



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, XXX
[...] (2024) XXX draft

ANNEX

SENSITIVE*
UNTIL ADOPTION

ALLEGATO

alla

COMUNICAZIONE DELLA COMMISSIONE

Approvazione del contenuto di un progetto di regolamento della Commissione che dichiara compatibili con il mercato interno, in applicazione degli articoli 93, 107 e 108 del trattato, alcune categorie di aiuti nel settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

ALLEGATO

Regolamento della Commissione che dichiara compatibili con il mercato interno, in applicazione degli articoli 93, 107 e 108 del trattato, alcune categorie di aiuti nel settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale

(Testo rilevante ai fini del SEE)

PROGETTO

LA COMMISSIONE EUROPEA,

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

visto il regolamento (UE) 2022/2586 del Consiglio, del 19 dicembre 2022, sull'applicazione degli articoli 93, 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a determinate categorie di aiuti di Stato nel settore del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale¹, in particolare l'articolo 1,

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

considerando quanto segue:

- (1) I finanziamenti statali che soddisfano i criteri di cui all'articolo 107, paragrafo 1, del trattato costituiscono aiuti di Stato e sono soggetti a notifica alla Commissione ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 3, del trattato. Tuttavia, secondo il disposto dell'articolo 109 del trattato, il Consiglio può stabilire le categorie di aiuti che sono esentate da tale obbligo di notifica. In conformità dell'articolo 108, paragrafo 4, del trattato, la Commissione può adottare regolamenti concernenti queste categorie di aiuti di Stato.
- (2) Il regolamento (UE) 2022/2586 del Consiglio conferisce alla Commissione il potere di dichiarare che, nel rispetto di determinate condizioni, gli aiuti necessari per il coordinamento dei trasporti di cui all'articolo 93 del trattato possono essere esentati dall'obbligo di notifica.
- (3) Gli aiuti relativi al trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e multimodale, sono considerati compatibili con il trattato se soddisfano le necessità del coordinamento dei trasporti ovvero se corrispondono alla compensazione per l'assolvimento di alcuni obblighi di servizio pubblico in linea con l'articolo 93 del trattato.
- (4) Ai fini del conseguimento degli obiettivi di neutralità climatica dell'UE proposti dalla Commissione nel 2019 e stabiliti nel Green Deal europeo², è necessaria una trasformazione verde e digitale fondamentale dei trasporti nell'UE. Nell'ambito della strategia del 2020 della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente³, l'UE

¹ GU L 338 del 30.12.2022, pag. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>.

² Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, Il Green Deal europeo (COM(2019) 640 final).

³ COM(2020) 789 final.

ha invitato gli Stati membri a adottare misure volte a rendere tutti i modi di trasporto più sostenibili e a promuovere il passaggio a modi di trasporto più sostenibili.

- (5) L'articolo 11 del trattato sottolinea l'impegno dell'Unione a favore della tutela dell'ambiente e della sostenibilità, ponendo l'accento sull'integrazione di prescrizioni ambientali nella definizione e nell'attuazione delle sue politiche e attività. La Commissione riconosce l'importanza di pratiche sostenibili nel settore dei trasporti.
- (6) Sulla base dell'esperienza acquisita dalla Commissione in relazione all'applicazione dell'articolo 93 del trattato, alcune categorie di aiuti di Stato rispondenti alle necessità di coordinamento dei trasporti non danno luogo a distorsioni significative della concorrenza e degli scambi tra gli Stati membri, purché soddisfino determinati criteri chiari di compatibilità definiti sulla base dell'ampia prassi decisionale.
- (7) Il presente regolamento dovrebbe applicarsi alle misure di aiuto di Stato concesse alle imprese nel settore ferroviario, in quello delle vie navigabili interne e in quello del trasporto multimodale.
- (8) Gli aiuti che soddisfano tutte le condizioni sia generali che specifiche previste dal presente regolamento per le diverse categorie di aiuti dovrebbero essere esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato.
- (9) Gli aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 1, del trattato non contemplati dal presente regolamento rimangono soggetti all'obbligo di notifica enunciato all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato. Il presente regolamento non osta a che gli Stati membri possano notificare aiuti i cui obiettivi corrispondono a quelli perseguiti dal regolamento.
- (10) Il presente regolamento dovrebbe consentire una maggiore semplificazione e dovrebbe promuovere una maggiore trasparenza, una valutazione e controlli effettivi della conformità alle norme sugli aiuti di Stato a livello nazionale e dell'UE, nel rispetto dei poteri istituzionali della Commissione e degli Stati membri. Ciò è in linea con la comunicazione della Commissione concernente la modernizzazione degli aiuti di Stato dell'UE⁴ e con l'esito del controllo dell'adequazione effettuato dalla Commissione nel 2020⁵, che evidenzia la necessità di ridurre gli oneri amministrativi e garantire una spesa pubblica efficiente.
- (11) Le condizioni generali per l'applicazione del presente regolamento sono stabilite sulla base di una serie di principi comuni che garantiscono che l'aiuto in questione: i) persegua l'obiettivo del coordinamento dei trasporti; ii) abbia un chiaro effetto di incentivazione; iii) sia necessario, appropriato e proporzionato; iv) sia concesso in piena trasparenza e sottoposto a un meccanismo di controllo e a una periodica valutazione; e v) non alteri la concorrenza e gli scambi in misura tale da compromettere gli interessi generali dell'UE.
- (12) Per garantire che gli aiuti siano necessari e costituiscano un incentivo all'ulteriore sviluppo di attività o progetti, il presente regolamento non dovrebbe applicarsi agli aiuti a favore di attività che il beneficiario avvierebbe in ogni caso anche in mancanza di aiuti. Gli aiuti dovrebbero essere esentati dalla notifica a norma del presente

⁴ COM(2012) 209 final dell'8.5.2012.

⁵ Documento di lavoro dei servizi della Commissione del 30 ottobre 2020: *Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance* (SWD(2020) 257 final).

regolamento solo se i lavori relativi al progetto o all'attività sovvenzionati iniziano dopo che il beneficiario ha presentato domanda scritta di aiuto.

- (13) Qualora un aiuto ad hoc agli investimenti contemplato dal presente regolamento sia concesso a beneficio di una grande impresa, è opportuno che lo Stato membro verifichi che, oltre a soddisfare le condizioni relative all'effetto di incentivazione che si applicano alle PMI, il beneficiario abbia analizzato, come dovrà comprovare la sua documentazione interna, la fattibilità dell'investimento sovvenzionato in presenza o in assenza dell'aiuto. In tali casi lo Stato membro dovrebbe verificare che tale documentazione confermi che l'aiuto determinerà un aumento sostanziale della portata dell'investimento sostenuto dall'aiuto, un aumento sostanziale dell'importo totale speso dal beneficiario per tale investimento e/o un aumento sostanziale della rapidità di realizzazione dell'investimento.
- (14) Per i regimi di aiuto automatici sotto forma di agevolazioni fiscali è opportuno continuare a prevedere una condizione specifica per quanto riguarda l'effetto di incentivazione, in quanto gli aiuti previsti nell'ambito di tali regimi sono concessi automaticamente. Tale condizione specifica comporta che tali regimi di aiuto dovrebbero andare a sostenere soltanto progetti o attività i cui lavori iniziano dopo l'entrata in vigore dei regimi stessi. Questa condizione non si dovrebbe applicare tuttavia nel caso di regimi di aiuti subentrati a regimi precedenti, purché l'attività fosse già coperta dai regimi precedenti sotto forma di agevolazioni fiscali. Per la valutazione dell'effetto di incentivazione dei regimi di aiuto subentrati a regimi precedenti, il momento cruciale è quello in cui la misura fiscale è stata stabilita per la prima volta nel regime originario.
- (15) Gli aiuti al funzionamento destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti che soddisfano le condizioni di cui al presente regolamento dovrebbero essere considerati come aventi un effetto di incentivazione se gli aiuti vengono trasferiti agli utenti, aumentando quindi la domanda di servizi di trasporto sostenibili e di trasferimento modale. La pubblicità mira ad accrescere la consapevolezza delle misure disponibili per ridurre il divario di competitività tra modi di trasporto terrestre sostenibili e modi di trasporto esclusivamente su strada o altri modi di trasporto concorrenti più inquinanti, ed è pertanto considerata atta a garantire che l'aiuto si rifletta nel prezzo che gli utenti sono tenuti a pagare. In ogni caso, gli aiuti al funzionamento volti a ridurre i costi esterni dei trasporti non dovrebbero essere concessi qualora il modo di trasporto più inquinante non costituisca un'alternativa valida al modo di trasporto sostenibile. Mentre per i servizi di trasporto passeggeri esiste sempre un'alternativa sostenibile sul piano commerciale più inquinante al trasporto ferroviario o per vie navigabili interne, nel settore del trasporto merci la competitività dipende dalla distanza percorsa dalle operazioni di trasporto. Ciò non si applica alle operazioni a carro singolo, in quanto tale tipo di trasporto ferroviario unimodale è meno redditizio rispetto al trasporto esclusivamente su strada, indipendentemente dalla distanza percorsa, in considerazione dei costi di raccolta e aggregazione di carri di clienti diversi.
- (16) A fini di trasparenza, di parità di trattamento e di controllo efficace, il presente regolamento dovrebbe applicarsi soltanto agli aiuti che possono essere calcolati con precisione in termini di equivalente sovvenzione lordo ex ante, senza che sia necessario effettuare una valutazione dei rischi ("aiuti trasparenti"). Per alcuni strumenti di aiuto, quali i prestiti, le garanzie, le misure fiscali, le misure per il finanziamento del rischio e, in particolare, gli anticipi rimborsabili, il presente regolamento stabilisce le condizioni alle quali tali strumenti possono essere considerati trasparenti. I conferimenti di capitale

non dovrebbero essere considerati aiuti trasparenti. Per quanto riguarda le piccole e medie imprese (PMI), la comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie⁶ precisa i livelli di premi annuali al di sopra dei quali si ritiene che una garanzia dello Stato non costituisca aiuto.

- (17) Per garantire che gli aiuti siano proporzionati e limitati all'importo necessario, il presente regolamento stabilisce gli importi massimi di aiuto in termini di intensità di aiuto rispetto a una serie di costi ammissibili. Sulla base dell'esperienza della Commissione, l'intensità di aiuto è fissata a un livello tale da ridurre al minimo le distorsioni della concorrenza e degli scambi imputabili all'attività sovvenzionata, affrontando nel contempo adeguatamente il fallimento del mercato o un altro ostacolo al coordinamento dei trasporti.
- (18) Per il calcolo dell'intensità di aiuto devono essere inclusi solo i costi ammissibili. Per individuare i costi ammissibili è opportuno avvalersi di prove documentarie chiare, specifiche e aggiornate. Il presente regolamento non esenta gli aiuti che superano la relativa intensità di aiuto. Tutte le cifre utilizzate dovrebbero essere intese al lordo di qualsiasi imposta o altri oneri. Gli aiuti erogabili in più quote dovrebbero essere attualizzati al loro valore al momento della concessione. I costi ammissibili dovrebbero essere altresì attualizzati al loro valore al momento della concessione dell'aiuto. Il tasso di interesse da applicare ai fini dell'attualizzazione e del calcolo dell'importo dell'aiuto nel caso di aiuti diversi dalle sovvenzioni dirette dovrebbe essere rispettivamente il tasso di attualizzazione e il tasso di riferimento applicabili al momento della concessione. Tali tassi sono stabiliti nella comunicazione della Commissione relativa alla revisione del metodo di fissazione dei tassi di riferimento e di attualizzazione⁷.
- (19) La Commissione dovrebbe garantire che gli aiuti autorizzati non incidano sulla concorrenza e sugli scambi in misura tale da compromettere gli interessi generali dell'UE. Pertanto, è opportuno escludere dall'ambito di applicazione del presente regolamento gli aiuti a favore di beneficiari destinatari di un ordine di recupero pendente per effetto di una precedente decisione della Commissione che dichiara un aiuto illegale e incompatibile con il mercato interno.
- (20) È opportuno escludere dall'ambito di applicazione del presente regolamento gli aiuti concessi alle imprese in difficoltà, poiché tali aiuti dovrebbero essere valutati alla luce degli orientamenti sugli aiuti di Stato per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese non finanziarie in difficoltà⁸.
- (21) Il presente regolamento concretizza la vasta esperienza acquisita dalla Commissione nella valutazione degli aiuti al funzionamento destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti. Tali aiuti dovrebbero essere quantificati sulla base dei costi esterni evitati adottando una soluzione di trasporto più verde rispetto a un modo di trasporto concorrente e più inquinante, quale il trasporto esclusivamente su strada. Gli aiuti possono assumere la forma di una riduzione dei costi sostenuti dalle imprese ferroviarie per l'utilizzo dell'infrastruttura della rete ferroviaria rispetto ai costi che gli operatori stradali sostengono per l'utilizzo dell'infrastruttura stradale. Gli aiuti al funzionamento

⁶ GU C 155 del 20.6.2008, pag. 10.

⁷ GU C 14 del 19.1.2008, pag. 6.

⁸ GU C 249 del 31.7.2014, pag. 1.

destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti dovrebbero essere disciplinati dal presente regolamento soltanto qualora le distorsioni della concorrenza e degli scambi siano limitate e soggette a condizioni ben definite. Ciò si verifica quando i costi esterni evitati sono calcolati conformemente alle norme e alla metodologia stabilite nel manuale della Commissione sui costi esterni dei trasporti⁹ e l'intensità di aiuto rimane al di sotto di determinate soglie. Ciò garantisce che l'intensità di aiuto sia strettamente limitata alla compensazione dei costi esterni evitati grazie all'utilizzo di un modo di trasporto più sostenibile.

