



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, XXX
[...] (2024) XXX draft

ANNEX

SENSITIVE*
UNTIL ADOPTION

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

της

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Έγκριση του περιεχομένου σχεδίου κανονισμού της Επιτροπής για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων στον τομέα των σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών και πολυτροπικών μεταφορών ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 93, 107 και 108 της Συνθήκης

*

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>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ
Κανονισμός της Επιτροπής για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων στον
τομέα των σιδηροδρομικών, εσωτερικών πλωτών και πολυτροπικών μεταφορών ως
συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 93, 107 και 108 της
Συνθήκης

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΣΧΕΔΙΟ

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 4,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2586 του Συμβουλίου, της 19ης Δεκεμβρίου 2022, για την εφαρμογή των άρθρων 93, 107 και 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε ορισμένες κατηγορίες κρατικών ενισχύσεων στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και των συνδυασμένων μεταφορών¹, και ιδίως το άρθρο 1,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής για τις κρατικές ενισχύσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η κρατική χρηματοδότηση που πληροί τα κριτήρια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης συνιστά κρατική ενίσχυση και απαιτείται η κοινοποίησή της στην Επιτροπή βάσει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Ωστόσο, σύμφωνα με το άρθρο 109 της Συνθήκης, το Συμβούλιο δύναται να καθορίζει τις κατηγορίες ενισχύσεων που απαλλάσσονται από την εν λόγω υποχρέωση κοινοποίησης. Σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 4 της Συνθήκης, η Επιτροπή μπορεί να εκδίδει κανονισμούς σχετικά με τις εν λόγω κατηγορίες κρατικών ενισχύσεων.
- (2) Με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2586 του Συμβουλίου η Επιτροπή εξουσιοδοτείται να δηλώνει ότι οι ενισχύσεις για τον συντονισμό των μεταφορών, όπως αναφέρονται στο άρθρο 93 της Συνθήκης, μπορούν, υπό ορισμένους όρους, να απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης:
- (3) Οι ενισχύσεις για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, την εσωτερική ναυσιπλοΐα και τις συνδυασμένες (αναφερόμενες στο εξής ως πολυτροπικές) μεταφορές θεωρούνται συμβατές με τη Συνθήκη εάν ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή εάν αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας, σύμφωνα με το άρθρο 93 της Συνθήκης.
- (4) Για την επίτευξη των στόχων κλιματικής ουδετερότητας της ΕΕ που προτάθηκαν από την Επιτροπή το 2019 και καθορίζονται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία²,

¹ ΕΕ L 338 της 30.12.2022, σ. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>.

² Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» [COM(2019) 640 final].

απαιτείται θεμελιώδης πράσινος και ψηφιακός μετασχηματισμός των μεταφορών στην ΕΕ. Στο πλαίσιο της στρατηγικής του 2020 της Επιτροπής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα³, η ΕΕ κάλεσε τα κράτη μέλη να λάβουν μέτρα για να καταστήσουν όλους τους τρόπους μεταφοράς περισσότερο βιώσιμους και να προωθήσουν τη μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς.

- (5) Το άρθρο 11 της Συνθήκης υπογραμμίζει τη δέσμευση της Ένωσης για την προστασία του περιβάλλοντος και τη βιωσιμότητα, δίνοντας έμφαση στην ένταξη των περιβαλλοντικών απαιτήσεων στον καθορισμό και την εφαρμογή των πολιτικών και των δράσεων της. Η Επιτροπή αναγνωρίζει τη σημασία των βιώσιμων πρακτικών στις μεταφορές.
- (6) Με βάση την πείρα της Επιτροπής από την εφαρμογή του άρθρου 93 της Συνθήκης, ορισμένες κατηγορίες κρατικών ενισχύσεων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών δεν προκαλούν σημαντική στρέβλωση του ανταγωνισμού και των συναλλαγών μεταξύ των κρατών μελών, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν ορισμένα σαφή κριτήρια συμβατότητας που καθορίζονται βάσει της εκτενούς πρακτικής λήψης αποφάσεων.
- (7) Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στα μέτρα κρατικών ενισχύσεων που χορηγούνται σε επιχειρήσεις στους τομείς των σιδηροδρομικών, των εσωτερικών πλωτών και των πολυτροπικών μεταφορών.
- (8) Οι ενισχύσεις που πληρούν όλους τους όρους του παρόντος κανονισμού, τόσο τους γενικούς όσο και τους ειδικούς για την εκάστοτε κατηγορία ενισχύσεων, θα πρέπει να απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης.
- (9) Οι κρατικές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης που δεν καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό εξακολουθούν να υπόκεινται στην υποχρέωση κοινοποίησης του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τη δυνατότητα των κρατών μελών να κοινοποιούν ενισχύσεις των οποίων οι στόχοι ανταποκρίνονται στους στόχους που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό.
- (10) Ο παρών κανονισμός αναμένεται να αυξήσει την απλούστευση και να ενισχύσει τη διαφάνεια, την αποτελεσματική αξιολόγηση και τους ελέγχους συμμόρφωσης με τους κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο, χωρίς να θίγει τις θεσμικές εξουσίες της Επιτροπής και των κρατών μελών. Αυτό συνάδει με την ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον εκσυγχρονισμό των κανόνων της ΕΕ για τις κρατικές ενισχύσεις⁴ και το αποτέλεσμα του ελέγχου καταλληλότητας που διενήργησε η Επιτροπή το 2020⁵, όπου τονίζεται η ανάγκη μείωσης του διοικητικού φόρτου και διασφάλισης αποδοτικών δημόσιων δαπανών.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ COM(2012) 209 της 8.5.2012.

⁵ Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής, της 30ής Οκτωβρίου 2020, Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance (Έλεγχος καταλληλότητας της δέσμης μεταρρυθμίσεων για τον εκσυγχρονισμό των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις του 2012, των κατευθυντήριων γραμμών για τους σιδηροδρόμους και της βραχυπρόθεσμης ασφάλισης εξαγωγικών πιστώσεων) [SWD(2020) 257 final].

- (11) Οι γενικοί όροι εφαρμογής του παρόντος κανονισμού καθορίζονται με βάση ένα σύνολο κοινών αρχών που εξασφαλίζουν ότι οι ενισχύσεις: i) εξυπηρετούν τον σκοπό του συντονισμού των μεταφορών· ii) έχουν σαφή χαρακτήρα κινήτρου· iii) είναι αναγκαίες, κατάλληλες και αναλογικές· iv) χορηγούνται με απόλυτη διαφάνεια και υπόκεινται σε μηχανισμό ελέγχου και τακτική αξιολόγηση· και v) δεν επηρεάζουν τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές σε βαθμό που να θέτει σε κίνδυνο τα γενικά συμφέροντα της ΕΕ.
- (12) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι ενισχύσεις είναι αναγκαίες και ότι λειτουργούν ως κίνητρο για την περαιτέρω ανάπτυξη δραστηριοτήτων ή έργων, ο παρών κανονισμός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε ενισχύσεις για δραστηριότητες τις οποίες θα ανέπτυξε ούτως ή άλλως ο δικαιούχος ακόμη και αν δεν είχε χορηγηθεί η ενίσχυση. Οι ενισχύσεις θα πρέπει να απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει του παρόντος κανονισμού μόνον εάν οι εργασίες για το ενισχυόμενο έργο ή την ενισχυόμενη δραστηριότητα αρχίζουν μετά την υποβολή γραπτής αίτησης για ενίσχυση από τον δικαιούχο.
- (13) Όσον αφορά *ad hoc* επενδυτικές ενισχύσεις που καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό και χορηγούνται σε δικαιούχο που είναι μεγάλη επιχείρηση, το κράτος μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει, επιπλέον της τήρησης των όρων που αφορούν τον χαρακτήρα κινήτρου και ισχύουν για τους δικαιούχους που είναι ΜΜΕ, ότι ο δικαιούχος έχει αναλύσει, όπως αποδεικνύεται από τα εσωτερικά του έγγραφα, τη βιωσιμότητα της ενισχυόμενης επένδυσης τόσο με τη χορήγηση ενίσχυσης όσο και χωρίς αυτήν. Στις περιπτώσεις αυτές, το κράτος μέλος θα πρέπει να επαληθεύει ότι τα εν λόγω έγγραφα επιβεβαιώνουν ότι η ενίσχυση θα οδηγήσει σε ουσιώδη αύξηση της εμβέλειας της επένδυσης που υποστηρίζεται από την ενίσχυση, σε ουσιώδη αύξηση του συνολικού ποσού που δαπανάται από τον δικαιούχο για την εν λόγω επένδυση και/ή σε ουσιώδη αύξηση της ταχύτητας ολοκλήρωσης της επένδυσης.
- (14) Τα αυτόματα καθεστώτα ενισχύσεων υπό τη μορφή φορολογικών πλεονεκτημάτων θα πρέπει να εξακολουθήσουν να υπόκεινται σε ειδικό όρο όσον αφορά τον χαρακτήρα κινήτρου, δεδομένου ότι οι ενισχύσεις στο πλαίσιο αυτών των καθεστώτων ενίσχυσης χορηγούνται αυτομάτως. Ο ειδικός αυτός όρος συνεπάγεται ότι τα εν λόγω καθεστώτα ενισχύσεων θα πρέπει να στηρίζουν μόνο έργα ή δραστηριότητες για τα/τις οποία/-ες οι εργασίες ξεκινούν μετά την έναρξη ισχύος των εν λόγω καθεστώτων. Ωστόσο, ο όρος αυτός δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στην περίπτωση διάδοχων φορολογικών καθεστώτων, υπό την προϋπόθεση ότι η δραστηριότητα καλυπτόταν ήδη από τα προηγούμενα καθεστώτα υπό μορφή φορολογικών πλεονεκτημάτων. Για την αξιολόγηση του χαρακτήρα κινήτρου των διάδοχων καθεστώτων ενίσχυσης, η κρίσιμη χρονική στιγμή είναι ο χρόνος θέσπισης του φορολογικού μέτρου για πρώτη φορά στο αρχικό καθεστώς.
- (15) Οι ενισχύσεις λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών που πληρούν τους όρους του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να θεωρείται ότι έχουν χαρακτήρα κινήτρου εάν η ενίσχυση μετακυλιέται στους χρήστες και, ως εκ τούτου, αυξάνει τη ζήτηση για βιώσιμες υπηρεσίες μεταφορών και τη μετάβαση σε άλλο τρόπο μεταφοράς. Η δημοσιοποίηση αποσκοπεί στην αύξηση της ευαισθητοποίησης σχετικά με τα διαθέσιμα μέτρα για τη μείωση του χάσματος ανταγωνιστικότητας μεταξύ βιώσιμων τρόπων χερσαίων μεταφορών και αποκλειστικά οδικών μεταφορών ή άλλων ανταγωνιστικών, περισσότερο ρυπογόνων τρόπων μεταφοράς και, ως εκ τούτου, θεωρείται ότι διασφαλίζει πως η ενίσχυση αντικατοπτρίζεται στο αντίτιμο που καλούνται οι χρήστες να καταβάλουν. Σε κάθε περίπτωση, οι ενισχύσεις λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών δεν θα πρέπει να χορηγούνται

