punkt 3,2 eller anknutet företag enligt punkt 3,5.

3.2 ”Partnerföretag” är företag som inte betecknas som anknutna företag enligt punkt 3.4 och där ett företag (företag i tidigare marknadsled) innehar ensamt eller tillsammans med ett eller flera andra anknutna företag enligt punkt 3.5 minst 25 % av kapitalet eller rösterna i ett annat företag (företag i senare marknadsled).

3.3 Utom i de fall som avses i punkt 3.4 betraktas ett företag inte som ett litet midcapföretag om 25 % eller mer av dess kapital eller dess röster direkt eller indirekt kontrolleras av ett eller flera offentliga organ, individuellt eller gemensamt.

3.4 Med avvikelse från punkt 3.2 kan dock ett företag betecknas som fristående, och alltså inte anses ha några partnerföretag, även om 25 % eller mer av kapitalet eller rösterna innehas av följande kategorier av investerare, förutsatt att de investerarna individuellt eller gemensamt inte är anknutna i den mening som avses i punkt 3.5 till det berörda företaget:

a) Offentliga investeringsbolag, riskkapitalfonder eller private equity-fonder, fysiska personer eller grupper av fysiska personer som regelbundet ägnar sig åt riskkapitalinvesteringar (så kallade affärsänglar) och som investerar eget kapital i icke börsnoterade företag, under förutsättning att dessa affärsänglars sammanlagda investering i ett och samma företag inte överstiger 5 000 000 euro.

b) Universitet eller forskningscentra utan vinstsyfte.

c) Institutionella investerare, inklusive regionala utvecklingsfonder.

d) Självständiga lokala myndigheter som har en årlig budget som understiger 10 miljoner euro och som har färre än 5 000 invånare.

3.5 ”Anknutna företag” är de företag som sinsemellan upprätthåller en av följande förbindelser:

a) Ett företag innehar en majoritet av rösterna för aktierna eller andelarna i ett annat företag.

b) Ett företag har rätt att utse eller entlediga en majoritet av ledamöterna i ett annat företags styrelse, ledning eller tillsynsorgan.

c) Ett företag har rätt att utöva ett bestämmande inflytande över ett annat företag enligt ett avtal som är slutet med detta eller enligt en bestämmelse i det företagets stadgar.

d) Ett företag som är aktieägare eller delägare i ett annat företag förfogar till följd av en överenskommelse med andra aktieägare eller delägare i företaget ensamt över en majoritet av rösterna för aktierna eller andelarna i det företaget.

Ett bestämmande inflytande anses inte föreligga då sådana investerare som avses i punkt 3.4 inte direkt eller indirekt deltar i förvaltningen av det berörda företaget, dock utan att detta påverkar deras rättigheter som aktieägare eller delägare.

3.5.1 Företag som upprätthåller någon av de förbindelser som anges i punkt 3.5 via ett eller flera andra företag eller via sådana investerare som nämns i punkt 3.4 ska också anses som anknutna företag.

3.5.2 De företag som upprätthåller någon av de förbindelser som anges i punkt 3.5 via en fysisk person eller en grupp fysiska personer i samverkan ska också anses som anknutna företag, om dessa företag helt eller delvis bedriver sin verksamhet på samma eller angränsande marknader. I denna punkt menas med angränsande marknad marknaden för en produkt eller tjänst i ett föregående eller efterföljande marknadsled.

3.5.3 Om en alternativ investeringsfond enligt definitionen i artikel 4.1 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/61/EU ([1]) har investerat i ett företag bör följande inte betraktas som anknutna företag vid tillämpningen av punkt 3.5:

a) Det företaget och den alternativa investeringsfonden.

b) Det företaget och förvaltaren av den alternativa investeringsfonden.

c) Det företaget och ett annat företag som den alternativa investeringsfonden har investerat i.

Första stycket ska tillämpas förutsatt att samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) Den alternativa investeringsfonden, dess förvaltare och de berörda företagen har separat bokföring.

b) Den alternativa investeringsfonden och dess förvaltare har en på förhand fastställd investeringsstrategi om att gå ur det eller de berörda företagen, inbegripet genom att realisera värdet genom försäljning av företaget eller på annat sätt.

3.6 Företagen får avge en försäkran om sin status som fristående företag, partnerföretag eller anknutet företag och om uppgifter rörande de tak som anges i punkt 2. Även om kapitalspridningen inte gör det möjligt att exakt veta vem som innehar kapitalet, får företaget avge en sådan försäkran om det kan försäkra att det har rimliga skäl att anta att det inte till 25 % eller mer ägs av ett företag eller gemensamt av anknutna företag eller via fysiska personer eller grupper av fysiska personer. Sådana försäkringar ska avges utan att det påverkar de kontroller eller granskningar som föreskrivs i nationell lagstiftning eller i unionsregler.