- (22) Inoltre, gli aiuti al funzionamento a sostegno di imprese ferroviarie o di organizzatori dei trasporti al momento dell'avvio di nuovi collegamenti commerciali dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento soltanto se le distorsioni della concorrenza e degli scambi sono limitate e soggette a condizioni ben definite. Ciò si verifica in caso di: i) nuovi collegamenti commerciali ferroviari e lungo vie navigabili interne per il trasporto di merci; e ii) nuovi collegamenti commerciali ferroviari per il trasporto di passeggeri per servizi di linea tra terminal di trasporto situati in Stati membri diversi ("servizi ferroviari transfrontalieri di trasporto passeggeri") o a più di 400 chilometri di distanza l'uno dall'altro ("servizi ferroviari di trasporto passeggeri a lunga distanza"). L'importo dell'aiuto è calcolato in relazione alle perdite di esercizio subite dal beneficiario durante i primi cinque anni di esercizio del nuovo collegamento commerciale e l'intensità di aiuto deve rimanere al di sotto di una determinata soglia.
- (23) Gli investimenti a favore di impianti di trasporto unimodali e multimodali ferroviari e per vie navigabili interne e in diramazioni private in tutta l'UE sono fondamentali per garantire la connettività e il funzionamento sostenibile dell'economia e la coesione tra gli Stati membri. Tali investimenti promuovono le priorità della strategia del 2020 della Commissione per una mobilità sostenibile e intelligente¹⁰, che dà priorità allo sviluppo di impianti di trasporto multimodale. Il presente regolamento riguarda gli aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti ferroviari, impianti per vie navigabili interne, impianti di trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne e diramazioni private. Per motivi di chiarezza, il presente regolamento si applica anche agli aiuti di Stato per gli impianti di trasporto multimodale situati presso porti marittimi e che hanno collegamenti ferroviari o per vie navigabili interne. Sulla base dell'esperienza acquisita dalla Commissione nella valutazione di questo tipo di aiuti, il presente regolamento mira a ridurre gli oneri amministrativi causati dalla notifica di misure di aiuto di Stato semplici e a consentire alla Commissione di concentrarsi sui casi potenzialmente più distorsivi. Le condizioni per l'esenzione dall'obbligo di notifica degli aiuti agli investimenti destinati ad impianti ferroviari, impianti per vie navigabili interne, impianti di trasporto multimodale ferroviari e per vie navigabili interne e diramazioni private dovrebbero limitare le distorsioni della concorrenza e degli scambi che comprometterebbero la parità di condizioni nel mercato interno, in particolare garantendo la proporzionalità dell'aiuto.
- (24) Gli aiuti agli investimenti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne e di alcune categorie di attrezzature utilizzate nei servizi di trasbordo

⁹ Commissione europea, direzione generale della Mobilità e dei trasporti, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1*, Ufficio delle pubblicazioni, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

¹⁰ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, *Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro* (COM(2020) 789 final del 9.12.2020).

connessi al trasporto multimodale sostenibile (ossia unità di carico intermodali e gru a bordo di navi) dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento soltanto se le distorsioni della concorrenza e degli scambi sono limitate. Per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne, tale situazione si verifica se l'aiuto assume la forma di una garanzia a favore dell'acquirente del veicolo soggetta a condizioni ben definite. Per l'acquisto di alcuni tipi di attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile, si tratta dei regimi di aiuti riguardanti le gru a bordo di navi e le unità di carico intermodali e dei regimi in cui l'intensità di aiuto rimane al di sotto di soglie ben definite.

- (25) In linea con le politiche dell'Unione in materia di trasporti e digitale, sono necessari ulteriori sforzi per consentire la comunicazione tra i diversi sistemi di informazione sui trasporti, il coordinamento delle reti di trasporto e la concorrenza transfrontaliera nonché per migliorare la sicurezza dei trasporti nell'UE. Ciò è necessario in considerazione della diversità delle norme delle reti di trasporto e della mancanza di armonizzazione tecnica, di strumenti e sistemi incompatibili per la raccolta e la condivisione di dati e di preoccupazioni in materia di sovranità dei dati. Inoltre, la Commissione ha tratto insegnamenti dalla sua esperienza nella valutazione delle misure a sostegno dell'interoperabilità che le sono state notificate ai sensi delle linee guida adottate dalla Commissione nel 2008 in materia di aiuti di Stato alle imprese ferroviarie¹¹. L'esperienza dimostra che esistono gravi fallimenti del mercato dovuti a carenze di coordinamento e allo svantaggio derivante dall'agire in veste di pioniere, una situazione in cui i vantaggi connessi all'adozione di una tecnologia o di una norma specifica vanno al di là dell'interesse commerciale degli operatori dei trasporti.
- (26) È il caso, ad esempio, dei sistemi di controllo dei treni e del traffico, quali il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS). L'ERTMS è un unico sistema europeo di segnalamento e controllo della velocità che garantisce l'interoperabilità dei sistemi ferroviari nazionali, riducendo i costi di acquisto e manutenzione dei sistemi di segnalamento e aumentando la velocità dei treni, la capacità dell'infrastruttura e il livello di sicurezza del trasporto ferroviario. L'ERTMS è costituito dal sistema europeo di controllo dei treni (ETCS), ossia un sistema di segnalamento in cabina che comprende la protezione automatica dei treni, la radio mobile ferroviaria (*Railway Mobile Radio - RMR*), il funzionamento automatico dei treni (ATO) e le norme di esercizio. In considerazione dei limitati effetti negativi sulla concorrenza e sugli scambi che gli aiuti per l'interoperabilità hanno e tenuto conto dell'esperienza acquisita, tali aiuti dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento a condizioni ben definite e qualora il veicolo per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne in questione rimanga iscritto nel pertinente registro nazionale e/o in un pertinente registro europeo dei veicoli per cinque anni dopo l'attuazione dell'investimento.
- (27) Al fine di promuovere la competitività del trasporto ferroviario e per vie navigabili interne è inoltre necessario promuovere l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento dei veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne e di alcune categorie di attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile. Il sostegno a tali investimenti dovrebbe essere subordinato a condizioni che limitino le distorsioni della concorrenza e degli scambi che comprometterebbero la parità di condizioni nel mercato interno. In particolare, esse dovrebbero garantire la necessità e la proporzionalità dell'aiuto e

¹¹ Comunicazione della Commissione, Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie (GU C 184 del 22.7.2008, pag. 13).

includere misure di salvaguardia sul tipo di aiuto, sui beneficiari ammissibili e sui costi ammissibili.

- (28) Gli aiuti alle imprese per adeguarsi a norme future dell'Unione possono far sì che si raggiunga più rapidamente un elevato livello di armonizzazione e normazione. Gli investimenti che permettono alle imprese di adeguarsi a norme dell'Unione già adottate non dovrebbero poter beneficiare di aiuti. Tuttavia, nei casi in cui la norma dell'UE pertinente è già stata adottata ma non è ancora entrata in vigore l'aiuto può avere un effetto di incentivazione se fa sì che l'investimento sia realizzato e completato almeno 12 mesi prima dell'entrata in vigore della norma, qualora la norma non si applichi retroattivamente. Per non dissuadere gli Stati membri dal fissare norme nazionali vincolanti più rigorose o più ambiziose delle corrispondenti norme dell'UE, le misure di aiuto possono avere un effetto di incentivazione a prescindere dalla presenza di tali norme nazionali. Lo stesso vale per gli aiuti concessi in presenza di norme nazionali vincolanti adottate in assenza di norme dell'UE.
- (29) In ragione del rischio più elevato di indebite distorsioni della concorrenza e degli scambi, alcune categorie di aiuti dovrebbero essere valutate dalla Commissione previa notifica quando riguardano importi elevati di aiuti concessi per singolo progetto. Gli aiuti di importo superiore a tali soglie dovrebbero rimanere soggetti all'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato. È opportuno evitare che le soglie di cui al presente regolamento siano eluse mediante il frazionamento artificiale di progetti in più progetti con caratteristiche, obiettivi o beneficiari simili.
- (30) Alla luce del loro maggior impatto potenziale sugli scambi e sulla concorrenza, i regimi di aiuto di ampia portata con una dotazione di bilancio superiore a una certa soglia calcolata in un dato anno o in totale in base a un valore assoluto dovrebbero in linea di principio essere soggetti alla valutazione relativa agli aiuti di Stato. Tale valutazione dovrebbe mirare a verificare la realizzazione delle ipotesi e delle condizioni da cui dipende la compatibilità del regime e l'efficacia della misura di aiuto alla luce dei suoi obiettivi generali e specifici. Essa dovrebbe inoltre indicare l'incidenza del regime sulla concorrenza e sugli scambi. Al fine di garantire parità di trattamento, la valutazione sugli aiuti di Stato dovrebbe essere effettuata sulla base di un piano di valutazione approvato dalla Commissione. Sebbene tali piani dovrebbero di norma essere elaborati al momento della concezione del regime e approvati in tempo per la sua entrata in vigore, ciò non è sempre possibile in tutti i casi. Pertanto, per non ritardarne l'entrata in vigore, il presente regolamento dovrebbe applicarsi a tali regimi per un periodo iniziale massimo di sei mesi. La Commissione può decidere di prolungare tale durata dopo l'approvazione del piano di valutazione. A tal fine, il piano di valutazione dovrebbe essere notificato alla Commissione entro 20 giorni lavorativi dall'entrata in vigore del regime. La Commissione può anche in via eccezionale decidere che, viste le caratteristiche specifiche del caso, una valutazione non è necessaria.
- (31) La Commissione dovrebbe ricevere dallo Stato membro le informazioni richieste per poter esaminare il piano di valutazione. La Commissione dovrebbe inoltre richiedere informazioni supplementari senza indebiti ritardi. Ciò consentirà allo Stato membro di fornire le informazioni mancanti affinché la Commissione possa adottare una decisione. Le modifiche dei regimi oggetto di valutazione diverse dalle modifiche che non possono incidere sulla compatibilità del regime di aiuti rientranti nell'ambito di applicazione del presente regolamento o che non possono incidere sostanzialmente sul contenuto del piano di valutazione approvato dovrebbero essere valutate tenendo conto dell'esito della valutazione e dovrebbero essere escluse dall'ambito di applicazione del presente

regolamento. Le modifiche di carattere puramente formale o amministrativo, comprese quelle attuate nel quadro delle misure cofinanziate dall'UE, non dovrebbero, in linea di principio, essere considerate tali da incidere sostanzialmente sul contenuto del piano di valutazione approvato.

- (32) Per verificare il rispetto delle soglie di notifica e delle intensità massime di aiuto stabilite dal presente regolamento, occorre tenere conto dell'importo totale delle misure di aiuto di Stato concesse all'attività o al progetto sovvenzionati. È opportuno che il presente regolamento precisi le circostanze in cui è possibile il cumulo tra diverse categorie di aiuti. Gli aiuti esentati a norma del presente regolamento possono essere cumulati con altri aiuti compatibili esentati a norma di altri regolamenti o autorizzati dalla Commissione, purché riguardino costi ammissibili individuabili diversi. Qualora diverse fonti di aiuto riguardino gli stessi costi ammissibili individuabili, in tutto o in parte coincidenti, il cumulo è consentito fino all'intensità o all'importo di aiuto più elevati applicabili agli aiuti in questione in base al presente regolamento. È inoltre opportuno che il presente regolamento introduca norme specifiche per il cumulo tra misure di aiuto con e senza costi ammissibili individuabili e per il cumulo con aiuti "de minimis". Spesso gli aiuti "de minimis" non sono concessi per specifici costi ammissibili o non sono a essi imputabili. In tali casi, dovrebbe essere possibile cumulare liberamente l'aiuto "de minimis" con gli aiuti di Stato esentati ai sensi del presente regolamento. Tuttavia, se gli aiuti "de minimis" e gli aiuti di Stato esentati ai sensi del presente regolamento sono concessi per gli stessi costi ammissibili individuabili, il cumulo dovrebbe essere consentito solo fino all'intensità massima di aiuto di cui al capo II.
- (33) I finanziamenti gestiti a livello centralizzato dalle istituzioni, dalle agenzie, dalle imprese comuni o da altri organismi dell'Unione che non sono direttamente o indirettamente controllati dagli Stati membri non costituiscono aiuti di Stato. Se tali finanziamenti dell'Unione sono combinati con aiuti di Stato, soltanto l'aiuto di Stato dovrebbe essere preso in considerazione ai fini della determinazione del rispetto o meno delle soglie di notifica e delle intensità massime di aiuto. Ciò si applica a condizione che l'importo totale del finanziamento pubblico concesso in relazione agli stessi costi ammissibili non superi il tasso di finanziamento più favorevole stabilito nella normativa applicabile del diritto dell'Unione.
- (34) La trasparenza degli aiuti di Stato è essenziale per la corretta applicazione delle norme del trattato e favorisce un migliore rispetto delle norme, una maggiore responsabilità, valutazioni tra pari e, in ultima analisi, una maggiore efficacia della spesa pubblica. In un'ottica di trasparenza, gli Stati membri dovrebbero creare siti web esaustivi sugli aiuti di Stato, a livello regionale o nazionale, contenenti informazioni sintetiche relative a ciascuna misura di aiuto esentata a norma del presente regolamento. In base alle normali prassi sulla pubblicazione delle informazioni di cui alla direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio¹², è opportuno utilizzare un formato standard che consenta di ricercare, scaricare e pubblicare agevolmente le informazioni su Internet. Il sito web della Commissione dovrebbe contenere i collegamenti ai siti web sugli aiuti di Stato di tutti gli Stati membri. In conformità dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2022/2586, è opportuno pubblicare sul sito web della Commissione informazioni sintetiche relative a ciascuna misura di aiuto esentata a norma del presente regolamento.