όταν ο περισσότερος ρυπογόνος τρόπος μεταφοράς δεν αποτελεί βιώσιμη εναλλακτική λύση αντί του βιώσιμου τρόπου μεταφοράς. Ενώ για τις υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών υπάρχει πάντα πιο ρυπογόνος, εμπορικά βιώσιμη εναλλακτική λύση αντί των σιδηροδρομικών ή των εσωτερικών πλωτών μεταφορών, στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών η ανταγωνιστικότητα εξαρτάται από την απόσταση που καλύπτουν οι μεταφορικές δραστηριότητες. Αυτό δεν ισχύει για τις δραστηριότητες που αφορούν μεμονωμένες φορτάμαξες, δεδομένου ότι αυτού του είδους οι μονοτροπικές σιδηροδρομικές μεταφορές είναι λιγότερο επικερδείς από τις αποκλειστικά οδικές μεταφορές, ανεξάρτητα από την απόσταση που καλύπτεται, λόγω του κόστους συλλογής και συγκέντρωσης φορταμαξών διαφορετικών πελατών.

- (16) Για λόγους διαφάνειας, ίσης μεταχείρισης και αποτελεσματικής παρακολούθησης, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται μόνο στις ενισχύσεις για τις οποίες είναι δυνατό να υπολογιστεί εκ των προτέρων με ακρίβεια το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης χωρίς να είναι αναγκαία εκτίμηση κινδύνου (στο εξής: διαφανείς ενισχύσεις). Για ορισμένα μέσα ενίσχυσης, όπως τα δάνεια, οι εγγυήσεις, τα φορολογικά μέτρα, τα μέτρα χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου και, ειδικότερα, οι επιστρεπτέες προκαταβολές, ο παρών κανονισμός καθορίζει τους όρους υπό τους οποίους οι εν λόγω ενισχύσεις μπορούν να θεωρούνται διαφανείς. Οι εισφορές κεφαλαίου δεν θα πρέπει να θεωρούνται διαφανείς ενισχύσεις. Στην περίπτωση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων (ΜΜΕ), η ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων⁶ ορίζει τα επίπεδα ετήσιας προμήθειας πάνω από τα οποία μια κρατική εγγύηση θεωρείται ότι δεν συνιστά ενίσχυση.
- (17) Για να εξασφαλιστεί ότι η ενίσχυση είναι αναλογική και περιορίζεται στο αναγκαίο ποσό, ο παρών κανονισμός καθορίζει μέγιστα ποσά ενίσχυσης ως εντάσεις ενίσχυσης σε σχέση με μια σειρά επιλέξιμων δαπανών. Με βάση την πείρα της Επιτροπής, η ένταση της ενίσχυσης καθορίζεται σε επίπεδο που ελαχιστοποιεί τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών που προκαλούνται από την ενισχυόμενη δραστηριότητα, ενώ παράλληλα αντιμετωπίζει με κατάλληλο τρόπο την αδυναμία της αγοράς ή άλλο εμπόδιο στον συντονισμό των μεταφορών.
- (18) Για τον υπολογισμό της έντασης της ενίσχυσης, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη μόνο οι επιλέξιμες δαπάνες. Ο προσδιορισμός των επιλέξιμων δαπανών θα πρέπει να τεκμηριώνεται με σαφή, συγκεκριμένα και επικαιροποιημένα αποδεικτικά έγγραφα. Ο παρών κανονισμός δεν απαλλάσσει τις ενισχύσεις που υπερβαίνουν τη σχετική ένταση ενίσχυσης. Όλα τα στοιχεία θα πρέπει να υπολογίζονται πριν από την αφαίρεση φόρων ή άλλων επιβαρύνσεων. Οι ενισχύσεις που καταβάλλονται σε περισσότερες δόσεις θα πρέπει να ανάγονται στην αξία τους κατά τον χρόνο χορήγησής τους. Οι επιλέξιμες δαπάνες θα πρέπει επίσης να ανάγονται στην αξία τους κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης. Το επιτόκιο που πρέπει να χρησιμοποιείται για την αναγωγή και για τον υπολογισμό του ποσού της ενίσχυσης όταν η ενίσχυση δεν λαμβάνει τη μορφή άμεσης επιχορήγησης θα πρέπει να είναι το προεξοφλητικό επιτόκιο και το επιτόκιο αναφοράς που ισχύουν κατά τον χρόνο της χορήγησης, αντιστοίχως. Τα επιτόκια αυτά καθορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της μεθόδου καθορισμού των επιτοκίων αναφοράς και προεξόφλησης⁷.

⁶ ΕΕ C 155 της 20.6.2008, σ. 10.

⁷ ΕΕ C 14 της 19.1.2008, σ. 6.

- (19) Η Επιτροπή θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιτρεπόμενες ενισχύσεις δεν επηρεάζουν τον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές σε βαθμό που να θέτει σε κίνδυνο τα γενικά συμφέροντα της ΕΕ. Συνεπώς, οι ενισχύσεις υπέρ δικαιούχων για τους οποίους εκκρεμεί εντολή ανάκτησης ενισχύσεων κατόπιν προηγούμενης απόφασης της Επιτροπής, με την οποία οι ενισχύσεις αυτές κηρύσσονται παράνομες και ασυμβίβαστες με την εσωτερική αγορά, θα πρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού.
- (20) Οι ενισχύσεις που χορηγούνται σε προβληματικές επιχειρήσεις θα πρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, δεδομένου ότι οι ενισχύσεις αυτές θα πρέπει να αξιολογούνται με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωση και αναδιάρθρωση μη χρηματοπιστωτικών προβληματικών επιχειρήσεων⁸.
- (21) Ο παρών κανονισμός ενοποιεί την εκτενή πείρα που έχει αποκτήσει η Επιτροπή στην αξιολόγηση των ενισχύσεων λειτουργίας που αποσκοπούν στη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών. Οι εν λόγω ενισχύσεις θα πρέπει να προσδιορίζονται ποσοτικά με βάση το εξωτερικό κόστος που αποφεύγεται με την υιοθέτηση μιας πιο πράσινης λύσης μεταφορών σε σύγκριση με έναν ανταγωνιστικό, πιο ρυπογόνο τρόπο μεταφοράς, όπως οι αποκλειστικά οδικές μεταφορές. Οι ενισχύσεις μπορούν να λάβουν τη μορφή μείωσης των τελών που καταβάλλουν οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις για τη χρήση της υποδομής του σιδηροδρομικού δικτύου σε σύγκριση με τα τέλη που καταβάλλουν οι οδικοί μεταφορείς για τη χρήση της οδικής υποδομής. Οι ενισχύσεις λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών θα πρέπει να καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό μόνο όταν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών είναι περιορισμένες και υπόκεινται σε σαφώς καθορισμένους όρους. Αυτό συμβαίνει στις περιπτώσεις στις οποίες το εξωτερικό κόστος που αποφεύγεται υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανόνες και τη μεθοδολογία που προβλέπονται στο εγχειρίδιο της Επιτροπής για το εξωτερικό κόστος των μεταφορών⁹ και η ένταση της ενίσχυσης παραμένει κάτω από ορισμένα όρια. Κατ' αυτόν τον τρόπο διασφαλίζεται ότι η ενίσχυση περιορίζεται αυστηρά στην αντιστάθμιση του εξωτερικού κόστους που συνδέεται με τη χρήση περισσότερο βιώσιμου τρόπου μεταφοράς.
- (22) Επιπλέον, οι ενισχύσεις λειτουργίας για τη στήριξη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή των διοργανωτών μεταφορών κατά τη δημιουργία νέων εμπορικών συνδέσεων θα πρέπει να καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό μόνον όταν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών είναι περιορισμένες και υπόκεινται σε σαφώς καθορισμένους όρους. Αυτό ισχύει για i) τις νέες εμπορικές σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές εμπορευματικές συνδέσεις· και ii) τις νέες εμπορικές σιδηροδρομικές επιβατικές συνδέσεις για τακτικές υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών μεταξύ τερματικών σταθμών μεταφορών που βρίσκονται είτε σε διαφορετικά κράτη μέλη (στο εξής: διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών) είτε σε απόσταση άνω των 400 χιλιομέτρων μεταξύ τους (στο εξής: σιδηροδρομικές υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων). Το ποσό της ενίσχυσης υπολογίζεται σε σχέση με τις λειτουργικές ζημίες που υπέστη ο δικαιούχος κατά τα πρώτα 5 έτη λειτουργίας της νέας εμπορικής σύνδεσης και η ένταση της ενίσχυσης παραμένει κάτω από ένα ορισμένο όριο.

⁸ ΕΕ C 249 της 31.7.2014, σ. 1.