4. Uppgifter som behövs för att beräkna personalstyrkan och de finansiella beloppen samt referensperiod

4.1 Uppgifterna för beräkning av personalstyrkan och de finansiella beloppen ska hämtas från det senast godkända räkenskapsåret och beräknas på årsbasis. De beaktas från och med att räkenskaperna har godkänts. Omsättningen ska beräknas exklusive mervärdesskatt och andra indirekta skatter.

4.2 Om uppgifterna om ett företag, beräknade på årsbasis vid datum för bokslut, visar att personalstyrkan eller de finansiella beloppen överstiger eller understiger de tak som anges i punkt 2 medför detta inte att företaget erhåller eller förlorar sin status som litet midcapföretag, om inte detta inträffar under två på varandra följande år.

([1]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/61/EU av den 8 juni 2011 om förvaltare av alternativa investeringsfonder samt om ändring av direktiv 2003/41/EG och 2009/65/EG och förordningarna (EG) nr 1060/2009 och (EU) nr 1095/2010 (EUT L 174, 1.7.2011, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj).

4.3 Om företaget är nyetablerat och bokslutet ännu inte har blivit godkänt, ska uppgifterna i fråga grunda sig på en skälig uppskattning som görs under räkenskapsåret.

5. Personalstyrkan

5.1 Personalstyrkan motsvarar antalet personer som på heltid arbetat i företaget eller för företagets räkning under hela referensåret (*årsarbetsenheter*). Det arbete som utförs av personer som inte har arbetat hela året, som har arbetat deltid, oberoende av varaktighet, eller som utfört säsongsarbete ska beräknas som delar av årsarbetsenheter. Personalstyrkan utgörs av

a) löntagarna,

b) de personer som arbetar för företaget och som har en underordnad ställning i förhållande till detta och som i nationell rätt jämställs med löntagare,

c) de ägare som driver företaget,

d) de delägare som utövar en regelbunden verksamhet i företaget och som erhåller ekonomiska förmåner från företaget.

5.2 Lärlingar och studerande under yrkesutbildning som omfattas av lärlings- eller yrkesutbildningsavtal ska inte räknas in vid beräkningen av personalstyrkan. Den tid som utgörs av mödraledighet eller föräldraledighet ska inte räknas in.

6. Fastställande av uppgifterna om företaget

6.1 I fråga om ett fristående företag ska fastställandet av uppgifterna, inklusive personalstyrkan, göras enbart på grundval av företagets egna räkenskaper.

6.2 Uppgifterna, inklusive personalstyrkan, om ett företag som har partnerföretag eller anknutna företag enligt punkt 3 ska beräknas på grundval av räkenskaperna och andra uppgifter om företaget eller – om sådana finns – företagets konsoliderade räkenskaper eller de konsoliderade räkenskaperna där företaget räknats in genom konsolidering.

Till uppgifterna i första stycket ska aggregeras uppgifterna om det berörda företagets eventuella partnerföretag som är omedelbart överordnade eller underordnade i förhållande till det berörda företaget. Uppgifterna ska aggregeras i proportion till andelen av kapitalet eller rösträtten, den högsta av dessa båda andelar. Vid korsvist ägande ska den högsta andelen tillämpas.

Till uppgifterna i första och andra styckena ska läggas 100 % av uppgifterna för de eventuella företag som är direkt eller indirekt anknutna till det berörda företaget och som inte redan har tagits med i räkenskaperna genom konsolidering.

6.3 Vid tillämpningen av punkt 6.2 ska uppgifterna om de företag som är anknutna till det berörda företaget hämtas från räkenskaperna och andra uppgifter, konsoliderade om sådana finns. Till dessa ska läggas 100 % av uppgifterna för de företag som är anknutna till dessa partnerföretag, såvida inte uppgifterna om dessa har räknats in genom konsolidering.

Vid tillämpningen av punkt 6.2 ska uppgifterna om de företag som är anknutna till det berörda företaget hämtas från räkenskaperna och andra uppgifter, konsoliderade om sådana finns. Till dessa ska aggregeras proportionellt uppgifterna om de eventuella partnerföretag till dessa anknutna företag som är omedelbart överordnade eller underordnade i förhållande till dessa, om de inte redan har räknats in i de konsoliderade räkenskaperna i en proportion som motsvarar åtminstone den procentsats som anges i punkt 6.2 andra stycket.

6.4 När personalstyrkan inte framgår av de konsoliderade räkenskaperna, ska den beräknas genom att proportionellt aggregera uppgifterna om de företag till vilka detta företag är partnerföretag och lägga till uppgifterna om de företag till vilka det är anknutet.