¹² Direttiva (UE) 2019/1024 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, relativa all'apertura dei dati e al riutilizzo dell'informazione del settore pubblico (rifusione) (GU L 172 del 26.6.2019, pag. 56).

- (35) L'applicazione delle norme in materia di aiuti di Stato dipende fortemente dalla cooperazione degli Stati membri. Pertanto, è opportuno che questi adottino tutte le misure necessarie per garantire il rispetto del presente regolamento, ivi compreso il rispetto di tutte le condizioni pertinenti da parte degli aiuti individuali concessi nel quadro di regimi soggetti ad esenzione per categoria.
- (36) Per garantire un controllo efficace delle misure di aiuto conformemente al regolamento (UE) 2022/2586 del Consiglio, è opportuno stabilire prescrizioni concernenti la comunicazione da parte degli Stati membri delle misure di aiuto esentate a norma del presente regolamento. È opportuno inoltre stabilire norme relative ai dati che gli Stati membri dovrebbero conservare in merito agli aiuti esentati a norma del presente regolamento, in conformità del termine di prescrizione di cui all'articolo 17 del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio¹³.
- (37) Per rafforzare l'efficacia delle condizioni di compatibilità di cui al presente regolamento, la Commissione dovrebbe, in caso di inosservanza delle stesse, poter revocare in futuro il beneficio dell'esenzione per categoria. Qualora l'inosservanza del presente regolamento riguardi solo un insieme limitato di misure o alcune autorità, la Commissione dovrebbe poter limitare la revoca del beneficio dell'esenzione per categoria a determinati tipi di aiuti, ad alcuni beneficiari o alle misure di aiuto adottate da alcune autorità. Tale revoca mirata dovrebbe fornire un rimedio proporzionato direttamente connesso ai casi rilevati di inosservanza del presente regolamento. Se non viene notificato e non soddisfa tutte le condizioni per essere esentato dalla notifica, un aiuto costituisce un aiuto illegale, che la Commissione valuterà nel quadro della pertinente procedura stabilita nel regolamento (UE) 2015/1589 per gli aiuti non notificati. In caso di mancato rispetto delle condizioni di compatibilità di cui ai capi I e II, la revoca del beneficio dell'esenzione per categoria con riferimento al futuro non dovrebbe incidere sul fatto che le misure passate conformi al presente regolamento hanno beneficiato dell'esenzione per categoria.
- (38) Per evitare differenze che potrebbero causare distorsioni della concorrenza e degli scambi e per facilitare il coordinamento tra diverse iniziative nazionali e dell'Unione relative alle PMI, nonché per motivi di trasparenza amministrativa e di certezza del diritto, la definizione di PMI ai sensi dell'allegato I del presente regolamento si basa sulla definizione di cui alla raccomandazione 2003/361/CE della Commissione¹⁴.
- (39) La politica degli aiuti di Stato dovrebbe essere riveduta periodicamente sulla base dell'esperienza della Commissione in questo settore. Occorre pertanto limitare il periodo di applicazione del presente regolamento. È opportuno definire delle disposizioni transitorie, comprese norme applicabili ai regimi di aiuto esentati al termine del periodo di applicazione del presente regolamento. Tali norme dovrebbero consentire agli Stati membri di adeguarsi ad eventuali regimi futuri.

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

¹⁴ Raccomandazione della Commissione, del 6 maggio 2003, relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese (GU L 124 del 20.5.2003, pag. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Capo I – Disposizioni comuni

Articolo 1

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica alle seguenti categorie di aiuti:
 - (a) regimi di aiuti al funzionamento volti a ridurre i costi esterni dei trasporti;
 - (b) regimi di aiuti al funzionamento per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali;
 - (c) regimi di aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti di trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne, impianti ferroviari o impianti per vie navigabili interne nonché aiuti agli investimenti e regimi di aiuti agli investimenti ad hoc per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di terminal multimodali ferroviari e per vie navigabili interne utilizzati per il trasporto delle merci;
 - (d) regimi di aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di diramazioni private;
 - (e) regimi di aiuti agli investimenti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne;
 - (f) regimi di aiuti agli investimenti per l'acquisto di unità di carico intermodali (*intermodal loading unit*, ILU) e gru a bordo di navi;
 - (g) regimi di aiuti agli investimenti per l'interoperabilità;
 - (h) regimi di aiuti agli investimenti per l'adeguamento e l'ammodernamento di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne e di attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile.
2. Il presente regolamento non si applica ad alcuna delle categorie seguenti di aiuti:
 - (a) regimi di aiuti che non escludono esplicitamente il pagamento di aiuti individuali a favore di un'impresa destinataria di un ordine di recupero pendente per effetto di una precedente decisione della Commissione che dichiara illegale e incompatibile con il mercato interno aiuti concessi dallo stesso Stato membro;
 - (b) aiuti ad hoc a favore di un'impresa destinataria di un ordine di recupero pendente per effetto di una precedente decisione della Commissione che dichiara illegali e incompatibili con il mercato interno aiuti concessi dallo stesso Stato membro;
 - (c) aiuti subordinati all'uso di beni nazionali rispetto a quelli d'importazione;

- (d) aiuti alle imprese in difficoltà;
- (e) misure di aiuto di Stato che di per sé, o a causa delle condizioni cui sono subordinate o per il metodo di finanziamento previsto, comportano una violazione indissociabile del diritto dell'Unione europea, in particolare:
 - (i) le misure di aiuto in cui la concessione dell'aiuto è subordinata all'obbligo per il beneficiario di avere la propria sede nello Stato membro interessato o di essere stabilito prevalentemente in tale Stato. È tuttavia ammessa la condizione di avere una sede o una filiale nello Stato membro che concede l'aiuto al momento del pagamento dell'aiuto;
 - (ii) gli aiuti la cui concessione è subordinata all'obbligo per il beneficiario di utilizzare prodotti o servizi nazionali;
- (f) aiuti di Stato per l'esercizio di servizi pubblici di trasporto di passeggeri per ferrovia e altri modi di trasporto su rotaia e su strada che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 1370/2007¹⁵;
- (g) aiuti di Stato per l'esercizio di servizi di trasporto pubblico di passeggeri per vie navigabili interne, qualora gli Stati membri abbiano deciso di applicare a tali servizi il regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁶;
- (h) aiuti di Stato a favore di infrastrutture portuali valutati dalla Commissione direttamente ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato se non sono contemplati dal regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione¹⁷ o, se le infrastrutture portuali sono necessarie per la fornitura di un servizio di interesse economico generale (SIEG) e sono soggette alle norme stabilite nella decisione 2012/21/UE della Commissione¹⁸ e nella comunicazione della Commissione relativa a una disciplina dell'Unione europea relativa agli aiuti di Stato concessi sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico;
- (i) regimi di aiuto di cui al capo II, se rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 20, a decorrere da sei mesi dopo la loro entrata in vigore. La Commissione può tuttavia decidere che il presente regolamento continui ad applicarsi a un regime di aiuti per un periodo superiore a sei mesi, dopo aver esaminato il relativo piano di valutazione notificato dallo Stato membro alla Commissione. Al momento della presentazione dei piani di valutazione, gli Stati

¹⁵ Regolamento (CE) n. 1370/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007, relativo ai servizi pubblici di trasporto di passeggeri su strada e per ferrovia e che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e (CEE) n. 1107/70 (GU L 315 del 3.12.2007, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj>).

¹⁶ Cfr. articolo 1, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1370/2007.

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

¹⁸ Decisione 2012/21/UE della Commissione, del 20 dicembre 2011, riguardante l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 106, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea agli aiuti di Stato sotto forma di compensazione degli obblighi di servizio pubblico, concessi a determinate imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale (GU L 7 dell'11.1.2012, pag. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj)).

membri trasmettono anche tutte le informazioni necessarie alla Commissione per effettuare l'esame del piano di valutazione e adottare una decisione;

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

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- (a) "infrastruttura di accesso": ogni tipo di infrastruttura necessaria ad assicurare l'accesso e l'ingresso degli utenti, via terra o via mare o fiume, a un impianto di trasporto multimodale ferroviario o per vie navigabili interne o a un impianto unimodale ferroviario o per vie navigabili interne, come strade, binari, canali e chiuse;
- (b) "aiuti ad hoc": aiuti non concessi nell'ambito di un regime di aiuti;
- (c) "intensità di aiuto": importo lordo dell'aiuto espresso come percentuale dei costi ammissibili, al lordo di imposte o altri oneri;
- (d) "regime di aiuti": qualsiasi atto in base al quale, senza che siano necessarie ulteriori misure di attuazione, possono essere concessi aiuti individuali a favore di imprese definite in maniera generale e astratta nell'atto stesso così come qualsiasi atto in base al quale un aiuto non legato a un progetto specifico può essere concesso a una o più imprese per un periodo di tempo indefinito e/o per un ammontare indefinito;
- (e) "infrastruttura dedicata": infrastruttura costruita per imprese individuabili ex ante e adeguata alle loro esigenze;
- (f) "attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile": attrezzature utilizzate nei servizi di trasbordo inerenti al trasporto multimodale sostenibile, come i semirimorchi movimentabili con gru, escluse le attrezzature mobili di terminal;
- (g) "registro europeo dei veicoli": un registro a norma dell'articolo 47, paragrafo 5, della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁹ e dell'articolo 19 della direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁰;

¹⁹ Direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione) (GU L 138 del 26.5.2016, pag. 44).

²⁰ Direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 settembre 2016, che stabilisce i requisiti tecnici per le navi adibite alla navigazione interna, che modifica la direttiva 2009/100/CE e che abroga la direttiva 2006/87/CE (GU L 252, del 16.9.2016, pag. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

- (h) "piano di valutazione": un documento contenente almeno i seguenti elementi minimi: gli obiettivi del regime di aiuti da valutare, le questioni oggetto della valutazione, gli indicatori di risultato, la metodologia prevista per svolgere la valutazione, gli obblighi di raccolta dei dati, il calendario proposto per la valutazione, compresa la data di presentazione della relazione finale, la descrizione dell'organismo indipendente che svolge la valutazione o i criteri utilizzati per selezionarlo nonché le modalità previste per assicurare la pubblicità della valutazione;
- (i) "costi esterni dei trasporti": i costi generati dagli utenti dei trasporti e non sostenuti da questi ultimi ma dalla società nel suo complesso, in particolare legati alle emissioni di gas a effetto serra, all'inquinamento atmosferico, agli infortuni e ai decessi, al rumore e alla congestione;
- (j) "aiuti individuali": (i) aiuti ad hoc e (ii) aiuti concessi a singoli beneficiari nel quadro di un regime di aiuti;
- (k) "impianto relativo alle vie navigabili interne": qualsiasi impianto di servizio (ad esempio, terminal o impianti di manutenzione o stoccaggio) e le relative infrastrutture di accesso (comprese le apparecchiature fisiche o digitali necessarie per il suo funzionamento) situato all'interno dell'Unione e utilizzato per prestare servizi di trasporto per vie navigabili interne, esclusi gli impianti o le attrezzature necessari per svolgere attività diverse dal trasporto;
- (l) "imbarcazione per la navigazione interna": imbarcazione idonea al trasporto di persone o di merci destinata esclusivamente o essenzialmente alla navigazione lungo le vie navigabili interne, in specchi d'acqua protetti o nelle acque adiacenti a tali specchi d'acqua;
- (m) "unità di carico intermodale (ILU)": un container, una cassa mobile o un semirimorchio/veicolo stradale a motore per il trasporto di merci o una combinazione di veicoli utilizzati per il trasporto intermodale;
- (n) "trasporto intermodale": il trasporto di merci (all'interno di una stessa unità di carico o veicolo) mediante modi di trasporto successivi senza movimentazione delle merci stesse in occasione del cambiamento di modo di trasporto;
- (o) "interoperabilità": flussi ininterrotti di traffico di merci o passeggeri, in particolare tra Stati membri o tra modi di trasporto;
- (p) "trasporto multimodale": il trasporto di merci o di passeggeri effettuato utilizzando almeno due modi di trasporto diversi;
- (q) "attrezzature mobili di terminal": attrezzature utilizzate per il carico, lo scarico e il trasbordo di merci e unità di carico intermodali nonché per il trasporto di merci all'interno dell'area del terminal;
- (r) "registro nazionale": un registro gestito da uno Stato membro a norma dell'articolo 47 della direttiva (UE) 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio e dell'articolo 17 della direttiva (UE) 2016/1629 del Parlamento europeo e del Consiglio;

- (s) "nuovo collegamento commerciale lungo vie navigabili interne": un collegamento commerciale riguardante nuove operazioni di linea per il trasporto di merci lungo vie navigabili interne tra almeno due terminal che non sono stati collegati da servizi di linea per il trasporto di merci per almeno 5 anni prima dell'inizio delle operazioni sul collegamento in questione;
- (t) "nuovo collegamento ferroviario commerciale per il trasporto di merci": un collegamento commerciale riguardante nuove operazioni ferroviarie di linea per il trasporto di merci tra almeno due terminal che non sono stati collegati da servizi di linea per il trasporto di merci per almeno 5 anni prima dell'inizio delle operazioni sul collegamento in questione;
- (u) "nuovo collegamento ferroviario commerciale per il trasporto di passeggeri": un collegamento commerciale riguardante nuove operazioni ferroviarie di linea per il trasporto di passeggeri tra almeno due terminal che non sono stati collegati da servizi di linea per il trasporto di passeggeri per almeno 5 anni prima dell'inizio delle operazioni sul collegamento in questione;
- (v) "nuovo operatore": impresa ferroviaria ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²¹, che soddisfa entrambe le seguenti condizioni:
 - (i) ha ottenuto il rilascio della licenza ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 3, della direttiva 2012/34/UE per il segmento di mercato pertinente meno di vent'anni prima della concessione dell'aiuto;
 - (ii) non è collegata ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, dell'allegato I, del presente regolamento a un'impresa ferroviaria che ha ottenuto la licenza ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 14, della direttiva 2012/34/UE prima del 1° gennaio 2010;
- (w) "attività diverse dai trasporti": servizi commerciali prestati alle imprese di trasporto o ad altri utenti di strutture non connessi al trasporto ferroviario, per vie navigabili interne o al trasporto multimodale sostenibile, compresi i servizi accessori a passeggeri, spedizionieri o altri prestatori di servizi, quali la locazione di uffici, negozi e alberghi;
- (x) "risultato operativo": differenza tra le entrate attualizzate e i costi di esercizio attualizzati nel corso dell'intera vita economica dell'investimento, qualora tale differenza sia positiva. I costi di esercizio comprendono costi quali i costi del personale, dei materiali, dei servizi appaltati, delle comunicazioni, dell'energia, della manutenzione, di affitto e di amministrazione, ma non i costi di ammortamento e di finanziamento se questi sono stati inclusi negli aiuti agli investimenti. L'attualizzazione delle entrate e dei costi di esercizio sulla base di un tasso di attualizzazione adeguato consente di realizzare un utile ragionevole;

²¹ Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>) che consolida ed abroga, con effetto a partire dal 17 giugno 2015, la direttiva 91/440/CEE, modificata dalla direttiva 2001/12/CE, dalla direttiva 2004/51/CE e dalla direttiva 2007/58/CE.