⁹ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., Handbook on the external costs of transport (Εγχειρίδιο για το εξωτερικό κόστος των μεταφορών) — Έκδοση 2019 — 1.1, Υπηρεσία Εκδόσεων, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

- (23) Οι επενδύσεις σε εγκαταστάσεις μονοτροπικών και πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών και σε ιδιωτικές παρακαμπτήριες σιδηροδρομικές γραμμές σε ολόκληρη την ΕΕ είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της συνδεσιμότητας και της βιώσιμης λειτουργίας της οικονομίας και της συνοχής μεταξύ των κρατών μελών. Οι επενδύσεις αυτές στηρίζουν τις προτεραιότητες της στρατηγικής του 2020 της Επιτροπής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα¹⁰, η οποία δίνει προτεραιότητα στην ανάπτυξη εγκαταστάσεων πολυτροπικών μεταφορών. Ο παρών κανονισμός καλύπτει επενδυτικές ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών και ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών. Για λόγους σαφήνειας, ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται επίσης στις κρατικές ενισχύσεις για εγκαταστάσεις πολυτροπικών μεταφορών που βρίσκονται σε θαλάσσιους λιμένες και διαθέτουν σύνδεση με σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Με βάση την πείρα της Επιτροπής στην αξιολόγηση αυτού του είδους ενισχύσεων, ο παρών κανονισμός αποσκοπεί στη μείωση του διοικητικού φόρτου που προκαλείται από την κοινοποίηση απλών μέτρων κρατικής ενίσχυσης και στην παροχή της δυνατότητας στην Επιτροπή να επικεντρωθεί στις δυνητικά πιο στρεβλωτικές περιπτώσεις. Οι όροι για την απαλλαγή από την υποχρέωση κοινοποίησης των επενδυτικών ενισχύσεων σε σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, εγκαταστάσεις εσωτερικής ναυσιπλοΐας, εγκαταστάσεις πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών και ιδιωτικές παρακαμπτήριες σιδηροδρομικές γραμμές θα πρέπει να περιορίζουν τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών που θα υπονόμευαν τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά, ιδίως διασφαλίζοντας την αναλογικότητα της ενίσχυσης.
- (24) Οι επενδυτικές ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές και ορισμένων κατηγοριών εξοπλισμού που χρησιμοποιείται σε υπηρεσίες μεταφόρτωσης συναφείς με βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές (δηλαδή διατροφικές μονάδες φόρτωσης και γερανοί επί σκαφών) θα πρέπει να καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό μόνον όταν οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών είναι περιορισμένες. Για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές, αυτό ισχύει όταν η ενίσχυση λαμβάνει τη μορφή εγγύησης προς τον αγοραστή του οχήματος υπό σαφώς καθορισμένους όρους. Για την αγορά ορισμένων τύπων εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές, αυτό ισχύει για τα καθεστώτα ενισχύσεων τα οποία καλύπτουν γερανούς επί σκαφών και διατροφικές μονάδες φόρτωσης και στα οποία η ένταση της ενίσχυσης παραμένει κάτω από σαφώς καθορισμένα όρια.
- (25) Σύμφωνα με την πολιτική μεταφορών και την ψηφιακή πολιτική της Ένωσης, απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες για να καταστεί δυνατή η επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων συστημάτων πληροφοριών για τις μεταφορές, ο συντονισμός των δικτύων μεταφορών και ο διασυννοριακός ανταγωνισμός, και να βελτιωθεί η ασφάλεια των μεταφορών στην ΕΕ. Αυτό είναι αναγκαίο λόγω των διαφορετικών προτύπων των δικτύων μεταφορών και της έλλειψης τεχνικής εναρμόνισης, των ασύμβατων εργαλείων και συστημάτων για τη συλλογή και την κοινοχρησία δεδομένων και των ανησυχιών σχετικά με την κυριαρχία των δεδομένων. Επιπλέον, η Επιτροπή έχει αντλήσει διδάγματα από την πείρα της όσον αφορά την αξιολόγηση των μέτρων για τη στήριξη

¹⁰ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών, με τίτλο «Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα — οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος» [COM(2020) 789 final της 9.12.2020].

της διαλειτουργικότητας τα οποία της κοινοποιήθηκαν βάσει των κατευθυντήριων γραμμών που εξέδωσε η Επιτροπή το 2008 σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις¹¹. Από την πείρα αυτή προκύπτει ότι υπάρχουν σοβαρές αδυναμίες της αγοράς λόγω ανεπαρκειών συντονισμού και του μειονεκτήματος του πρωτοπόρου, σε περιπτώσεις στις οποίες τα οφέλη που συνδέονται με την υιοθέτηση συγκεκριμένης τεχνολογίας ή προτύπου υπερβαίνουν τα εμπορικά συμφέροντα των μεταφορέων.

- (26) Αυτό ισχύει, για παράδειγμα, στην περίπτωση των συστημάτων ελέγχου των αμαξοστοιχιών και της κυκλοφορίας, όπως το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS). Το ERTMS είναι ένα ενιαίο ευρωπαϊκό σύστημα σηματοδότησης και ελέγχου ταχύτητας που διασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα των εθνικών σιδηροδρομικών συστημάτων, μειώνοντας το κόστος αγοράς και συντήρησης των συστημάτων σηματοδότησης και αυξάνοντας την ταχύτητα των αμαξοστοιχιών, τη χωρητικότητα των υποδομών και το επίπεδο ασφάλειας στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Το ERTMS αποτελείται από το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), δηλαδή ένα σύστημα σηματοδότησης στον θάλαμο οδήγησης που ενσωματώνει την αυτόματη προστασία των αμαξοστοιχιών, την κινητή ραδιοεπικοινωνία σιδηροδρόμων (RMR), την αυτοματοποιημένη λειτουργία αμαξοστοιχίας (ATO) και τους κανόνες λειτουργίας. Λόγω των περιορισμένων αρνητικών επιπτώσεων που έχουν οι ενισχύσεις για τη διαλειτουργικότητα στον ανταγωνισμό και τις συναλλαγές, και λαμβανομένης υπόψη της αποκτηθείσας πείρας, οι εν λόγω ενισχύσεις θα πρέπει να καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό υπό σαφώς καθορισμένους όρους και όταν το σχετικό όχημα για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές παραμένει ταξινομημένο/νηολογημένο στο σχετικό εθνικό μητρώο και/ή σε σχετικό ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων για 5 έτη μετά την υλοποίηση της επένδυσης.
- (27) Για να ενισχυθεί η ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, είναι επίσης αναγκαίο να προωθηθεί η τεχνική προσαρμογή και ο εκσυγχρονισμός των οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές και ορισμένων κατηγοριών εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές. Η στήριξη των επενδύσεων αυτών θα πρέπει να υπόκειται σε όρους που περιορίζουν τις στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών οι οποίες θα υπονόμευαν τους ισότιμους όρους ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά. Ειδικότερα, οι εν λόγω όροι θα πρέπει να διασφαλίζουν την αναγκαιότητα και την αναλογικότητα της ενίσχυσης και να περιλαμβάνουν διασφαλίσεις σχετικά με το είδος της ενίσχυσης, τους επιλέξιμους δικαιούχους και τις επιλέξιμες δαπάνες.
- (28) Οι ενισχύσεις σε επιχειρήσεις για την προσαρμογή σε μελλοντικά ενωσιακά πρότυπα ενδέχεται να έχουν ως αποτέλεσμα την ταχύτερη επίτευξη υψηλού επιπέδου εναρμόνισης και τυποποίησης. Δεν θα πρέπει να επιτρέπεται η χορήγηση ενισχύσεων, όταν οι επενδύσεις συμβάλλουν στη συμμόρφωση των επιχειρήσεων προς ενωσιακά πρότυπα που έχουν ήδη εγκριθεί. Ωστόσο, σε περιπτώσεις στις οποίες το σχετικό ενωσιακό πρότυπο έχει ήδη εγκριθεί αλλά δεν έχει ακόμη αρχίσει να ισχύει, οι ενισχύσεις μπορούν να έχουν χαρακτήρα κινήτρου εάν παρέχουν κίνητρα υλοποίησης και ολοκλήρωσης της επένδυσης τουλάχιστον 12 μήνες πριν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του προτύπου, εάν το πρότυπο δεν έχει αναδρομική ισχύ. Για να μην αποτρέπονται τα κράτη μέλη από τον καθορισμό υποχρεωτικών εθνικών προτύπων πιο

¹¹ Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις» (ΕΕ C 184 της 22.7.2008, σ. 13).

αυστηρών ή φιλόδοξων από τα αντίστοιχα ενωσιακά πρότυπα, τα μέτρα ενίσχυσης μπορούν να λειτουργούν ως κίνητρο ανεξάρτητα από την ύπαρξη των εν λόγω εθνικών προτύπων. Το ίδιο ισχύει και για τις ενισχύσεις που χορηγούνται ενώ υπάρχουν υποχρεωτικά εθνικά πρότυπα που έχουν εγκριθεί απουσία ενωσιακών προτύπων.