- (y) "diramazione privata": infrastruttura ferroviaria (compresi binari ferroviari ed eventuali altri impianti o attrezzature necessari per il suo funzionamento) di proprietà privata e gestita da privati collegata alle infrastrutture di carico della rete ferroviaria pubblica che non si qualifica come impianto di servizio ai sensi dell'allegato II della direttiva 2012/34/UE, nonché qualsiasi infrastruttura dedicata che serve le infrastrutture ferroviarie di proprietà privata e gestite da privati;
- (z) "terminal multimodale ferroviario e/o per vie navigabili interne utilizzato per il trasporto delle merci ": struttura attrezzata per il trasbordo tra almeno due modi di trasporto (uno dei quali è ferroviario o per vie navigabili interne) o tra due sistemi ferroviari diversi, ad esempio terminal nei porti interni o marittimi, lungo le vie navigabili interne o negli aeroporti, o piattaforme logistiche multimodali;
- (aa) "impianto di trasporto multimodale ferroviario e/o per vie navigabili interne": impianto di servizio e le relative infrastrutture di accesso (comprese le attrezzature fisiche o digitali necessarie per il suo funzionamento) situato all'interno dell'UE e necessario per fornire servizi di trasporto ferroviario o per vie navigabili interne in combinazione con altri modi di trasporto, esclusi gli impianti o le attrezzature necessari per le attività diverse dal trasporto. Tale definizione comprende i terminal multimodali ferroviari e per vie navigabili interne utilizzati per il trasporto delle merci;
- (bb) "impianto ferroviario": qualsiasi impianto di servizio (ad esempio, terminal ferroviari per il trasporto di merci o impianti di manutenzione o stoccaggio) e le relative infrastrutture di accesso (comprese le apparecchiature fisiche o digitali necessarie per il suo funzionamento) situato all'interno dell'Unione, di cui all'allegato II della direttiva 2012/34/UE, esclusi gli impianti o le attrezzature necessari per svolgere attività diverse dal trasporto;
- (cc) "impresa ferroviaria": qualsiasi impresa pubblica o privata di cui all'articolo 3, paragrafo 1, della direttiva 2012/34/UE;
- (dd) "piattaforma RIS", piattaforma elettronica a punto di accesso unico alimentata dalle informazioni dei servizi d'informazione fluviale nazionali, che fornisce agli utenti RIS servizi di informazione sui canali, sulle infrastrutture, sul traffico e sul trasporto, compresa la pianificazione delle rotte e del trasporto, e che è utilizzata per la segnalazione elettronica conformemente al principio "una tantum";
- (ee) "materiale rotabile": uno dei seguenti mezzi di trasporto:
 - (i) locomotive e materiale rotabile per passeggeri, comprese le unità di trazione termiche o elettriche, i treni passeggeri automotori termici o elettrici e le carrozze passeggeri;
 - ii) carri merci, compresi i veicoli a piano ribassato progettati per l'intera rete e i veicoli progettati per il trasporto di autocarri;
- (ff) "trasporto marittimo a corto raggio", il movimento di merci e passeggeri via mare tra porti situati nell'Europa geografica o tra questi porti e porti situati in

paesi non europei con una linea costiera sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa²²;

- (gg) "piccola e media impresa" o "PMI": un'impresa che soddisfa le condizioni di cui all'allegato I del presente regolamento;
- (hh) "avvio dei lavori": la data di inizio dei lavori di costruzione relativi all'investimento oppure la data del primo impegno giuridicamente vincolante ad ordinare attrezzature o di qualsiasi altro impegno che renda irreversibile l'investimento, a seconda di quale condizione si verifichi prima. L'acquisto di terreno e i lavori preparatori quali la richiesta di permessi o la realizzazione di studi di fattibilità non sono considerati come avvio dei lavori. In caso di acquisizioni, per "avvio dei lavori" si intende il momento di acquisizione degli attivi direttamente collegati allo stabilimento acquisito;
- (ii) "trasporto multimodale sostenibile": trasporto di merci o passeggeri effettuato attraverso almeno due modi di trasporto diversi, in cui almeno uno di questi è la rete ferroviaria o la rete delle vie navigabili interne, o il trasporto su strada, se questo è combinato con il trasporto marittimo a corto raggio;
- (jj) "applicazioni telematiche per il trasporto merci": applicazioni come i sistemi di informazione (controllo in tempo reale delle merci e dei treni), i sistemi di smistamento e destinazione, i sistemi di prenotazione, pagamento e fatturazione, la gestione delle coincidenze con altri modi di trasporto, la produzione dei documenti elettronici di accompagnamento;
- (kk) "operatore di trasporto": qualsiasi impresa che trasporta passeggeri e/o merci nei settori del trasporto ferroviario, per vie navigabili interne e/o multimodale;
- (ll) "organizzatore del trasporto": qualsiasi impresa che organizza il trasporto di merci e opera quindi la scelta tra modi di trasporto (ad esempio, imprese di logistica, spedizionieri, operatori di trasporto multimodale);
- (mm) "impresa in difficoltà": impresa che soddisfa i criteri di cui all'articolo 2, punto 18, del regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione;
- (nn) "veicolo per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne":
 - (i) imbarcazione utilizzata per la navigazione interna, o
 - (ii) un veicolo che rientra nella definizione di materiale rotabile;

Articolo 3

Condizioni per l'esenzione

I regimi di aiuti, gli aiuti individuali concessi nell'ambito di regimi di aiuti e gli aiuti ad hoc sono considerati compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono

²² Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale e al Comitato delle regioni " Lo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio in Europa: un'alternativa dinamica in una catena di trasporto sostenibile - Seconda relazione biennale di avanzamento", COM (1999) 317 final del 29.6.1999.

esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino tutte le condizioni di cui al capo I, nonché le condizioni specifiche per la pertinente categoria di aiuto di cui al capo II.

Articolo 4

Soglie di notifica

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

- (a) per gli aiuti individuali al funzionamento per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali concessi nel contesto di un regime: 15 milioni di EUR per collegamento;
- (b) per gli aiuti individuali agli investimenti concessi nel contesto di un regime per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti ferroviari, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne: 20 milioni di EUR per progetto;
- (c) aiuti ad hoc agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di terminal multimodali ferroviari e per vie navigabili interne utilizzati per il trasporto delle merci: 10 milioni di EUR per progetto;
- (d) per gli aiuti individuali agli investimenti concessi nel contesto di un regime per diramazioni private: 2 milioni di EUR per progetto.

Articolo 5

Trasparenza degli aiuti

- 1. Il presente regolamento si applica esclusivamente agli aiuti trasparenti.
- 2. Gli aiuti sono considerati trasparenti se è possibile calcolare con precisione l'equivalente sovvenzione lordo ex ante senza che sia necessario effettuare una valutazione dei rischi.
- 3. Ai fini del presente regolamento sono considerate trasparenti le forme seguenti di aiuto:
 - (a) gli aiuti concessi sotto forma di sovvenzioni e di contributi in conto interessi;
 - (b) gli aiuti concessi sotto forma di prestiti, il cui equivalente sovvenzione lordo è stato calcolato sulla base del tasso di riferimento prevalente al momento della concessione;
 - (c) gli aiuti sotto forma di riduzione dei prelievi e agevolazioni fiscali, qualora la misura stabilisca un massimale per garantire che la soglia applicabile non venga superata;
 - (d) gli aiuti concessi sotto forma di garanzie se ricorre una delle condizioni seguenti:

- (i) l'equivalente sovvenzione lordo è stato calcolato in base ai premi "esenti" di cui in una comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie²³;
- (ii) prima dell'attuazione della misura, il metodo di calcolo dell'equivalente sovvenzione lordo relativo alla garanzia è stato approvato in base alla comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie, previa notifica alla Commissione a norma di un atto vincolante da questa adottato nel settore degli aiuti di Stato e in vigore in quel momento; tale metodo si riferisce esplicitamente al tipo di garanzia e al tipo di operazioni sottese in questione nel contesto dell'applicazione del presente regolamento;
- (iii) gli aiuti sono concessi per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne sotto forma di garanzie, nel rispetto delle condizioni di cui all'articolo 14 del presente regolamento.

Articolo 6

Effetto di incentivazione

1. Il presente regolamento si applica unicamente agli aiuti che hanno un effetto di incentivazione.
2. Si ritiene che gli aiuti abbiano un effetto di incentivazione se, prima dell'avvio dei lavori relativi al progetto o all'attività, il beneficiario ha presentato domanda scritta di aiuto allo Stato membro interessato. La domanda di aiuto contiene almeno le seguenti informazioni:
 - (a) nome e dimensioni dell'impresa;
 - (b) descrizione del progetto o dell'attività, comprese le date di inizio e fine;
 - (c) ubicazione del progetto o dell'attività;
 - (d) elenco dei costi del progetto o dell'attività;
 - (e) tipologia dell'aiuto (sovvenzione, prestito, garanzia, anticipo rimborsabile, apporto di capitale o altro) e importo del finanziamento pubblico necessario per il progetto o l'attività.
3. Si ritiene che gli aiuti ad hoc concessi alle grandi imprese abbiano un effetto di incentivazione se, oltre a garantire che siano soddisfatte le condizioni di cui al paragrafo 2, lo Stato membro ha verificato, prima di concedere l'aiuto in questione, che la documentazione preparata dal beneficiario dichiara che l'aiuto consentirà di raggiungere uno o più dei risultati seguenti:
 - (a) un aumento significativo, per effetto degli aiuti, della portata del progetto o dell'attività;

²³ Comunicazione della Commissione sull'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato CE agli aiuti di Stato concessi sotto forma di garanzie (GU C 155 del 20.6.2008, pag. 10).

- (b) un aumento significativo, per effetto degli aiuti, dell'importo totale speso dal beneficiario per il progetto o l'attività;
 - (c) un aumento significativo della rapidità di realizzazione del progetto interessato o dell'attività interessata.
4. In deroga ai paragrafi 2 e 3, si considera che le misure sotto forma di agevolazioni fiscali abbiano un effetto di incentivazione se sono soddisfatte le condizioni cumulative seguenti:
- (a) la misura introduce il diritto di beneficiare di aiuti in base a criteri oggettivi e senza ulteriore esercizio di poteri discrezionali da parte dello Stato membro;
 - (b) la misura è stata adottata ed è entrata in vigore prima dell'avvio dei lavori relativi al progetto sovvenzionato o all'attività sovvenzionata, tranne nel caso dei regimi di aiuti subentrati a regimi precedenti, a condizione che l'attività rientrasse già nell'ambito di applicazione dei regimi precedenti sotto forma di agevolazioni fiscali.
5. In deroga ai paragrafi 2, 3 e 4, si considera che gli aiuti volti a ridurre i costi esterni dei trasporti abbiano un effetto di incentivazione se sono soddisfatte le condizioni di cui all'articolo 10.

Articolo 7

Intensità di aiuto e costi ammissibili

1. Ai fini del calcolo dell'intensità di aiuto e dei costi ammissibili, tutti i valori utilizzati sono intesi al lordo di qualsiasi imposta o altro onere. Tuttavia, l'imposta sul valore aggiunto applicata ai costi ammissibili o alle spese rimborsabili a norma della legislazione fiscale nazionale applicabile non è presa in considerazione per il calcolo dell'intensità di aiuto e dei costi ammissibili. I costi ammissibili sono accompagnati da prove documentarie chiare, specifiche e aggiornate. Gli importi dei costi ammissibili possono essere calcolati conformemente alle opzioni semplificate in materia di costi, a condizione che l'operazione sia sovvenzionata almeno in parte da un fondo dell'Unione che consente il ricorso a opzioni semplificate in materia di costi e che la categoria dei costi sia ammissibile a norma delle pertinenti disposizioni di cui al presente regolamento. In tali casi, si applicano le opzioni semplificate in materia di costi previste dalle pertinenti norme che disciplinano il fondo dell'Unione.
2. Inoltre, anche per i progetti attuati in linea con i piani per la ripresa e la resilienza approvati dal Consiglio a norma del regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁴, gli importi dei costi ammissibili possono essere calcolati conformemente alle opzioni semplificate in materia di costi, a condizione che siano utilizzate le opzioni semplificate in materia di costi di cui al regolamento (UE)

²⁴ Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza (GU L 57 del 18.2.2021, pag. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj>).

n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁵ o al regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁶.

3. Se un aiuto è concesso in forma diversa da una sovvenzione diretta, l'importo dell'aiuto corrisponde all'equivalente sovvenzione lordo.
4. Gli aiuti erogabili in futuro, compresi gli aiuti erogabili in più quote, sono attualizzati al loro valore al momento della concessione. I costi ammissibili sono attualizzati al loro valore al momento della concessione dell'aiuto. Il tasso di interesse da utilizzare ai fini dell'attualizzazione è costituito dal tasso di attualizzazione al momento della concessione dell'aiuto.

Articolo 8

Cumulo

1. Nel verificare la conformità delle soglie di notifica rispetto a quelle di cui all'articolo 4, così come la conformità rispetto alle intensità massime di aiuto di cui al capo II, si tiene conto dell'importo totale degli aiuti di Stato a favore dell'attività, del progetto o dell'impresa sovvenzionata/o (a seconda del tipo di aiuto).
2. Qualora i finanziamenti dell'Unione gestiti a livello centralizzato dalle istituzioni, dalle agenzie, dalle imprese comuni o da altri organismi dell'Unione che non sono direttamente o indirettamente controllati dagli Stati membri siano combinati con aiuti di Stato, solo questi ultimi sono da prendere in considerazione per la verifica del rispetto delle soglie di notifica e delle intensità massime di aiuto o degli importi massimi di aiuto, a condizione che l'importo totale del finanziamento pubblico concesso in relazione agli stessi costi ammissibili non superi il tasso di finanziamento più favorevole stabilito dal diritto dell'Unione.
3. Gli aiuti con costi ammissibili individuabili esentati dall'obbligo di notifica ai sensi del presente regolamento possono essere cumulati:
 - (a) con altri aiuti di Stato, purché le misure riguardino costi ammissibili individuabili diversi;
 - (b) con altri aiuti di Stato, in relazione agli stessi costi ammissibili in tutto o in parte coincidenti, a condizione che tale cumulo non porti al superamento dell'intensità

²⁵ Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 320, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj>).

²⁶ Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 giugno 2021, recante le disposizioni comuni applicabili al Fondo europeo di sviluppo regionale, al Fondo sociale europeo Plus, al Fondo di coesione, al Fondo per una transizione giusta, al Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura, e le regole finanziarie applicabili a tali fondi e al Fondo Asilo, migrazione e integrazione, al Fondo Sicurezza interna e allo Strumento di sostegno finanziario per la gestione delle frontiere e la politica dei visti (GU L 231 del 30.6.2021, pag. 159, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj>).

di aiuto o dell'importo di aiuto più elevati applicabili all'aiuto in questione in base al presente regolamento;

- (c) con aiuti *de minimis*, in relazione agli stessi costi ammissibili, a condizione che tale cumulo non porti al superamento dell'intensità di aiuto o dell'importo di aiuto più elevati applicabili all'aiuto in questione in base al presente regolamento.

Articolo 9

Pubblicazione e informazione

1. Lo Stato membro interessato garantisce la pubblicazione in un sito web esaustivo a livello regionale o nazionale delle informazioni seguenti sugli aiuti di Stato:
 - (a) le informazioni sintetiche di cui all'articolo 19 nel formato standardizzato di cui all'allegato III del presente regolamento o un link che dia accesso a tali informazioni;
 - (b) il testo integrale di ciascuna misura di aiuto di cui all'articolo 19 o un link che dia accesso a tale testo;
 - (c) le informazioni di cui all'allegato IV del presente regolamento per ciascun aiuto individuale superiore a 100 000 EUR.
2. Per i regimi di aiuto sotto forma di agevolazioni fiscali, le condizioni di cui al paragrafo 1 sono considerate soddisfatte se gli Stati membri pubblicano le informazioni richieste per gli importi degli aiuti individuali in base agli intervalli seguenti in milioni di EUR:
 - 0,1- 0,5;
 - 0,5-1;
 - da 1 a 2;
 - da 2 a 5;
 - da 5 a 10;
 - da 10 a 15;
 - uguale o superiore a 15.
3. Le informazioni menzionate al paragrafo 1, lettera c), sono organizzate e accessibili in un formato standardizzato, descritto all'allegato III, e offrono funzioni di ricerca e scaricamento efficaci. Tali informazioni sono pubblicate entro sei mesi dalla data di concessione dell'aiuto oppure, per gli aiuti sotto forma di agevolazione fiscale, entro un anno dalla data in cui deve essere presentata la dichiarazione fiscale. Tali informazioni sono mantenute disponibili per almeno 10 anni a decorrere dalla data di concessione dell'aiuto.
4. Il testo completo del regime di aiuti o dell'aiuto ad hoc di cui al paragrafo 1 contiene, in particolare, un riferimento esplicito al presente regolamento, citandone il titolo e gli

estremi di pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, e alle specifiche disposizioni del capo II cui si riferisce il regime di aiuti in questione o, se del caso, alla normativa nazionale che garantisce il rispetto delle pertinenti disposizioni del presente regolamento. I regimi di aiuti o gli aiuti ad hoc sono accompagnati dalle relative modifiche e disposizioni attuative.

5. La Commissione pubblica sul suo sito web:
 - (a) i link ai siti web sugli aiuti di Stato di cui al paragrafo 1;
 - (b) le informazioni sintetiche di cui all'articolo 19.

Capo II – Disposizioni specifiche per le diverse categorie di aiuti

SEZIONE 1 – AIUTI AL FUNZIONAMENTO

Sottosezione A – Aiuti al funzionamento volti a ridurre i costi esterni dei trasporti

Articolo 10

Aiuti destinati a ridurre i costi esterni dei trasporti

1. I regimi di aiuti al funzionamento volti a ridurre i costi esterni dei trasporti sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.
2. Le operazioni di trasporto per ferrovia, vie navigabili interne e/o multimodali sostenibili di passeggeri e merci possono essere ammissibili a beneficiare del sostegno. L'aiuto è fornito agli operatori dei trasporti e/o agli organizzatori dei trasporti che scelgono soluzioni sostenibili di trasporto terrestre.
3. I costi ammissibili sono la parte dei costi esterni dei trasporti che l'uso unimodale o multimodale del trasporto ferroviario, del trasporto per vie navigabili interne e/o del trasporto marittimo a corto raggio impiegato nel contesto del trasporto multimodale sostenibile consente di evitare rispetto a modi di trasporto concorrenti più inquinanti. I costi esterni evitati sono calcolati conformemente alle norme e alla metodologia stabilite nel manuale della Commissione sui costi esterni dei trasporti, quale modificato o sostituito²⁷. Gli Stati membri possono utilizzare la metodologia dei costi esterni per coprire eventuali costi di esercizio, compresi quelli relativi all'uso dell'infrastruttura.
4. L'intensità di aiuto non supera il [50] % dei costi ammissibili.

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

5. L'intensità di aiuto può essere aumentata del [5-10] % per gli aiuti concessi alle operazioni di trasporto combinato quali definite all'articolo 1 della direttiva 92/106/CEE²⁸.
6. Per gli aiuti concessi alle operazioni di trasporto nel settore del trasporto merci, la distanza percorsa dal modo di trasporto che beneficia dell'aiuto non supera:
 - (a) nei casi di trasporto multimodale:
 - (i) 800 km per il trasporto ferroviario;
 - (ii) 375 km per il trasporto per vie navigabili interne;
 - (iii) 750 km per il trasporto marittimo a corto raggio; e
 - (b) nei casi di trasporto unimodale:
 - (i) 350 km per il trasporto ferroviario (fatta eccezione per le operazioni a carro singolo);
 - (ii) 375 km per il trasporto per vie navigabili interne.
7. Al fine di garantire che gli aiuti siano assegnati soltanto per servizi di trasporto terrestre sostenibili effettivamente prestati, gli aiuti sono concessi sulla base delle effettive unità di servizio di trasporto fornite, quali passeggeri/km per i servizi di trasporto passeggeri, tonnellate-km o veicolo-km per i servizi di trasporto merci o, più in generale, dell'unità di produzione del servizio di trasporto, e non su base forfettaria.
8. Gli aiuti concessi a un'impresa ferroviaria e agli operatori del trasporto per vie navigabili interne e del trasporto marittimo a corto raggio hanno l'effetto di mantenere o aumentare il trasferimento modale. A tal fine, le imprese ferroviarie e gli operatori del trasporto per vie navigabili interne e del trasporto marittimo a corto raggio rendono pubbliche almeno le informazioni seguenti sugli aiuti ricevuti: autorità che concede gli aiuti, data di concessione degli aiuti, importi degli aiuti ricevuti, periodo e operazioni oggetto dagli aiuti.

Sottosezione B – Aiuti al funzionamento per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali

Articolo 11

Aiuti per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali

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

²⁸ GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38 [dopo l'adozione della modifica della direttiva 92/106/CEE (2023/0396 (COD)) da sostituire con "conforme all'articolo 1 quater, paragrafo 2, della direttiva 92/106/CEE"].

- (a) a favore di imprese ferroviarie e/o agli organizzatori dei trasporti che raccolgono la domanda e organizzano operazioni di trasporto merci regolari tra terminal di trasporto al fine di avviare nuovi collegamenti commerciali di trasporto merci ferroviari e lungo vie navigabili interne; e/o
 - (b) a favore di imprese ferroviarie che organizzano servizi di linea per il trasporto di passeggeri tra terminal di trasporto situati in Stati membri diversi ("servizi di trasporto ferroviario transfrontaliero di passeggeri") o a più di 400 chilometri l'uno dall'altro ("servizi di trasporto ferroviario di passeggeri su lunga distanza").
- 3. L'aiuto può assumere la forma di sovvenzioni versate periodicamente per periodi non superiori a un anno.
- 4. I costi ammissibili corrispondono alle perdite di esercizio sostenute per il collegamento in questione, per un periodo massimo di cinque anni a decorrere dalla data in cui il beneficiario inizia a gestire il nuovo collegamento commerciale. Fatta salva la frase precedente, i costi di esercizio relativi all'avvio del nuovo collegamento, e antecedenti a detto avvio, possono essere presi in considerazione - e di essi si può tenere conto - nella quantificazione dei costi ammissibili relativi al primo anno di esercizio del nuovo collegamento commerciale.
- 5. Ai fini del presente articolo, per "perdite di esercizio" si intende la differenza negativa tra le entrate e i costi di esercizio sostenuti per il collegamento in questione, nonché i costi di esercizio per i lavori relativi all'avvio del nuovo collegamento commerciale e antecedenti tale avvio. L'intensità di aiuto non supera l'80 % dei costi ammissibili nel primo anno, il 70 % dei costi ammissibili nel secondo anno, il 60 % dei costi ammissibili nel terzo anno, il 50 % dei costi ammissibili nel quarto anno e il 40 % dei costi ammissibili nel quinto anno.
- 6. I costi imputati al nuovo collegamento commerciale possono riguardare tutti i costi di esercizio diretti sostenuti per l'esercizio del nuovo collegamento commerciale e un contributo adeguato ai costi di esercizio comuni tanto al nuovo collegamento commerciale quanto ad altre attività. Le entrate da prendere in considerazione comprendono tutte le entrate derivanti dal nuovo collegamento commerciale.
- 7. Se l'aiuto è versato in anticipo, i costi ammissibili sono stimati ex ante sulla base di proiezioni ragionevoli e sono attualizzati al loro valore al momento della concessione. Gli Stati membri istituiscono un meccanismo di monitoraggio e di recupero per garantire che l'aiuto non superi l'intensità di aiuto consentita.

SEZIONE 2 – AIUTI AGLI INVESTIMENTI

Sottosezione A – Aiuti agli investimenti per impianti di trasporto unimodale e multimodale ferroviario e per vie navigabili interne e per diramazioni private

Articolo 12

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

1. Gli aiuti alla costruzione, all'ammodernamento o al rinnovo (compresa la sostituzione) di impianti ferroviari, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.
2. Gli aiuti sono concessi a tutte le imprese che costruiscono, ammodernano e/o rinnovano impianti ferroviari, impianti per vie navigabili interne e impianti di trasporto multimodale ferroviario e per vie navigabili interne sulla base di regimi, fatta eccezione per gli aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di terminal multimodali ferroviari e per vie navigabili interne utilizzati per il trasporto delle merci, che possono essere concessi anche come aiuti ad hoc. Gli aiuti ad hoc possono essere concessi soltanto se la domanda potenziale di capacità, quanto meno a medio termine, supera la capacità combinata corrente dell'impianto sovvenzionato e di altri impianti esistenti o già previsti che potrebbero ragionevolmente fungere da alternative all'impianto sovvenzionato.
3. I costi ammissibili sono i costi d'investimento in attivi materiali (fissi e mobili) e immateriali direttamente connessi alla costruzione, alla ristrutturazione o al rinnovo dell'impianto pertinente. L'investimento può comprendere dispositivi di superficie (come quelli per lo stoccaggio), attrezzature fisse (come i depositi e i terminal) e le attrezzature mobili di terminal (ad esempio, i *reach stacker*) situati in un impianto per la fornitura di servizi portuali collegati al trasporto. Sono ammissibili anche gli studi di fattibilità e topologici nonché le spese di programmazione e installazione.
4. I costi relativi ad attività diverse dai trasporti non sono ammissibili.
5. L'aiuto non supera l'importo inferiore tra le soglie seguenti:
 - (a) la differenza tra i costi ammissibili e la somma del risultato operativo dell'investimento nel corso della sua vita economica e del valore finale attualizzato di tale investimento (valore residuo alla fine della vita economica dell'investimento). Il risultato operativo comprende anche gli utili netti incrementali di esercizio generati da attività diverse dai trasporti connesse alle attività di trasporto da svolgere presso l'impianto interessato (quali la locazione di spazi commerciali situati presso l'impianto). Il risultato operativo e il valore finale sono dedotti dai costi ammissibili ex ante, sulla base di proiezioni ragionevoli o ex post, mediante un meccanismo di recupero;
 - (b) il 50 % dei costi ammissibili.
6. Per gli aiuti che non superano 3 milioni di EUR per progetto, l'importo massimo dell'aiuto può essere fissato al 50 % dei costi ammissibili, in alternativa all'applicazione del metodo di cui al paragrafo 5.
7. L'accesso all'impianto sovvenzionato è aperto, trasparente e non discriminatorio per tutti gli utenti interessati, in linea con la legislazione settoriale, compresa la direttiva 2012/34/UE.
8. Qualsiasi concessione, o altro atto di conferimento, a favore di un terzo per la costruzione, l'ammodernamento, la gestione o la locazione di un impianto

sovvenzionato è assegnata/o in maniera competitiva, trasparente, non discriminatoria e non soggetta a condizioni.