- (29) Λόγω του υψηλότερου κινδύνου αδικαιολόγητων στρεβλώσεων του ανταγωνισμού και των συναλλαγών, ορισμένες κατηγορίες ενισχύσεων θα πρέπει να αξιολογούνται από την Επιτροπή κατά την κοινοποίηση όταν καλύπτουν υψηλά ποσά χορηγούμενων ανά έργο ενισχύσεων. Κάθε χορηγούμενη ενίσχυση η οποία υπερβαίνει τα εν λόγω όρια θα πρέπει να εξακολουθεί να υπόκειται στην υποχρέωση κοινοποίησης του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Τα όρια που θεσπίζονται στον παρόντα κανονισμό δεν θα πρέπει να καταστρατηγούνται με τον τεχνητό διαχωρισμό έργων σε περισσότερα επιμέρους έργα με παρόμοια χαρακτηριστικά, στόχους ή δικαιούχους.
- (30) Λόγω του μεγαλύτερου αντίκτυπου που ενδέχεται να έχουν τα μεγάλης κλίμακας καθεστώτα ενισχύσεων στο εμπόριο και τον ανταγωνισμό, τα καθεστώτα ενισχύσεων με προϋπολογισμό κρατικών ενισχύσεων που υπερβαίνει ένα ορισμένο όριο σε ένα συγκεκριμένο έτος ή συνολικά, υπολογιζόμενο με βάση μια απόλυτη τιμή, θα πρέπει καταρχήν να υπόκεινται σε αξιολόγηση κρατικών ενισχύσεων. Ο στόχος της αξιολόγησης θα πρέπει να συνίσταται στην επαλήθευση του αν έχουν εκπληρωθεί οι παραδοχές και οι όροι βάσει των οποίων κηρύχθηκε συμβατό το καθεστώς, και της αποτελεσματικότητας του μέτρου ενίσχυσης με βάση τους γενικούς και ειδικούς στόχους του. Θα πρέπει επίσης να αναφέρονται οι επιπτώσεις του καθεστώτος στον ανταγωνισμό και στις συναλλαγές. Για να διασφαλίζεται ίση μεταχείριση, η αξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων θα πρέπει να διενεργείται βάσει σχεδίου αξιολόγησης που εγκρίνεται από την Επιτροπή. Μολονότι τα εν λόγω σχέδια θα πρέπει συνήθως να καταρτίζονται τη στιγμή του σχεδιασμού του καθεστώτος και να εγκρίνονται εγκαίρως για να τεθεί σε ισχύ το καθεστώς, αυτό ενδέχεται να μην είναι εφικτό σε όλες τις περιπτώσεις. Ως εκ τούτου, για να μην καθυστερεί η έναρξη ισχύος τους, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται στα καθεστώτα αυτά για αρχική περίοδο μέγιστης διάρκειας 6 μηνών. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει να παρατείνει την περίοδο αυτή, αφού εγκριθεί το σχέδιο αξιολόγησης. Για τον σκοπό αυτόν, το σχέδιο αξιολόγησης θα πρέπει να κοινοποιείται στην Επιτροπή εντός 20 εργάσιμων ημερών από την έναρξη ισχύος του καθεστώτος. Η Επιτροπή μπορεί επίσης, κατ' εξαίρεση, να αποφασίσει ότι η αξιολόγηση δεν είναι αναγκαία λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της περίπτωσης.
- (31) Η Επιτροπή θα πρέπει να λαμβάνει τις απαιτούμενες πληροφορίες από το κράτος μέλος ώστε να είναι σε θέση να εξετάσει το σχέδιο αξιολόγησης. Η Επιτροπή θα πρέπει επίσης να ζητεί πρόσθετες πληροφορίες χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση. Κατ' αυτόν τον τρόπο παρέχεται η δυνατότητα στο κράτος μέλος να υποβάλει τις πληροφορίες που λείπουν, ώστε η Επιτροπή να μπορεί να λάβει απόφαση. Μεταβολές των καθεστώτων που υπόκεινται σε αξιολόγηση, πλην των τροποποιήσεων που δεν είναι ικανές να επηρεάσουν τη συμβατότητα του καθεστώτος ενισχύσεων με την εσωτερική αγορά στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού ή δεν είναι ικανές να επηρεάσουν σημαντικά το περιεχόμενο του εγκεκριμένου σχεδίου αξιολόγησης, θα πρέπει να εξετάζονται λαμβανομένου υπόψη του αποτελέσματος της αξιολόγησης αυτής και θα πρέπει να εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Μεταβολές όπως τροποποιήσεις καθαρά τυπικού ή διοικητικού χαρακτήρα, συμπεριλαμβανομένων τροποποιήσεων που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο των μέτρων που συγχρηματοδοτούνται από την ΕΕ δεν θα πρέπει, καταρχήν, να θεωρούνται

ικανές να επηρεάσουν σημαντικά το περιεχόμενο του εγκεκριμένου σχεδίου αξιολόγησης.

- (32) Για να εξακριβωθεί αν τηρούνται τα όρια κοινοποίησης ενισχύσεων και οι μέγιστες εντάσεις ενίσχυσης που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το συνολικό ποσό των μέτρων κρατικής ενίσχυσης για την ενισχυόμενη δραστηριότητα ή το ενισχυόμενο έργο. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει να προσδιορίζει τις περιστάσεις υπό τις οποίες μπορεί να υπάρξει σώρευση διαφόρων κατηγοριών ενισχύσεων. Οι ενισχύσεις που απαλλάσσονται βάσει του παρόντος κανονισμού και οποιεσδήποτε άλλες συμβατές ενισχύσεις οι οποίες απαλλάσσονται βάσει άλλων κανονισμών ή έχουν εγκριθεί από την Επιτροπή, είναι δυνατό να σωρευθούν, εφόσον τα εν λόγω μέτρα αφορούν διαφορετικές προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες. Σε περίπτωση που διαφορετικές πηγές ενίσχυσης αφορούν τις ίδιες προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες —που επικαλύπτονται πλήρως ή εν μέρει—, η σώρευσή τους επιτρέπεται εφόσον δεν υπερβαίνει την υψηλότερη ένταση ενίσχυσης ή το υψηλότερο ποσό ενίσχυσης που εφαρμόζεται στις εν λόγω ενισχύσεις βάσει του παρόντος κανονισμού. Ο παρών κανονισμός θα πρέπει επίσης να θεσπίσει ειδικούς κανόνες για τη σώρευση μέτρων ενίσχυσης με και χωρίς προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες, καθώς και για τη σώρευση με ενισχύσεις ήσσονος σημασίας. Οι ενισχύσεις ήσσονος σημασίας συχνά δεν χορηγούνται για συγκεκριμένες προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες ούτε μπορούν να αποδοθούν σε τέτοιου είδους δαπάνες. Στις περιπτώσεις αυτές, θα πρέπει να επιτρέπεται η ελεύθερη σώρευση ενισχύσεων ήσσονος σημασίας με κρατικές ενισχύσεις που απαλλάσσονται βάσει του παρόντος κανονισμού. Ωστόσο, όταν η ενίσχυση ήσσονος σημασίας χορηγείται για τις ίδιες προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες με εκείνες για τις οποίες χορηγείται και η κρατική ενίσχυση που απαλλάσσεται βάσει του παρόντος κανονισμού, η σώρευση επιτρέπεται μόνον έως τη μέγιστη ένταση της ενίσχυσης, όπως καθορίζεται στο κεφάλαιο III.
- (33) Χρηματοδότηση που υπόκειται σε κεντρική διαχείριση από τα θεσμικά και λοιπά όργανα, οργανισμούς, κοινές επιχειρήσεις και άλλους φορείς της Ένωσης και δεν τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο των κρατών μελών δεν συνιστά κρατική ενίσχυση. Όταν η εν λόγω ενωσιακή χρηματοδότηση συνδυάζεται με κρατική ενίσχυση, θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη μόνον η κρατική ενίσχυση για τη διαπίστωση της τήρησης των ορίων κοινοποίησης και των μέγιστων εντάσεων ενίσχυσης. Αυτό ισχύει υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ποσό της δημόσιας χρηματοδότησης που χορηγείται για τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες δεν υπερβαίνει το πλέον ευνοϊκό ποσοστό χρηματοδότησης που καθορίζεται από τους ισχύοντες κανόνες της ενωσιακής νομοθεσίας.
- (34) Η διαφάνεια των κρατικών ενισχύσεων είναι ουσιώδης για την ορθή εφαρμογή των κανόνων της Συνθήκης και συνεπάγεται βελτίωση της συμμόρφωσης, ενίσχυση της λογοδοσίας, αξιολογήσεις από ομότιμους και, εντέλει, μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα των δημόσιων δαπανών. Για να διασφαλιστεί η διαφάνεια, τα κράτη μέλη θα πρέπει να δημιουργήσουν ενιαίους δικτυακούς τόπους για τις κρατικές ενισχύσεις, σε περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο, με περιλήψεις των πληροφοριών που αφορούν κάθε μέτρο ενίσχυσης που απαλλάσσεται βάσει του παρόντος κανονισμού. Σύμφωνα με την πάγια πρακτική σχετικά με τη δημοσίευση πληροφοριών βάσει της οδηγίας (ΕΕ) 2019/1024 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹², θα πρέπει να χρησιμοποιείται τυποποιημένος μορφότυπος που καθιστά δυνατή την

¹² Οδηγία (ΕΕ) 2019/1024 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για τα ανοικτά δεδομένα και την περαιτέρω χρήση πληροφοριών του δημόσιου τομέα (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 172 της 26.6.2019, σ. 56).

αναζήτηση, τηλεφόρτωση και ευχερή δημοσίευση πληροφοριών στο διαδίκτυο. Οι σύνδεσμοι προς τους δικτυακούς τόπους κρατικών ενισχύσεων όλων των κρατών μελών θα πρέπει να δημοσιεύονται στον δικτυακό τόπο της Επιτροπής. Σύμφωνα με το άρθρο 2 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2022/2586, θα πρέπει να δημοσιεύονται στον δικτυακό τόπο της Επιτροπής περιλήψεις των πληροφοριών για κάθε μέτρο ενίσχυσης που απαλλάσσεται βάσει του παρόντος κανονισμού.

- (35) Η επιβολή της νομοθεσίας για τις κρατικές ενισχύσεις εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τη συνεργασία των κρατών μελών. Συνεπώς, τα κράτη μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό, συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης των μεμονωμένων ενισχύσεων που χορηγούνται στο πλαίσιο καθεστώτων απαλλαγής κατά κατηγορία με όλους τους σχετικούς όρους.
- (36) Για να διασφαλιστεί η αποτελεσματική παρακολούθηση των μέτρων ενίσχυσης σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2022/2586 του Συμβουλίου, είναι σκόπιμο να καθοριστούν απαιτήσεις για την υποβολή εκθέσεων από τα κράτη μέλη όσον αφορά τα μέτρα ενίσχυσης που έχουν απαλλαγεί δυνάμει του παρόντος κανονισμού. Επιπλέον, είναι σκόπιμο να θεσπιστούν κανόνες σχετικά με τα αρχεία που θα πρέπει να τηρούν τα κράτη μέλη για τις ενισχύσεις που απαλλάσσονται βάσει του παρόντος κανονισμού, λαμβανομένης υπόψη της προθεσμίας παραγραφής που καθορίζεται στο άρθρο 17 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου¹³.
- (37) Για να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητα των όρων συμβατότητας που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό, η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα ανάκλησης του ευεργετήματος της απαλλαγής κατά κατηγορία στο μέλλον σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις εν λόγω απαιτήσεις. Η Επιτροπή θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να περιορίζει την ανάκληση του ευεργετήματος της απαλλαγής κατά κατηγορία σε ορισμένα είδη ενισχύσεων, σε ορισμένους δικαιούχους ή σε μέτρα ενίσχυσης που λαμβάνουν ορισμένες αρχές, σε περιπτώσεις στις οποίες η μη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό επηρεάζει μόνο μια περιορισμένη δέσμη μέτρων ή ορισμένες αρχές. Η εν λόγω στοχευμένη ανάκληση θα πρέπει να συνιστά αναλογικό διορθωτικό μέτρο, άμεσα συνδεδεμένο με τη διαπιστωθείσα μη συμμόρφωση με τον παρόντα κανονισμό. Εάν μια ενίσχυση δεν κοινοποιείται και δεν πληροί όλους τους όρους απαλλαγής από την υποχρέωση κοινοποίησης, συνιστά παράνομη ενίσχυση, την οποία η Επιτροπή θα εξετάζει στο πλαίσιο της σχετικής διαδικασίας που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2015/1589 για τις μη κοινοποιηθείσες ενισχύσεις. Σε περίπτωση μη εκπλήρωσης των όρων συμβατότητας που καθορίζονται στα κεφάλαια I και II, η ανάκληση του ευεργετήματος της απαλλαγής κατά κατηγορία στο μέλλον δεν θα πρέπει να επηρεάζει το γεγονός ότι τα προηγούμενα μέτρα που ήταν σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό υπάγονταν σε καθεστώς απαλλαγής κατά κατηγορία.
- (38) Για να εξαλειφθούν οι διαφορές που θα μπορούσαν να προκαλέσουν στρεβλώσεις του ανταγωνισμού και των συναλλαγών και για να διευκολυνθεί ο συντονισμός μεταξύ των διαφόρων ενωσιακών και εθνικών πρωτοβουλιών που αφορούν τις ΜΜΕ, καθώς και για λόγους διοικητικής σαφήνειας και ασφάλειας δικαίου, ο ορισμός των ΜΜΕ κατά

¹³ Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/2015-09-24>).

την έννοια του παραρτήματος I του παρόντος κανονισμού βασίζεται στον ορισμό που προβλέπεται στη σύσταση 2003/361/EK της Επιτροπής¹⁴.

- (39) Η πολιτική για τις κρατικές ενισχύσεις θα πρέπει να αναθεωρείται περιοδικά με βάση την πείρα της Επιτροπής στον τομέα αυτόν. Επομένως, η διάρκεια εφαρμογής του παρόντος κανονισμού θα πρέπει να είναι περιορισμένη. Είναι σκόπιμο να προβλεφθούν μεταβατικές διατάξεις, συμπεριλαμβανομένων των κανόνων που θα ισχύουν για τα καθεστώτα ενισχύσεων που τυγχάνουν απαλλαγής στο τέλος της περιόδου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού. Οι εν λόγω κανόνες θα πρέπει να παρέχουν στα κράτη μέλη χρονικό περιθώριο για να προσαρμοστούν σε κάθε μελλοντικό καθεστώς,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Κεφάλαιο I — Κοινές διατάξεις

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις ακόλουθες κατηγορίες ενισχύσεων:
 - α) καθεστώτα ενισχύσεων λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών·
 - β) καθεστώτα ενισχύσεων λειτουργίας για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων·
 - γ) καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων ή εγκαταστάσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, καθώς και ad hoc επενδυτικές ενισχύσεις και καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών·
 - δ) καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών·
 - ε) καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές·
 - στ) καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για την αγορά διατροφικών μονάδων φόρτωσης (ILU) και γερανών επί σκαφών·
 - ζ) καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για διαλειτουργικότητα·

¹⁴ Σύσταση της Επιτροπής, της 6ης Μαΐου 2003, σχετικά με τον ορισμό των πολύ μικρών, των μικρών και των μεσαίων επιχειρήσεων (ΕΕ L 124 της 20.5.2003, σ. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- η) καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για την προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό οχημάτων σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών και εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές.

2. Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε καμία από τις ακόλουθες κατηγορίες ενισχύσεων:

- α) καθεστώτα ενισχύσεων που δεν αποκλείουν ρητά την καταβολή μεμονωμένων ενισχύσεων υπέρ επιχειρήσεων κατά των οποίων εκκρεμεί εντολή ανάκτησης εκδοθείσα βάσει προηγούμενης απόφασης της Επιτροπής η οποία κήρυξε μια ενίσχυση χορηγηθείσα από το ίδιο κράτος μέλος παράνομη και ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά·
- β) ad hoc ενισχύσεις υπέρ επιχειρήσεων κατά των οποίων εκκρεμεί εντολή ανάκτησης εκδοθείσα βάσει προηγούμενης απόφασης της Επιτροπής η οποία κήρυξε μια ενίσχυση χορηγηθείσα από το ίδιο κράτος μέλος παράνομη και ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά·
- γ) ενισχύσεις για τις οποίες τίθεται ως όρος η χρήση εγχώριων προϊόντων αντί εισαγόμενων·
- δ) ενισχύσεις σε προβληματικές επιχειρήσεις·
- ε) μέτρα κρατικών ενισχύσεων που, είτε αυτά καθαυτά είτε οι όροι που τα συνοδεύουν είτε η εφαρμοζόμενη μέθοδος χρηματοδότησής τους, συνιστούν παραβίαση του δικαίου της Ένωσης η οποία τα καθιστά παράνομα στο σύνολό τους, και ιδίως:
- (i) μέτρα ενίσχυσης βάσει των οποίων η χορήγηση ενισχύσεων υπόκειται στην υποχρέωση του δικαιούχου να διατηρεί στο αντίστοιχο κράτος μέλος είτε την έδρα του είτε την κύρια εγκατάστασή του. Ωστόσο, είναι αποδεκτή η υποχρέωση του δικαιούχου να διατηρεί, κατά τη χρονική στιγμή καταβολής της ενίσχυσης, εγκατάσταση ή υποκατάστημα στο κράτος μέλος που χορηγεί την ενίσχυση·
- (ii) ενισχύσεις, η χορήγηση των οποίων υπόκειται στην υποχρέωση του δικαιούχου να χρησιμοποιεί προϊόντα εγχώριας παραγωγής ή εγχώριες υπηρεσίες·
- στ) κρατικές ενισχύσεις για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς, καθώς και οδικών μεταφορικών υπηρεσιών που καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007¹⁵.
- ζ) κρατικές ενισχύσεις για την παροχή δημόσιων υπηρεσιών επιβατικών μεταφορών μέσω εσωτερικών πλωτών οδών στις περιπτώσεις στις οποίες τα κράτη μέλη έχουν αποφασίσει να εφαρμόσουν τον κανονισμό (ΕΚ)

¹⁵ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁶ στις εν λόγω υπηρεσίες·

- η) κρατικές ενισχύσεις σε λιμενικές υποδομές που αξιολογούνται από την Επιτροπή απευθείας βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης, εάν δεν καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής¹⁷ ή εάν οι λιμενικές υποδομές είναι αναγκαίες για την παροχή ΥΓΟΣ και διέπονται από τους κανόνες που καθορίζονται στην απόφαση 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής¹⁸ και στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφήν αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας·
- θ) καθεστώτα ενισχύσεων που αναφέρονται στο κεφάλαιο II, εάν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 20, 6 μήνες μετά την έναρξη ισχύος τους. Ωστόσο, η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει ότι ο παρών κανονισμός εξακολουθεί να εφαρμόζεται σε καθεστώς ενισχύσεων για χρονικό διάστημα άνω των έξι μηνών, αφού εξετάσει το σχετικό σχέδιο αξιολόγησης, το οποίο κοινοποιείται από το κράτος μέλος στην Επιτροπή. Κατά την υποβολή των σχεδίων αξιολόγησης, τα κράτη μέλη υποβάλλουν επίσης όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες, ώστε η Επιτροπή να μπορεί να εξετάσει τα σχέδια αξιολόγησης και να λάβει απόφαση·
- ι) οποιεσδήποτε μεταβολές των καθεστώτων που αναφέρονται στο στοιχείο θ), πλην τροποποιήσεων που δεν επηρεάζουν τη συμβατότητα του καθεστώτος ενισχύσεων βάσει του παρόντος κανονισμού ή δεν επηρεάζουν σημαντικά το περιεχόμενο του εγκεκριμένου σχεδίου αξιολόγησης.

Άρθρο 2

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) «υποδομή προσπέλασης»: κάθε είδους υποδομή αναγκαία για να εξασφαλίζεται η προσπέλαση και η είσοδος, από ξηράς ή θαλάσσης και ποταμού, των χρηστών προς εγκατάσταση πολυτροπικών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή προς εγκατάσταση μονοτροπικών σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών, όπως οδοί, σιδηροδρομικές γραμμές, διώρυγες και κλεισιάδες·
- β) «ad hoc ενίσχυση»: ενίσχυση που δεν χορηγείται βάσει καθεστώτος ενισχύσεων·

¹⁶ Βλ. άρθρο 1 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

¹⁷ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής, της 17ης Ιουνίου 2014, για την κήρυξη ορισμένων κατηγοριών ενισχύσεων ως συμβατών με την εσωτερική αγορά κατ' εφαρμογή των άρθρων 107 και 108 της Συνθήκης (ΕΕ L 187 της 26.6.2014, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

¹⁸ Απόφαση 2012/21/ΕΕ της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2011, για την εφαρμογή του άρθρου 106 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγούνται σε ορισμένες επιχειρήσεις επιφορτισμένες με τη διαχείριση υπηρεσιών γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ L 7 της 11.1.2012, σ. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj)).