9. Se il proprietario, l'operatore e qualsiasi utente finale previsto dell'impianto di trasporto sovvenzionato fanno parte della medesima impresa o sono imprese collegate ai sensi dell'allegato I del presente regolamento, l'esercizio dell'impianto è aggiudicato sulla base di una procedura di selezione competitiva aperta, trasparente e non discriminatoria²⁹.

Articolo 13

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

1. I regimi di aiuti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo (compresa la sostituzione) di diramazioni private sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.
2. Gli aiuti sono concessi a tutte le imprese che costruiscono, ammodernano e rinnovano diramazioni private.
3. I costi ammissibili sono i costi d'investimento in attivi materiali (fissi e mobili) e immateriali direttamente connessi alla costruzione, alla ristrutturazione o al rinnovo della diramazione privata. I costi di investimento possono comprendere studi di fattibilità e topologici nonché le spese di programmazione e installazione. Le piattaforme di carico/scarico e le attrezzature utilizzate per il carico/scarico di treni presso il sito dell'utente o degli utenti specifici non sono incluse nei costi ammissibili.
4. L'aiuto non supera l'importo inferiore tra le soglie seguenti:
 - (a) la differenza tra i costi ammissibili e la somma del risultato operativo dell'investimento nel corso della sua vita economica e del valore finale attualizzato di tale investimento (valore residuo alla fine della vita economica dell'investimento). Il risultato operativo e il valore finale sono dedotti dai costi ammissibili ex ante, sulla base di proiezioni ragionevoli o ex post, mediante un meccanismo di recupero;
 - (b) il 50 % dei costi ammissibili.
5. In alternativa all'applicazione del metodo di cui al paragrafo 4, per gli aiuti che non superano i 500 000 EUR per progetto, l'importo massimo dell'aiuto può essere fissato al 50 % dei costi ammissibili.

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

²⁹ Le imprese collegate in questione sono autorizzate a partecipare alla procedura.

Articolo 14

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

1. I regimi di aiuti agli investimenti a sostegno dell'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.
2. I costi ammissibili corrispondono a tutti i costi di investimento legati all'acquisto di veicoli nuovi o usati per il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne. Tra tali costi possono figurare, in particolare, il prezzo del veicolo e i costi di consegna. I costi per studi di progettazione, consulenza o ingegneria possono essere ammissibili a condizione che siano legati agli investimenti di cui al presente articolo e siano parte di questi ultimi.
3. Gli aiuti sono concessi a:
 - (a) nuovi operatori del settore ferroviario;
 - (b) imprese ferroviarie, operatori di trasporto per vie navigabili interne o operatori di leasing del settore ferroviario e di quello delle vie navigabili interne, laddove si qualifichino come PMI.
4. L'aiuto assume la forma di una garanzia a favore dell'acquirente del veicolo per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne. Le garanzie possono essere fornite direttamente ai beneficiari finali o agli enti creditizi e ad altri istituti finanziari in qualità di intermediari finanziari (purché il beneficiario mantenga la libera scelta dell'intermediario finanziario). L'intermediario finanziario deve essere in grado di dimostrare l'esistenza di un meccanismo volto a garantire che tutti i vantaggi siano trasferiti, nella misura più ampia possibile, ai beneficiari finali, sotto forma di maggiori volumi di finanziamento, maggiore rischiosità dei portafogli, minori requisiti in materia di garanzie o tassi d'interesse inferiori rispetto a una situazione in assenza di garanzie pubbliche.
5. La garanzia è fornita in relazione a nuovi prestiti individuali per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne. L'importo nominale del relativo prestito non supera i costi ammissibili. La copertura della garanzia non supera l'80 % del relativo prestito. Le garanzie pubbliche sono fornite dietro corrispettivo pari ad almeno 50 punti base se il rating del credito sovrano dello Stato membro che le concede è pari ad AAA-A.
6. La durata della garanzia è limitata a un massimo di 15 anni.
7. Gli aiuti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne possono essere cumulati con aiuti all'interoperabilità e/o aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento se i sovraccosti netti per l'interoperabilità, quali definiti all'articolo 16, paragrafo 6, e/o gli investimenti per l'ammodernamento e l'adeguamento tecnico, quali definiti all'articolo 17, paragrafo 6, sono esclusi dai costi ammissibili di cui al paragrafo 2.

Articolo 15

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

1. I regimi di aiuti agli investimenti per l'acquisto, come attivi nuovi o usati, di unità di carico intermodali e/o di gru a bordo di navi sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni stabilite dal presente articolo e dal capo I.
2. Gli aiuti sono concessi a tutte le imprese che investono nell'acquisto di unità di carico intermodali e gru a bordo di navi.
3. Sono ammissibili i costi seguenti:
 - (a) per le unità di carico intermodali: la differenza di costo tra le unità di trasporto utilizzate esclusivamente per il trasporto su strada e le unità di carico intermodali che possono essere trasbordate ai fini di un trasporto multimodale sostenibile;
 - (b) per le gru a bordo di navi: l'intero prezzo di acquisto.
4. I costi ammissibili possono comprendere studi di fattibilità nonché spese di programmazione e installazione.
5. L'importo dell'aiuto non supera un'intensità di aiuto pari al 30 % dei costi ammissibili nella situazione di cui al paragrafo 3, lettera a), e al 20 % dei costi ammissibili nella situazione di cui al paragrafo 3, lettera b).

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

Articolo 16

Aiuti per l'interoperabilità

1. I regimi di aiuti agli investimenti a sostegno degli investimenti a favore di attivi materiali e immateriali che contribuiscono a garantire un flusso ininterrotto di traffico tra Stati membri o tra modi di trasporto sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.
2. Gli aiuti sono concessi a tutte le imprese che effettuano investimenti a favore della diffusione delle tecnologie per l'interoperabilità di cui al paragrafo 3.
3. Sono ammissibili i progetti di investimento seguenti:
 - (a) il sistema europeo di controllo dei treni (ETCS), il futuro sistema di comunicazione mobile per le ferrovie (FRMCS) e il funzionamento automatico

dei treni (ATO) nel contesto del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERTMS), come descritto nel diritto derivato dell'Unione³⁰;

- (b) accoppiamento automatico digitale (*Digital Automatic Coupling* , DAC)³¹;
 - (c) adeguamento del materiale rotabile ai diversi sistemi elettrici;
 - (d) adeguamento del materiale rotabile a scartamenti diversi;
 - (e) adeguamento delle navi destinate alla navigazione interna al fine di servire porti marittimi;
 - (f) adeguamento delle navi destinate alla navigazione interna all'evoluzione delle condizioni di navigabilità, comprese le condizioni di basso livello dell'acqua;
 - (g) automazione del materiale rotabile e delle navi destinate alla navigazione interna;
 - (h) adeguamento dei veicoli al trasporto di unità di carico intermodali;
 - (i) tecnologie essenziali necessarie per attuare i servizi d'informazione fluviale (*River information services*, RIS), quali la piattaforma RIS, il sistema di visualizzazione delle carte nautiche elettroniche e di informazione per la navigazione interna, gli avvisi ai naviganti, il sistema di identificazione automatica (*Automatic Identification System*, AIS) interno e la segnalazione elettronica internazionale (*Electronic Reporting International*, ERI);
 - (j) applicazioni telematiche per il trasporto merci e altro software per il trasporto merci nella misura in cui contribuiscano a garantire un flusso ininterrotto di traffico, in particolare sistemi intermodali di identificazione, tracciabilità e rintracciabilità, e piattaforme intermodali per lo scambio di dati. Gli investimenti a favore di applicazioni per i servizi passeggeri, quali i sistemi di informazione dei viaggiatori prima e durante il viaggio, i sistemi di prenotazione e di pagamento per i passeggeri, la gestione dei bagagli, la gestione delle coincidenze tra treni passeggeri e con altri modi di trasporto passeggeri non sono ammissibili a beneficiare del sostegno.
4. I costi ammissibili sono tutti i costi necessari per l'attuazione degli investimenti ammissibili. Tra tali costi possono figurare, in particolare, i costi necessari per l'acquisto e l'installazione della tecnologia pertinente, i costi di gestione del progetto e i costi di consegna. I costi di manutenzione non sono ammissibili a beneficiare del sostegno. Sono ammissibili a beneficiare del sostegno i costi relativi a studi, prove e all'approvazione, nonché gli impianti pilota e prototipo. Gli attivi finanziati tramite

³⁰ Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1695 della Commissione, del 10 agosto 2023, relativo alla specifica tecnica di interoperabilità per i sottosistemi "controllo-comando e segnalamento" del sistema ferroviario nell'Unione europea e che abroga il regolamento (UE) 2016/919 (GU L 222 dell'8.9.2023, pag. 380).

³¹ Il DAC è una componente interoperabile per agganciare e sganciare automaticamente il materiale rotabile in un treno merci sia fisicamente (ad esempio, collegamento meccanico e cavo aereo di frenatura) che digitalmente (ad esempio, alimentazione elettrica e collegamento dati). Il DAC costituisce un fattore abilitante per la creazione di un trasporto ferroviario di merci moderne e digitali in Europa. Questa componente non solo aumenterà l'efficienza grazie ai processi di automazione, ma garantirà anche un approvvigionamento energetico sufficiente per le applicazioni telematiche e una trasmissione sicura dei dati in tutto il treno. [Inserire il riferimento al diritto derivato pertinente dell'UE una volta adottato].

aiuti all'interoperabilità possono essere nuovi o usati. Per quanto concerne gli investimenti a favore dell'interoperabilità relativi all'ERTMS, i costi relativi all'integrazione delle funzioni del sistema globale europeo di navigazione satellitare (*European Global Navigation Satellite System*, EGNSS) all'interno dell'ERTMS sono ammissibili al sostegno. I costi relativi al sistema globale di comunicazione mobile - ferrovie (*Global System for Mobile Communications - Railway*, GSM-R) non sono ammissibili al sostegno.

5. L'intensità di aiuto non supera:
 - (a) l'80 % dei costi ammissibili per i progetti di investimento di cui al paragrafo 3, lettere a) e b);
 - (b) il 50 % dei costi ammissibili per i progetti di investimento di cui al paragrafo 3, lettere da c) a j).
6. Per quanto concerne gli investimenti a favore dell'interoperabilità in veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne o in un'unità di carico intermodale o gru a bordo di navi il cui acquisto è programmato, i costi ammissibili devono essere limitati ai sovraccosti netti per l'interoperabilità, a condizione che tali costi non siano già coperti da altre forme di aiuto, in particolare dagli aiuti di cui agli articoli 14 e 15. I sovraccosti netti per l'interoperabilità sono calcolati come differenza tra, da un lato, il costo totale di acquisto del veicolo per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne o dell'unità di carico intermodale o della gru a bordo di navi il cui acquisto è programmato e dispone di tali investimenti e, dall'altro, il costo totale di acquisto dello stesso veicolo o della stessa unità di carico intermodale o gru a bordo di navi o di un veicolo, un'unità di carico o una gru analogo/a in assenza di investimenti a favore dell'interoperabilità nello scenario controfattuale.
7. Per almeno cinque anni dopo la concessione dell'aiuto, gli accordi contrattuali per la cessione o l'utilizzo a titolo oneroso (come nel caso del leasing) di attivi finanziati con aiuti all'interoperabilità comprendono una clausola attestante che l'investimento che garantisce l'interoperabilità dell'attivo in questione è stato finanziato con aiuti di Stato. Detta clausola specifica inoltre gli obblighi corrispondenti di cui al paragrafo 9 e indica l'importo dell'aiuto.
8. L'investimento è attuato e finalizzato almeno un anno prima della data in cui l'investimento oggetto del sostegno diventa obbligatorio a livello di UE.
9. I veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne che beneficiano dell'investimento oggetto del sostegno restano iscritti nel pertinente registro nazionale di uno Stato membro o in un registro europeo pertinente per almeno cinque anni dopo l'attuazione dell'investimento.

Articolo 17

Aiuti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne e attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile

1. I regimi di aiuti agli investimenti a sostegno degli investimenti a favore di attivi materiali e immateriali che contribuiscono all'adeguamento tecnico e alla modernizzazione di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne e di

attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 93 del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.