- γ) «ένταση ενίσχυσης»: το ακαθάριστο ποσό της ενίσχυσης εκφραζόμενο ως ποσοστό των επιλέξιμων δαπανών, πριν από την αφαίρεση φόρων ή άλλων επιβαρύνσεων·
- δ) «καθεστώς ενισχύσεων»: κάθε πράξη βάσει της οποίας, χωρίς να απαιτούνται περαιτέρω μέτρα εφαρμογής, μπορούν να χορηγούνται μεμονωμένες ενισχύσεις σε επιχειρήσεις οι οποίες ορίζονται στην εν λόγω πράξη κατά τρόπο γενικό και αφηρημένο· επίσης, κάθε πράξη βάσει της οποίας μπορεί να χορηγείται ενίσχυση μη συνδεδεμένη με συγκεκριμένο έργο σε μία ή περισσότερες επιχειρήσεις για αόριστο χρονικό διάστημα και/ή για απροσδιόριστο ποσό·
- ε) «ειδικές υποδομές»: υποδομές που κατασκευάζονται για εκ των προτέρων προσδιορίσιμες επιχειρήσεις και προσαρμόζονται στις ανάγκες τους·
- στ) «εξοπλισμός για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές»: εξοπλισμός που χρησιμοποιείται σε υπηρεσίες μεταφόρτωσης συναφείς με βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές, όπως ημιρυμουλκούμενα που μεταφέρονται με γερανό, εξαιρουμένου του κινητού τερματικού εξοπλισμού·
- ζ) «ευρωπαϊκό μητρώο οχημάτων»: μητρώο σύμφωνα με το άρθρο 47 παράγραφος 5 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου¹⁹ και το άρθρο 19 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1629 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁰.
- η) «σχέδιο αξιολόγησης»: έγγραφο που περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία: τους στόχους του καθεστώτος ενισχύσεων που αξιολογείται, τα ερωτήματα αξιολόγησης, τους δείκτες αποτελεσμάτων, την προβλεπόμενη μεθοδολογία διεξαγωγής της αξιολόγησης, τις απαιτήσεις συλλογής δεδομένων, το προτεινόμενο χρονοδιάγραμμα της αξιολόγησης (συμπεριλαμβανομένης της ημερομηνίας υποβολής της ενδιάμεσης και της τελικής έκθεσης αξιολόγησης), την περιγραφή του ανεξάρτητου φορέα που διενεργεί την αξιολόγηση ή τα κριτήρια που θα χρησιμοποιηθούν για την επιλογή του και τις λεπτομέρειες για την εξασφάλιση της δημοσιότητας της αξιολόγησης·
- θ) «εξωτερικό κόστος των μεταφορών»: το κόστος που δημιουργείται από τους χρήστες των μεταφορών και δεν βαρύνει τους ίδιους αλλά την κοινωνία στο σύνολό της, ιδίως όσον αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την ατμοσφαιρική ρύπανση, τους τραυματισμούς και τους θανάτους, τον θόρυβο και την κυκλοφοριακή συμφόρηση·
- ι) «μεμονωμένη ενίσχυση»: i) ad hoc ενίσχυση· και ii) ενίσχυση που χορηγείται σε μεμονωμένους δικαιούχους βάσει καθεστώτος ενισχύσεων·
- ια) «εγκατάσταση εσωτερικής ναυσιπλοΐας»: κάθε εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών (για παράδειγμα, τερματικός σταθμός ή εγκατάσταση συντήρησης ή αποθήκευσης) και η υποδομή προσπέλασής της (συμπεριλαμβανομένου του

¹⁹ Οδηγία (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, σχετικά με τη λειτουργικότητα του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (αναδιατύπωση) (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 44).

²⁰ Οδηγία (ΕΕ) 2016/1629 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με τη θέσπιση τεχνικών προδιαγραφών για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοΐας, την τροποποίηση της οδηγίας 2009/100/ΕΚ και την κατάργηση της οδηγίας 2006/87/ΕΚ (ΕΕ L 252 της 16.9.2016, σ. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

φυσικού ή ψηφιακού εξοπλισμού που απαιτείται για τη λειτουργία της) που βρίσκεται εντός της Ένωσης και χρησιμοποιείται για την εκτέλεση εσωτερικών πλωτών μεταφορών, εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων ή του εξοπλισμού που απαιτούνται για την άσκηση μη μεταφορικών δραστηριοτήτων·

- ιβ) «σκάφος εσωτερικής ναυσιπλοΐας»: σκάφος για επιβατικές ή εμπορευματικές μεταφορές που προορίζεται αποκλειστικά ή κυρίως για ναυσιπλοΐα σε εσωτερικές πλωτές οδούς ή σε ύδατα που κείνται εντός ή πλησίον προφυλαγμένων υδάτων·
- ιγ) «διατροφική μονάδα φόρτωσης» (ILU): εμπορευματοκιβώτιο, κινητό αμάξωμα ή ημιρυμουλκούμενο / φορτηγό μηχανοκίνητο οδικό όχημα ή συνδυασμός οχημάτων που χρησιμοποιείται σε διατροφικές μεταφορές·
- ιδ) «διατροφική μεταφορά»: η μετακίνηση των εμπορευμάτων (σε μία και την αυτή μονάδα ή όχημα φόρτωσης) με διαδοχικούς τρόπους μεταφοράς χωρίς χειρισμό των ίδιων των εμπορευμάτων κατά τις αλλαγές του τρόπου μεταφοράς·
- ιε) «διαλειτουργικότητα»: η απρόσκοπτη ροή κυκλοφορίας εμπορευμάτων ή επιβατών, ιδίως μεταξύ κρατών μελών ή τρόπων μεταφοράς·
- ιστ) «πολυτροπική μεταφορά»: η μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών με τουλάχιστον δύο διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς·
- ιζ) «κινητός τερματικός εξοπλισμός»: εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τη φόρτωση, εκφόρτωση και μεταφόρτωση εμπορευμάτων και διατροφικών μονάδων φόρτωσης, καθώς και για τη μεταφορά φορτίου εντός τερματικού σταθμού·
- ιη) «εθνικό μητρώο»: μητρώο που τηρείται από κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 47 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/797 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και το άρθρο 17 της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1629 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου·
- ιθ) «νέα εμπορική εσωτερική πλωτή εμπορευματική σύνδεση»: εμπορική σύνδεση που αφορά νέες τακτικές εμπορευματικές μεταφορές μέσω εσωτερικών πλωτών οδών μεταξύ τουλάχιστον δύο τερματικών σταθμών που δεν συνδέονταν με τακτικές εμπορευματικές γραμμές επί τουλάχιστον 5 έτη πριν από την έναρξη λειτουργίας της συγκεκριμένης σύνδεσης·
- κ) «νέα εμπορική σιδηροδρομική εμπορευματική σύνδεση»: εμπορική σύνδεση που αφορά νέες τακτικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ τουλάχιστον δύο τερματικών σταθμών που δεν συνδέονταν με τακτικές εμπορευματικές γραμμές επί τουλάχιστον 5 έτη πριν από την έναρξη λειτουργίας της συγκεκριμένης σύνδεσης·
- κα) «νέα εμπορική σιδηροδρομική επιβατική σύνδεση»: εμπορική σύνδεση που αφορά νέες τακτικές σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών μεταξύ τουλάχιστον δύο τερματικών σταθμών που δεν συνδέονταν με τακτικές επιβατικές γραμμές επί τουλάχιστον 5 έτη πριν από την έναρξη λειτουργίας της συγκεκριμένης σύνδεσης·

- κβ) «νεοεισερχόμενη επιχείρηση»: σιδηροδρομική επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²¹, η οποία πληροί και τις δύο ακόλουθες προϋποθέσεις:
- i) έλαβε άδεια σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 3 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ για το σχετικό τμήμα της αγοράς λιγότερο από είκοσι έτη πριν από τη χορήγηση της ενίσχυσης·
 - ii) δεν συνδέεται, κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 3 του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού, με σιδηροδρομική επιχείρηση που έλαβε άδεια κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 14 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ πριν από την 1η Ιανουαρίου 2010·
- κγ) «μη μεταφορικές δραστηριότητες»: εμπορικές υπηρεσίες που παρέχονται σε μεταφορικές επιχειρήσεις ή άλλους χρήστες εγκαταστάσεων οι οποίες δεν σχετίζονται με σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές ή βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των βοηθητικών υπηρεσιών σε επιβάτες, των πρακτορείων μεταφορών ή άλλων παρόχων υπηρεσιών, όπως η εκμίσθωση γραφείων, καταστημάτων και ξενοδοχείων·
- κδ) «κέρδος εκμετάλλευσης»: η διαφορά μεταξύ των προεξοφλημένων εσόδων και των προεξοφλημένων δαπανών λειτουργίας κατά τη διάρκεια της οικονομικής ζωής της επένδυσης, όταν η διαφορά αυτή είναι θετική. Στις δαπάνες λειτουργίας περιλαμβάνονται οι δαπάνες προσωπικού, υλικών, υπηρεσιών που ανατίθενται σε τρίτους, επικοινωνίας, ενέργειας, συντήρησης, μισθωμάτων, διοίκησης, αλλά δεν περιλαμβάνονται αποσβέσεις και έξοδα χρηματοδότησης εάν έχουν καλυφθεί από επενδυτική ενίσχυση. Η προεξόφληση των εσόδων και δαπανών λειτουργίας με τη χρήση κατάλληλου προεξοφλητικού επιτοκίου επιτρέπει την επίτευξη εύλογου κέρδους·
- κε) «ιδιωτική παρακαμπτήρια σιδηροδρομική γραμμή»: τμήμα σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο ανήκει σε ιδιωτικό φορέα και υπόκειται στην εκμετάλλευσή του (συμπεριλαμβανομένων σιδηροδρομικών γραμμών και κάθε άλλης εγκατάστασης ή εξοπλισμού που απαιτείται για τη λειτουργία του), το οποίο συνδέει με το δημόσιο σιδηροδρομικό δίκτυο εγκαταστάσεις φόρτωσης που δεν χαρακτηρίζονται ως εγκαταστάσεις για την παροχή υπηρεσιών σύμφωνα με το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, καθώς και κάθε ειδική υποδομή που εξυπηρετεί τμήμα σιδηροδρομικής υποδομής το οποίο ανήκει σε ιδιωτικό φορέα και υπόκειται στην εκμετάλλευσή του·
- κστ) «πολυτροπικός εμπορευματικός τερματικός σταθμός σιδηροδρομικών και/ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών»: δομή εξοπλισμένη για τη μεταφόρτωση μεταξύ δύο διαφορετικών σιδηροδρομικών συστημάτων ή μεταξύ δύο τουλάχιστον τρόπων μεταφοράς (εκ των οποίων ο ένας είναι ο σιδηρόδρομος ή η εσωτερική ναυσιπλοΐα), όπως τερματικοί σταθμοί σε λιμένες εσωτερικής

²¹ Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>) η οποία ενοποίησε και κατάργησε, από τις 17 Ιουνίου 2015, την οδηγία 91/440/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2001/12/ΕΚ και την οδηγία 2004/51/ΕΚ και την οδηγία 2007/58/ΕΚ.