2. Gli aiuti sono concessi a imprese che effettuano investimenti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne e di attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile di cui al paragrafo 3.
3. Sono ammissibili gli investimenti seguenti:
 - (a) ammodernamento e/o ristrutturazione del materiale rotabile;
 - (b) ammodernamento e/o ristrutturazione di navi destinate alla navigazione interna, ad esempio per migliorare l'idrodinamica e l'efficienza;
 - (c) ammodernamento e/o ristrutturazione delle attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile;
 - (d) adeguamento tecnico di navi a tipi nuovi di merci;
 - (e) applicazioni telematiche per il trasporto merci e altro software per il trasporto merci che non rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 16, quali i sistemi che forniscono informazioni esclusivamente nell'ambito di un modo di trasporto o i sistemi digitali di prenotazione e pagamento che non contribuiscono a garantire un flusso ininterrotto di traffico. Gli investimenti a favore di applicazioni per i servizi passeggeri, quali i sistemi di informazione dei viaggiatori prima e durante il viaggio, i sistemi di prenotazione e di pagamento per i passeggeri, la gestione dei bagagli, la gestione delle coincidenze tra treni passeggeri e con altri modi di trasporto passeggeri non sono ammissibili a beneficiare del sostegno;
 - (f) sistemi logistici, quali software di ottimizzazione del carico;
 - (g) software per le previsioni di traffico (orario stimato di partenza/orario stimato di arrivo) e software di ottimizzazione dei percorsi.
4. I costi ammissibili sono tutti i costi necessari per l'attuazione degli investimenti ammissibili. Tra tali costi possono figurare, in particolare, i costi necessari per l'acquisto e l'installazione della tecnologia pertinente, i costi relativi ad ammodernamenti di una tecnologia installata esistente, i costi di gestione del progetto e i costi di consegna. Sono ammissibili a beneficiare dell'aiuto i costi relativi a studi, a prove e all'approvazione, nonché gli impianti pilota e prototipo.
5. L'intensità di aiuto non supera il 20 % dei costi ammissibili.
6. Per quanto concerne gli investimenti in veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne il cui acquisto è programmato, i costi ammissibili devono essere limitati ai sovraccosti netti per l'adeguamento tecnico e la modernizzazione, a condizione che tali costi non siano già coperti da altre forme di aiuto, in particolare dagli aiuti di cui agli articoli 14 e 15. I sovraccosti netti per l'adeguamento tecnico e la modernizzazione sono calcolati come differenza tra, da un lato, il costo totale di acquisto del veicolo per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne il cui

acquisto è programmato e dispone di tali investimenti e, dall'altro, il costo totale di acquisto dello stesso veicolo o di un veicolo analogo che richiede l'adeguamento tecnico e la modernizzazione nello scenario controfattuale.

7. Per almeno cinque anni dopo la concessione dell'aiuto, gli accordi contrattuali per la cessione o l'utilizzo a titolo oneroso (come nel caso del leasing) di attivi finanziati con aiuti per l'adeguamento tecnico e la modernizzazione di veicoli ed attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile comprendono una clausola attestante che l'adeguamento o la modernizzazione dell'attivo in questione è stato finanziato o stata finanziata con aiuti di Stato.
8. L'investimento è attuato e finalizzato almeno un anno prima della data in cui l'investimento oggetto del sostegno diventa obbligatorio a livello di UE.

Capo III - Controllo

Articolo 18

Revoca del beneficio dell'esenzione per categoria

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

Articolo 19

Relazioni

Gli Stati membri inviano alla Commissione:

- (a) attraverso il sistema di notifica elettronica della Commissione, le informazioni sintetiche su ciascuna misura di aiuto esentata a norma del presente regolamento nel formato standardizzato di cui all'allegato III del medesimo regolamento, insieme a un link che dia accesso al testo integrale della misura di aiuto, comprese le sue modifiche, entro 20 giorni lavorativi dalla sua entrata in vigore;
- (b) una relazione annuale, di cui al regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione³², in formato elettronico, sull'applicazione del presente

³² Regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione, del 21 aprile 2004, recante disposizioni di esecuzione del regolamento (UE) 2015/1589 del Consiglio recante modalità di applicazione dell'articolo 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (GU L 140 del 30.4.2004, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj>).

regolamento, contenente le informazioni indicate nel regolamento (CE) n. 794/2004 della Commissione relativamente a ciascun anno intero o a ciascuna porzione di anno in cui il presente regolamento si applica.

Articolo 20

Valutazione

1. I regimi di aiuto di cui all'articolo 1, paragrafo 2, lettere i) e j), sono oggetto di una valutazione ex post se dispongono di una dotazione di bilancio di aiuti di Stato o di spese contabilizzate superiori a 150 milioni di EUR in un dato anno o a 750 milioni di EUR nel corso della loro durata complessiva. La durata complessiva è la durata combinata del regime e di qualsiasi regime precedente che copra un obiettivo analogo e una zona geografica analoga a decorrere dal XXX. Considerati gli obiettivi della valutazione e per evitare di imporre agli Stati membri un onere sproporzionato, le valutazioni ex post sono richieste soltanto per i regimi di aiuti la cui durata complessiva supera i tre anni a decorrere dal XXX.
2. L'obbligo della valutazione ex post non si applica ai regimi di aiuto che subentrano a regimi caratterizzati da obiettivi analoghi e relativi a zone geografiche analoghe che sono stati oggetto di una valutazione. Tale eventualità è subordinata all'elaborazione di una relazione di valutazione finale conformemente al piano di valutazione approvato dalla Commissione e al fatto che in tale relazione non siano stati segnalati risultati negativi. Se la relazione di valutazione finale di un regime non risulta conforme al piano di valutazione approvato, il regime in questione è sospeso con effetto immediato. I regimi che subentrano a un tale regime sospeso, concernente un obiettivo analogo e una zona geografica analoga, non beneficiano del regolamento di esenzione per categoria.
3. L'obiettivo della valutazione è quello di verificare la realizzazione delle ipotesi e delle condizioni da cui dipende la compatibilità del regime, in particolare la necessità e l'efficacia della misura di aiuto alla luce dei suoi obiettivi generali e specifici. Viene esaminata anche l'incidenza del regime sulla concorrenza e sugli scambi.
4. Per i regimi di aiuto soggetti all'obbligo di valutazione a norma del paragrafo 1, gli Stati membri notificano un progetto di piano di valutazione nel modo seguente:
 - (a) entro i 20 giorni lavorativi dall'entrata in vigore del regime, se la dotazione di bilancio del regime di aiuto di Stato supera 150 milioni di EUR in un dato anno o 750 milioni di EUR considerando tutta la durata del regime;
 - (b) entro i 30 giorni lavorativi successivi a una modifica significativa che aumenta la dotazione di bilancio del regime portandola ad un livello superiore a 150 milioni di EUR in un dato anno o, considerando tutta la durata del regime, a 750 milioni di EUR;
 - (c) entro i 30 giorni lavorativi successivi all'iscrizione a bilancio di spese a titolo del regime superiori a 150 milioni di EUR in un dato anno.
5. Il progetto di piano di valutazione è conforme alla metodologia comune per la valutazione degli aiuti di Stato adottata dalla Commissione. Gli Stati membri pubblicano il piano di valutazione approvato dalla Commissione.

6. La valutazione ex post è effettuata da un esperto indipendente dalle autorità che concedono l'aiuto, sulla base del piano di valutazione. Ogni valutazione comprende almeno una relazione di valutazione intermedia e una relazione di valutazione finale, che sono entrambe pubblicate dagli Stati membri.
7. La relazione di valutazione finale è presentata alla Commissione al più tardi nove mesi prima della scadenza del regime esentato. Tale periodo può essere ridotto per i regimi rispetto ai quali l'obbligo di valutazione scatta negli ultimi due anni di attuazione. La portata e le modalità precise di ciascuna valutazione sono definite nella decisione che approva il piano di valutazione. La notifica di eventuali successive misure di aiuto che presentino un obiettivo analogo contiene la descrizione di come si sia tenuto conto dei risultati della valutazione.

Articolo 21

Controllo

1. Per consentire alla Commissione di controllare gli aiuti esentati dall'obbligo di notifica ai sensi del presente regolamento, gli Stati membri conservano registri dettagliati contenenti le informazioni e i documenti giustificativi necessari per verificare il rispetto di tutte le condizioni di cui al presente regolamento. I registri vengono conservati per dieci anni dalla data in cui è stato concesso l'aiuto ad hoc o l'ultimo aiuto individuale a norma del regime.
2. Nel caso di regimi nell'ambito dei quali sono concessi automaticamente aiuti fiscali, come quelli basati sulle dichiarazioni fiscali dei beneficiari, e se non esiste alcuna verifica ex ante del rispetto delle condizioni di compatibilità per ciascun beneficiario, gli Stati membri verificano periodicamente, almeno ex post e a campione, il rispetto di tutte le condizioni di compatibilità e traggono le opportune conclusioni. Gli Stati membri conservano registri dettagliati delle verifiche per almeno dieci anni dalla data dei controlli.
3. La Commissione può richiedere, a ciascuno Stato membro, tutte le informazioni e i documenti giustificativi che ritiene necessari per controllare l'applicazione del presente regolamento, comprese le informazioni di cui ai paragrafi 1 e 2. Lo Stato membro interessato fornisce alla Commissione, entro 20 giorni lavorativi dal ricevimento della richiesta, oppure entro un termine più lungo fissato nella richiesta stessa, tutte le informazioni e i documenti giustificativi richiesti.

Capo IV – Disposizioni finali

Articolo 22

Disposizioni transitorie

1. Il presente regolamento si applica agli aiuti individuali concessi prima dell'entrata in vigore delle rispettive disposizioni di cui al presente regolamento qualora detti aiuti soddisfino tutte le condizioni di cui al presente regolamento, ad eccezione dell'articolo 9.
2. Gli aiuti non esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, in applicazione del presente regolamento, sono valutati dalla Commissione sulla base delle discipline, degli orientamenti e delle comunicazioni applicabili.
3. Al termine del periodo di validità del presente regolamento, il regime di aiuti esentato a norma del presente regolamento continua a beneficiare dell'esenzione durante un periodo transitorio di sei mesi.

Articolo 23

1. Il presente regolamento entra in vigore il XXX.
2. Esso si applica fino al XXX.

Fatto a Bruxelles, il

Per la Commissione

La Presidente

Ursula von der Leyen

ALLEGATO I

Definizione di PMI

Articolo 1

Impresa

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

Articolo 2

Effettivi e soglie finanziarie che definiscono le categorie di imprese

1. La categoria delle microimprese, delle piccole imprese e delle medie imprese (PMI) è costituita da imprese che occupano meno di 250 persone, il cui fatturato annuo non supera i 50 milioni di EUR e/o il cui totale di bilancio annuo non supera i 43 milioni di EUR.
2. All'interno della categoria delle PMI, si definisce piccola impresa un'impresa che occupa meno di 50 persone e che realizza un fatturato annuo e/o un totale di bilancio annuo non superiori a 10 milioni di EUR.
3. All'interno della categoria delle PMI, si definisce microimpresa un'impresa che occupa meno di 10 persone e che realizza un fatturato annuo e/o un totale di bilancio annuo non superiori a 2 milioni di EUR.

Articolo 3

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

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

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

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

- b) università o centri di ricerca senza scopo di lucro;
- c) investitori istituzionali, compresi i fondi di sviluppo regionale;
- d) autorità locali autonome aventi un bilancio annuale inferiore a 10 milioni di EUR e meno di 5 000 abitanti.

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

- a) un'impresa detiene la maggioranza dei diritti di voto degli azionisti o soci di un'altra impresa;
- b) un'impresa ha il diritto di nominare o revocare la maggioranza dei membri del consiglio di amministrazione, direzione o sorveglianza di un'altra impresa;
- c) un'impresa ha il diritto di esercitare un'influenza dominante su un'altra impresa in virtù di un contratto concluso con quest'ultima oppure in virtù di una clausola dello statuto di quest'ultima;
- d) un'impresa azionista o socia di un'altra impresa controlla da sola, in virtù di un accordo stipulato con altri azionisti o soci dell'altra impresa, la maggioranza dei diritti di voto degli azionisti o soci di quest'ultima.

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

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

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

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

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

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

Articolo 4

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

1. I dati impiegati per calcolare gli effettivi e gli importi finanziari sono quelli riguardanti l'ultimo esercizio contabile chiuso e calcolati su base annua. Tali dati sono presi in considerazione a partire dalla data di chiusura dei conti. L'importo del fatturato è calcolato al netto dell'imposta sul valore aggiunto (IVA) e di altre imposte indirette.
2. Se, alla data di chiusura dei conti, un'impresa constata di aver superato su base annua le soglie degli effettivi o le soglie finanziarie di cui all'articolo 2, o di essere scesa al di sotto di tali soglie, essa perde o acquisisce la qualifica di media, piccola o microimpresa solo se questo scostamento avviene per due esercizi consecutivi.
3. Se si tratta di un'impresa di nuova costituzione i cui conti non sono ancora stati chiusi, i dati in questione sono oggetto di una stima in buona fede ad esercizio in corso.

Articolo 5

Effettivi

1. Gli effettivi corrispondono al numero di unità lavorative/anno (ULA), ovvero al numero di persone che, durante tutto l'esercizio in questione, hanno lavorato nell'impresa o per conto di essa a tempo pieno. Il lavoro dei dipendenti che non hanno lavorato durante tutto l'esercizio oppure che hanno lavorato a tempo parziale, a prescindere dalla durata, o come lavoratori stagionali, è contabilizzato in frazioni di ULA. Gli effettivi sono composti:
 - a) dai dipendenti dell'impresa;
 - b) dalle persone che lavorano per l'impresa, ne sono dipendenti e, per la legislazione nazionale, sono considerati come gli altri dipendenti dell'impresa;
 - c) dai proprietari gestori;
 - d) dai soci che svolgono un'attività regolare nell'impresa e beneficiano di vantaggi finanziari da essa forniti.
2. Gli apprendisti con contratto di apprendistato o gli studenti con contratto di formazione non sono contabilizzati come facenti parte degli effettivi. La durata dei congedi di maternità o dei congedi parentali non è contabilizzata.