ναυσιπλοΐας ή θαλάσσιους λιμένες, κατά μήκος εσωτερικών πλωτών οδών ή σε αερολιμένες ή πολυτροπικές πλατφόρμες εφοδιαστικής·

- κζ) «εγκατάσταση πολυτροπικών σιδηροδρομικών και/ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών»: εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών και η υποδομή προσπέλασής της (συμπεριλαμβανομένου του φυσικού ή ψηφιακού εξοπλισμού που απαιτείται για τη λειτουργία της) που βρίσκεται εντός της ΕΕ και είναι αναγκαία για την παροχή σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών σε συνδυασμό με άλλους τρόπους μεταφοράς, εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων ή του εξοπλισμού που απαιτείται για μη μεταφορικές δραστηριότητες. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει τους πολυτροπικούς εμπορευματικούς σταθμούς σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών·
- κη) «σιδηροδρομική εγκατάσταση»: κάθε εγκατάσταση για την παροχή υπηρεσιών (για παράδειγμα, τερματικοί σταθμοί εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών ή εγκατάσταση συντήρησης ή αποθήκευσης) και η υποδομή προσπέλασής της (συμπεριλαμβανομένου του φυσικού ή ψηφιακού εξοπλισμού που απαιτείται για τη λειτουργία της) που βρίσκεται εντός της Ένωσης και αναφέρεται στο παράρτημα II της οδηγίας 2012/34/ΕΕ, εξαιρουμένων των εγκαταστάσεων ή του εξοπλισμού που απαιτούνται για την άσκηση μη μεταφορικών δραστηριοτήτων·
- κθ) «σιδηροδρομική επιχείρηση»: κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση που αναφέρεται στο άρθρο 3 παράγραφος 1 σημείο 1) της οδηγίας 2012/34/ΕΕ·
- λ) «πλατφόρμα ΥΠΕΝ»: ηλεκτρονική πλατφόρμα ενιαίου σημείου πρόσβασης τροφοδοτούμενη από εθνικές υπηρεσίες πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας η οποία παρέχει σε χρήστες ΥΠΕΝ υπηρεσίες πληροφοριών διαύλων ναυσιπλοΐας, εσωτερικών πλωτών οδών, κυκλοφορίας και μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου του προγραμματισμού ταξιδιών και μεταφορών, και εξυπηρετεί την ηλεκτρονική υποβολή αναφορών σύμφωνα με την αρχή «μόνον άπαξ»·
- λα) «τροχαίο υλικό»: οποιοδήποτε από τα ακόλουθα:
- i) μηχανές έλξης και τροχαίο υλικό επιβατικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων θερμικών ή ηλεκτροκίνητων ελκτικών μονάδων, αυτοκινούμενων θερμικών ή ηλεκτροκίνητων επιβατηγών αμαξοστοιχιών και επιβαταμαξών·
 - ii) εμπορευματικές φορτάμαξες, συμπεριλαμβανομένων των χαμηλών οχημάτων που προορίζονται για το σύνολο του δικτύου και των οχημάτων που προορίζονται για τη μεταφορά φορτηγών αυτοκινήτων·
- λβ) «θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων»: η θαλάσσια μετακίνηση φορτίου και επιβατών μεταξύ λιμένων ευρισκόμενων γεωγραφικά στην Ευρώπη ή μεταξύ αυτών των λιμένων και λιμένων ευρισκόμενων σε μη ευρωπαϊκές χώρες

των οποίων η ακτογραμμή βρίσκεται στις περίκλειστες θάλασσες που συνορεύουν με την Ευρώπη²².

- λγ) «μικρή και μεσαία επιχείρηση» ή «ΜΜΕ»: επιχείρηση που πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο παράρτημα Ι του παρόντος κανονισμού·
- λδ) «έναρξη των εργασιών»: το πρώτο χρονικά μεταξύ είτε της έναρξης των κατασκευαστικών εργασιών που αφορούν την επένδυση είτε της πρώτης νομικά δεσμευτικής ανάληψης υποχρέωσης για την παραγγελία εξοπλισμού είτε άλλης ανάληψης υποχρέωσης που καθιστά την επένδυση μη αναστρέψιμη. Η αγορά γης και οι προπαρασκευαστικές εργασίες, όπως η λήψη αδειών και η εκπόνηση μελετών σκοπιμότητας, δεν θεωρούνται έναρξη των εργασιών. Για τις εξαγορές, ως «έναρξη των εργασιών» νοείται η στιγμή απόκτησης των περιουσιακών στοιχείων που συνδέονται άμεσα με την αποκτηθείσα εγκατάσταση·
- λε) «βιώσιμη πολυτροπική μεταφορά»: η μεταφορά εμπορευμάτων ή επιβατών με τουλάχιστον δύο διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς, όπου τουλάχιστον ο ένας από τους χρησιμοποιούμενους τρόπους μεταφοράς είναι σιδηρόδρομος ή εσωτερική πλωτή οδός, ή οδός, εάν αυτή συνδυάζεται με θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων·
- λστ) «τηλεματικές εφαρμογές για υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών»: εφαρμογές όπως τα συστήματα ενημέρωσης (παρακολούθηση εμπορευμάτων και αμαξοστοιχιών σε πραγματικό χρόνο), τα συστήματα διαλογής και σύνθεσης αμαξοστοιχιών, τα συστήματα κράτησης, πληρωμής και τιμολόγησης, η διαχείριση των ανταποκρίσεων με άλλους τρόπους μεταφοράς και η έκδοση ηλεκτρονικών συνοδευτικών εγγράφων·
- λζ) «μεταφορέας»: κάθε επιχείρηση που μεταφέρει επιβάτες και/ή εμπορεύματα στους τομείς των σιδηροδρομικών μεταφορών, της εσωτερικής ναυσιπλοΐας και/ή των πολυτροπικών μεταφορών·
- λη) «διοργανωτής μεταφορών»: κάθε επιχείρηση που διοργανώνει τη μεταφορά εμπορευμάτων και, ως εκ τούτου, προβαίνει στην επιλογή μεταξύ τρόπων μεταφοράς (όπως εταιρείες εφοδιαστικής, πρακτορεία μεταφορών, φορείς πολυτροπικών μεταφορών)·
- λθ) «προβληματική επιχείρηση»: επιχείρηση η οποία πληροί τα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 2 σημείο 18 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 651/2014 της Επιτροπής·
- μ) «όχημα για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές»:
 - i) σκάφος εσωτερικής ναυσιπλοΐας· ή
 - ii) τροχαίο υλικό.

²² Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Η ανάπτυξη των θαλασσιών μεταφορών μικρών αποστάσεων στην Ευρώπη: μια δυναμική εναλλακτική λύση στην αλυσίδα των βιώσιμων μεταφορών — δεύτερη διετής έκθεση προόδου» [COM(1999) 317 final της 29.6.1999].

Άρθρο 3

Όροι για την απαλλαγή

Τα καθεστώτα ενισχύσεων, οι μεμονωμένες ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει καθεστώτων ενισχύσεων και οι ad hoc ενισχύσεις θεωρούνται συμβατές με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, εφόσον οι ενισχύσεις αυτές πληρούν όλους τους όρους του κεφαλαίου I και τους ειδικούς όρους για την εκάστοτε κατηγορία ενισχύσεων που προβλέπονται στο κεφάλαιο II.

Άρθρο 4

Όρια κοινοποίησης

Ο παρών κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε περίπτωση υπέρβασης των ακόλουθων ορίων που εκφράζονται ως ανώτατα ποσά ενίσχυσης:

- α) για μεμονωμένες ενισχύσεις λειτουργίας για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων που χορηγούνται βάσει καθεστώτος: 15 εκατ. EUR ανά σύνδεση·
- β) για μεμονωμένες επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει καθεστώτος για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών: 20 εκατ. EUR ανά έργο·
- γ) για ad hoc επενδυτικές ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών: 10 εκατ. EUR ανά έργο·
- δ) για μεμονωμένες επενδυτικές ενισχύσεις που χορηγούνται βάσει καθεστώτος για ιδιωτικές παρακαμπτήριες σιδηροδρομικές γραμμές: 2 εκατ. EUR ανά έργο.