Articolo 6

Determinazione dei dati dell'impresa

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

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

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

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

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

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

Allegato II

Misure contemplate dal regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti e misure da notificare ai sensi degli orientamenti sul trasporto terrestre e multimodale

Obiettivo principale	Regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti		Orientamenti sul trasporto terrestre e multimodale	
	Misura	Intensità consentita	Misura	Intensità consentita
Aiuti al funzionamento volti a ridurre i costi esterni dei trasporti	Regimi di aiuto	<i>50 % dei costi ammissibili</i> <i>[60] % dei costi ammissibili per gli aiuti concessi a favore di operazioni di trasporto combinato</i>	Aiuti ad hoc Regimi di aiuto con intensità superiori a quelle autorizzate a norma del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti Regimi di aiuto che non fanno ricorso al manuale della Commissione	<i>75 % dei costi ammissibili</i>
Aiuti al funzionamento per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali	Regimi di aiuto Importo dell'aiuto individuale concesso a norma di un regime per progetto < 15 milioni di EUR	<i>80 % dei costi ammissibili per il primo anno di esercizio, 70 % per il secondo anno, 60 % per il terzo anno, 50 % per il quarto anno e 40 % per il quinto anno</i>	Aiuti ad hoc Importo dell'aiuto individuale concesso a norma di un regime per progetto ≥ 15 milioni di EUR	<i>80 % dei costi ammissibili per il primo anno di esercizio, 70 % per il secondo anno, 60 % per il terzo anno, 50 % per il quarto anno e 40 % per il quinto anno</i>
Aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di impianti di trasporto unimodale o multimodale ferroviario e per vie navigabili interne	Regimi di aiuto Importo dell'aiuto individuale concesso a norma di un regime per progetto < 20 milioni di EUR Aiuti ad hoc a favore di terminal multimodali sostenibili utilizzati per il trasporto delle merci	<i>50 % dei costi ammissibili se l'aiuto è < 3 milioni di EUR per progetto</i> <i>50 % dei costi ammissibili, ma entro il limite della differenza tra i costi ammissibili e il risultato operativo dell'investiment</i>	Aiuti ad hoc Aiuti ad hoc a favore di terminal multimodali sostenibili utilizzati per il trasporto delle merci ≥ 10 milioni di EUR Importo dell'aiuto individuale concesso a norma di un regime	<i>Deficit di finanziamento limitato al 100 % dei costi ammissibili</i> <i>Nessuna soglia se gli aiuti ad hoc sono concessi mediante procedura di</i>

	sostenibili < 10 milioni di EUR	<i>o nel corso della sua vita e il valore finale se l'aiuto è ≥ 3 milioni di EUR per progetto</i>	per progetto ≥ 20 milioni di EUR Regimi di aiuto con intensità superiori a quelle autorizzate a norma del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti	<i>gara competitiva</i>
Aiuti agli investimenti per la costruzione, l'ammodernamento e il rinnovo di diramazioni private	Regimi di aiuto Importo dell'aiuto individuale concesso a norma di un regime per progetto < 2 milioni di EUR	<i>50 % dei costi ammissibili se l'aiuto è < 500 000 EUR per progetto 50 % dei costi ammissibili, ma entro il limite della differenza tra i costi ammissibili e il risultato operativo dell'investiment o nel corso della sua vita e il valore finale se l'aiuto è ≥ 500 000 EUR per progetto</i>	Aiuti ad hoc Importo dell'aiuto individuale concesso a norma di un regime per progetto ≥ 2 milioni di EUR Regimi di aiuto con intensità superiori a quelle autorizzate a norma del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti	<i>Deficit di finanziamento limitato al 100 % dei costi ammissibili</i>
Aiuti agli investimenti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario o per vie navigabili interne	Regimi di aiuto	<i>Importo nominale del relativo prestito ≤ costi ammissibili. La copertura della garanzia è ≤ all'80 % del relativo prestito</i>	Aiuti ad hoc Regimi di aiuto con intensità superiori a quelle autorizzate a norma del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti	<i>Importo nominale del relativo prestito ≤ costi ammissibili. La copertura della garanzia è ≤ all'90 % del relativo prestito</i>
Aiuti agli investimenti per l'acquisto di unità di carico intermodali e gru a bordo di navi	Regimi di aiuto	<i>30 % dei costi ammissibili (per le unità di carico intermodali) 20 % dei costi ammissibili (per</i>	Non disp.	

		<i>le gru a bordo di navi)</i>		
Aiuti agli investimenti per l'interoperabilità	Regimi di aiuto	<i>50 % dei costi ammissibili</i> <i>80 % dei costi ammissibili (per ERTMS e DAC)</i>	Aiuti ad hoc Regimi di aiuto con intensità superiori a quelle autorizzate a norma del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti o per investimenti non inclusi nell'elenco di cui a tale regolamento	<i>50 % dei costi ammissibili</i> <i>80 % dei costi ammissibili (per ERTMS e DAC)</i> <i>Deficit di finanziamento limitato al 100 % dei costi ammissibili</i>
Aiuti agli investimenti per l'adeguamento tecnico e l'ammodernamento di veicoli e attrezzature per il trasporto multimodale sostenibile	Regimi di aiuto	<i>20 % dei costi ammissibili</i>	Aiuti ad hoc Regimi di aiuto con intensità superiori a quelle autorizzate a norma del regolamento di esenzione per categoria nel settore dei trasporti o per investimenti non inclusi nell'elenco di cui a tale regolamento	<i>20 % dei costi ammissibili</i> <i>Deficit di finanziamento limitato al 100 % dei costi ammissibili</i>

Allegato III

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

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

Riferimento dell'aiuto	<i>(da completare a cura della Commissione)</i>	
Stato membro		
Numero di riferimento dello Stato membro		
Regione	Denominazione della regione (NUTS ⁽¹⁾)	Status dell'aiuto a finalità regionale ⁽²⁾
Autorità che concede l'aiuto	Denominazione	
	Indirizzo postale	
	Indirizzo internet	
Titolo della misura di aiuto		
Base giuridica nazionale (riferimento alla pertinente pubblicazione nazionale ufficiale)		
Link al testo integrale della misura di aiuto		
Tipo di misura	<input type="checkbox"/> Regime	
	<input type="checkbox"/> Aiuto ad hoc	Denominazione del beneficiario e del gruppo ⁽³⁾ cui appartiene
Modifica di un regime di aiuti o di un aiuto ad hoc esistenti		Commission aid reference
	<input type="checkbox"/> Proroga	
	<input type="checkbox"/> Modifica	
Durata ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Regime	dal gg/mm/aaaa al gg/mm/aaaa
Data di concessione ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> Aiuto ad hoc	gg/mm/aaaa
Settori economici interessati	<input type="checkbox"/> Tutti i settori economici ammissibili a ricevere aiuti	
	<input type="checkbox"/> Limitato a settori specifici — Specificare a livello di gruppo NACE ⁽⁶⁾	

Tipo di beneficiario	<input type="checkbox"/> PMI		
	<input type="checkbox"/> Grande impresa		
Dotazione	Importo totale annuo della dotazione prevista del regime ⁽⁷⁾	Valuta nazionale (importo intero)	
	Importo totale dell'aiuto ad hoc concesso all'impresa ⁽⁸⁾	Valuta nazionale (importo intero)	
	<input type="checkbox"/> Per le garanzie ⁽⁹⁾	Valuta nazionale (importo intero)	
Strumento di aiuto	<input type="checkbox"/> Sovvenzione/Contributo in conto interessi		
	<input type="checkbox"/> Prestito/Anticipo rimborsabile		
	<input type="checkbox"/> Garanzia (se del caso con un riferimento alla decisione della Commissione ⁽¹⁰⁾)		
	<input type="checkbox"/> Agevolazione fiscale o esenzione fiscale		
	<input type="checkbox"/> Misura per il finanziamento del rischio		
	<input type="checkbox"/> Altro (specificare) Precisare a quale categoria potrebbe corrispondere meglio dal punto di vista dei suoi effetti/della sua funzione : <input type="checkbox"/> Sovvenzione <input type="checkbox"/> Prestito <input type="checkbox"/> Garanzia <input type="checkbox"/> Agevolazione fiscale <input type="checkbox"/> Misura per il finanziamento del rischio		
<input type="checkbox"/> Se cofinanziato da fondi UE	Denominazione del fondo UE: 	Importo del finanziamento (per fondo UE) 	Valuta nazionale (importo intero)

⁽¹⁾ NUTS — Nomenclatura delle unità territoriali statistiche. Generalmente, la regione è specificata a livello 2.
⁽²⁾ Articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del TFUE (status «A»); articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del TFUE (status «C»); zone non assistite, ossia zone non ammissibili agli aiuti a finalità regionale (status «N»);
⁽³⁾ Ai sensi delle norme in materia di concorrenza previste nel trattato e ai fini del presente regolamento, per impresa si intende qualsiasi entità che eserciti un'attività economica, a prescindere dal suo status giuridico e dalle sue modalità di finanziamento. La Corte di giustizia ha stabilito che le entità controllate (giuridicamente o di fatto) dalla stessa entità debbano essere considerate come un'unica impresa.
⁽⁴⁾ Periodo durante il quale l'autorità che concede l'aiuto può impegnarsi a concedere l'aiuto.
⁽⁵⁾ Stabilita in conformità all'articolo 2, punto 27, del regolamento.
⁽⁶⁾ NACE Rev. 2 — Classificazione statistica delle attività economiche nella Comunità europea. Generalmente, il settore è specificato a livello di gruppo.
⁽⁷⁾ Per un regime di aiuti: indicare l'importo annuo totale della dotazione prevista del regime o la riduzione stimata del gettito fiscale annuo per tutti gli strumenti di aiuto contemplati dal regime.
⁽⁸⁾ Per un aiuto ad hoc: indicare l'importo complessivo dell'aiuto/della riduzione del gettito fiscale.
⁽⁹⁾ Per le garanzie: indicare l'importo (massimo) dei prestiti garantiti.
⁽¹⁰⁾ Se del caso, fare riferimento alla decisione della Commissione che approva la metodologia utilizzata ai fini del calcolo dell'equivalente sovvenzione lordo, in conformità all'articolo 5, paragrafo 2, lettera c), del regolamento.

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

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

Obiettivo principale	Intensità massima dell'aiuto in % dei costi ammissibili	Bilancio totale
Regime di aiuti al funzionamento volti a ridurre i costi esterni (articolo 10)	... %	... valuta nazionale (per regime e per anno)
Regime di aiuti al funzionamento per l'avvio di nuovi collegamenti commerciali (articolo 11)	... %	... valuta nazionale
Regime di aiuti agli investimenti a favore degli impianti (articolo 12)	... %	... valuta nazionale
Aiuti ad hoc agli investimenti a favore di terminal multimodali sostenibili utilizzati per il trasporto delle merci (articolo 12)	... %	... valuta nazionale (per progetto)
Regime di aiuti agli investimenti a favore di diramazioni private (articolo 13)	... %	... valuta nazionale
Regime di aiuti agli investimenti per l'acquisto di veicoli per il trasporto ferroviario e per vie navigabili interne (articolo 14)	... %	... valuta nazionale
Regime di aiuti agli investimenti per l'acquisto di unità di carico intermodali e gru a bordo di navi (articolo 15)	... %	... valuta nazionale
Regime di aiuti agli investimenti per l'interoperabilità (articolo 16)	... %	... valuta nazionale
Regime di aiuti agli investimenti per l'adeguamento tecnico e	... %	... valuta nazionale

l'ammodernamento (articolo 17)		
-----------------------------------	--	--

Allegato IV

Disposizioni in materia di pubblicazione delle informazioni a norma dell'articolo 9

Gli Stati membri organizzano i loro siti web esaustivi sugli aiuti di Stato sui quali pubblicare le informazioni di cui all'articolo 7 in modo da consentire un accesso agevole alle informazioni. Le informazioni sono pubblicate in formato foglio di calcolo che consente di ricercare ed estrarre i dati e di pubblicarli agevolmente su Internet, ad esempio in formato CSV o XML. L'accesso al sito web è consentito a tutti gli interessati senza restrizioni o obbligo di registrazione.

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

- a) denominazione del beneficiario;
- b) identificativo del beneficiario;
- c) tipo di impresa (PMI/grande impresa) al momento della concessione;
- d) regione in cui è ubicato il beneficiario, a livello NUTS II³³;
- e) settore di attività a livello di gruppo NACE³⁴;
- f) elemento di aiuto, espresso come importo intero in valuta nazionale³⁵;
- g) strumento di aiuto³⁶ (sovvenzione/contributo in conto interessi, prestito/anticipo rimborsabile/sovvenzione rimborsabile, garanzia, agevolazione fiscale o esenzione fiscale, finanziamento del rischio, altro (specificare));
- h) data di concessione;
- i) obiettivo dell'aiuto;
- j) autorità che concede l'aiuto;
- k) numero di riferimento della misura di aiuto³⁷.

³³ NUTS — Nomenclatura delle unità territoriali statistiche. Generalmente, la regione è specificata a livello 2.

³⁴ Regolamento (CE) n. 1893/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che definisce la classificazione statistica delle attività economiche NACE Revisione 2 e modifica il regolamento (CEE) n. 3037/90 del Consiglio nonché alcuni regolamenti (CE) relativi a settori statistici specifici (GU L 393 del 30.12.2006, pag. 1).

³⁵ Per gli aiuti al funzionamento, si tratta dell'importo di aiuto annuale per beneficiario. Per gli aiuti agli investimenti, si tratta dell'importo dell'investimento. Per le misure di cui all'articolo 12, si tratta dell'equivalente sovvenzione lordo.

³⁶ Se l'aiuto viene concesso tramite più strumenti d'aiuto, l'importo dell'aiuto deve essere precisato per ogni strumento.

³⁷ Fornito dalla Commissione nel quadro del sistema di notifica di cui all'articolo 11 del presente regolamento.