Άρθρο 5

Διαφάνεια των ενισχύσεων

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται μόνο σε διαφανείς ενισχύσεις.
2. Οι ενισχύσεις θεωρούνται διαφανείς όταν μπορεί να υπολογιστεί εκ των προτέρων με ακρίβεια το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης, χωρίς να είναι αναγκαία η διενέργεια αξιολόγησης κινδύνου.
3. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι ακόλουθες μορφές ενισχύσεων θεωρούνται διαφανείς ενισχύσεις:
 - α) ενισχύσεις που συνίστανται σε επιχορηγήσεις και επιδοτήσεις επιτοκίου·
 - β) ενισχύσεις που συνίστανται σε δάνεια, όταν το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης υπολογίστηκε βάσει του επιτοκίου αναφοράς που ίσχυε κατά τον χρόνο της χορήγησης·

- γ) ενισχύσεις με τη μορφή φορολογικών πλεονεκτημάτων και μειωμένων επιβαρύνσεων, όταν το μέτρο προβλέπει ανώτατο όριο με το οποίο διασφαλίζεται ότι δεν γίνεται υπέρβαση του ισχύοντος ορίου·
- δ) ενισχύσεις που συνίστανται σε εγγυήσεις εάν πληρούνται μία από τις ακόλουθες προϋποθέσεις:
- i) το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης έχει υπολογιστεί με βάση τις προμήθειες ασφαλούς λιμένα που καθορίζονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων²³.
 - ii) πριν από την εφαρμογή του μέτρου, η μεθοδολογία υπολογισμού του ακαθάριστου ισοδύναμου επιχορήγησης της εγγύησης έχει γίνει δεκτή με βάση την ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή εγγυήσεων, κατόπιν κοινοποίησης της εν λόγω μεθοδολογίας στην Επιτροπή δύναμει οποιασδήποτε, εφαρμοστέας τη στιγμή εκείνη, δεσμευτικής πράξης που έχει εκδώσει η Επιτροπή στον τομέα των κρατικών ενισχύσεων, η δε εγκεκριμένη μεθοδολογία αναφέρει ρητά το είδος της εγγύησης και το είδος των υποκείμενων πράξεων στο πλαίσιο της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού·
 - iii) η ενίσχυση χορηγείται για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές με τη μορφή εγγυήσεων σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στο άρθρο 14 του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 6

Χαρακτήρας κινήτρου

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται μόνο σε ενισχύσεις που έχουν χαρακτήρα κινήτρου.
2. Οι ενισχύσεις θεωρείται ότι έχουν χαρακτήρα κινήτρου, εάν ο δικαιούχος έχει υποβάλει γραπτή αίτηση ενίσχυσης στο οικείο κράτος μέλος πριν από την έναρξη των εργασιών για το έργο ή τη δραστηριότητα. Η αίτηση για τη χορήγηση ενίσχυσης περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα στοιχεία:
 - α) επωνυμία και μέγεθος της επιχείρησης·
 - β) περιγραφή του έργου ή της δραστηριότητας, συμπεριλαμβανομένων των ημερομηνιών έναρξης και λήξης τους·
 - γ) τοποθεσία του έργου ή της δραστηριότητας·
 - δ) κατάλογο των δαπανών του έργου ή της δραστηριότητας·
 - ε) είδος ενίσχυσης (επιχορήγηση, δάνειο, εγγύηση, επιστρεπτέα προκαταβολή, εισφορά κεφαλαίου ή άλλο) και ποσό της δημόσιας χρηματοδότησης που απαιτείται για το έργο ή τη δραστηριότητα.

²³ Ανακοίνωση της Επιτροπής για την εφαρμογή των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ στις κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή εγγυήσεων (ΕΕ C 155 της 20.6.2008, σ. 10).

3. Οι ad hoc ενισχύσεις που χορηγούνται σε μεγάλες επιχειρήσεις θεωρείται ότι έχουν χαρακτήρα κινήτρου εάν το κράτος μέλος, πέραν του να έχει μεριμνήσει για την τήρηση των όρων της παραγράφου 2, έχει επίσης ελέγξει, πριν χορηγήσει τη σχετική ενίσχυση, ότι στα έγγραφα που συνέταξε ο δικαιούχος αναφέρεται ότι η ενίσχυση θα έχει ένα ή περισσότερα από τα εξής αποτελέσματα:
- α) ουσιώδη αύξηση της εμβέλειας του έργου ή της δραστηριότητας ως αποτέλεσμα της ενίσχυσης·
 - β) ουσιώδη αύξηση του συνολικού ποσού που δαπανά ο δικαιούχος για το έργο ή τη δραστηριότητα ως αποτέλεσμα της ενίσχυσης·
 - γ) ουσιώδη αύξηση της ταχύτητας ολοκλήρωσης του σχετικού έργου ή της σχετικής δραστηριότητας·
4. Κατά παρέκκλιση από τις παραγράφους 2 και 3, τα μέτρα υπό μορφήν φορολογικών πλεονεκτημάτων θεωρείται ότι έχουν χαρακτήρα κινήτρου εάν πληρούνται οι ακόλουθοι σωρευτικοί όροι:
- α) το μέτρο θεσπίζει δικαίωμα ενίσχυσης βάσει αντικειμενικών κριτηρίων και χωρίς περαιτέρω άσκηση διακριτικής ευχέρειας από το κράτος μέλος·
 - β) το μέτρο εγκρίθηκε και τέθηκε σε ισχύ προτού αρχίσουν οι εργασίες για το ενισχυόμενο έργο ή την ενισχυόμενη δραστηριότητα, με εξαίρεση την περίπτωση διάδοχων καθεστώτων ενισχύσεων, εφόσον η δραστηριότητα είχε ήδη καλυφθεί από τα προηγούμενα καθεστώτα υπό μορφήν φορολογικών πλεονεκτημάτων.
5. Κατά παρέκκλιση από τις παραγράφους 2, 3 και 4, οι ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών θεωρείται ότι έχουν χαρακτήρα κινήτρου εάν πληρούνται οι όροι που καθορίζονται στο άρθρο 10.

Άρθρο 7

Ένταση της ενίσχυσης και επιλέξιμες δαπάνες

1. Για τον υπολογισμό της έντασης της ενίσχυσης και των επιλέξιμων δαπανών, όλα τα χρησιμοποιούμενα στοιχεία υπολογίζονται πριν από την αφαίρεση φόρων ή άλλων επιβαρύνσεων. Ωστόσο, ο φόρος προστιθέμενης αξίας που επιβάλλεται στις επιλέξιμες δαπάνες ή στις δαπάνες που επιστρέφονται βάσει της ισχύουσας εθνικής φορολογικής νομοθεσίας δεν λαμβάνεται υπόψη στον υπολογισμό της έντασης της ενίσχυσης και των επιλέξιμων δαπανών. Οι επιλέξιμες δαπάνες τεκμηριώνονται εγγράφως με σαφή, συγκεκριμένο και επικαιροποιημένο τρόπο. Τα ποσά των επιλέξιμων δαπανών μπορούν να υπολογίζονται σύμφωνα με απλουστευμένες επιλογές κόστους, υπό την προϋπόθεση ότι μια πράξη χρηματοδοτείται τουλάχιστον εν μέρει από ταμείο της Ένωσης που επιτρέπει τη χρήση απλουστευμένων επιλογών κόστους και ότι η κατηγορία δαπανών είναι επιλέξιμη σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Στις περιπτώσεις αυτές, εφαρμόζονται οι απλουστευμένες επιλογές κόστους που προβλέπονται στους σχετικούς κανόνες που διέπουν το ταμείο της Ένωσης.

2. Επιπλέον, για έργα που υλοποιούνται σύμφωνα με τα σχέδια ανάκαμψης και ανθεκτικότητας, όπως εγκρίθηκαν από το Συμβούλιο δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2021/241 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁴, τα ποσά των επιλέξιμων δαπανών μπορούν επίσης να υπολογίζονται σύμφωνα με απλουστευμένες επιλογές κόστους, υπό την προϋπόθεση ότι χρησιμοποιούνται οι απλουστευμένες επιλογές κόστους που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1303/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁵ ή στον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1060 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου²⁶.
3. Εάν η ενίσχυση χορηγείται υπό μορφή άλλη από αυτή της επιχορήγησης, ως ποσό της ενίσχυσης λογίζεται το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης της ενίσχυσης.
4. Οι οφειλόμενες για το μέλλον ενισχύσεις, συμπεριλαμβανομένων των ενισχύσεων που καταβάλλονται σε περισσότερες δόσεις, ανάγονται στην αξία τους κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης. Οι επιλέξιμες δαπάνες ανάγονται στην αξία τους κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης. Το επιτόκιο που χρησιμοποιείται για την αναγωγή είναι το προεξοφλητικό επιτόκιο που ισχύει κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης.

Άρθρο 8

Σώρευση

1. Για τον καθορισμό του κατά πόσον τηρούνται τα όρια κοινοποίησης του άρθρου 4 και του κατά πόσον τηρούνται οι μέγιστες εντάσεις ενίσχυσης του κεφαλαίου II, λαμβάνεται υπόψη το συνολικό ποσό των κρατικών ενισχύσεων που χορηγούνται στην ενισχυόμενη δραστηριότητα, στο ενισχυόμενο έργο ή στην ενισχυόμενη επιχείρηση (ανάλογα με το είδος της ενίσχυσης).
2. Όταν ενωσιακή χρηματοδότηση που υπόκειται σε κεντρική διαχείριση από τα θεσμικά όργανα, τους οργανισμούς, τις κοινές επιχειρήσεις ή άλλους φορείς της Ένωσης και δεν τελεί υπό τον άμεσο ή έμμεσο έλεγχο των κρατών μελών συνδυάζεται με κρατική ενίσχυση, για να διαπιστωθεί αν τηρούνται τα όρια κοινοποίησης και οι μέγιστες εντάσεις ενίσχυσης ή τα μέγιστα ποσά ενίσχυσης, λαμβάνονται υπόψη μόνο οι κρατικές ενισχύσεις, υπό την προϋπόθεση ότι το συνολικό ποσό της δημόσιας χρηματοδότησης που χορηγείται για τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες δεν υπερβαίνει το πλέον ευνοϊκό ποσοστό χρηματοδότησης που καθορίζεται στο ενωσιακό δίκαιο.

²⁴ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/241 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Φεβρουαρίου 2021, για τη θέσπιση του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας (ΕΕ L 57 της 18.2.2021, σ. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/2023-03-01>).

²⁵ Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1303/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 2013, περί καθορισμού κοινών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, το Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας και περί καθορισμού γενικών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, το Ταμείο Συνοχής και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1083/2006 (ΕΕ L 347 της 20.12.2013, σ. 320, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/2023-03-01>).

²⁶ Κανονισμός (ΕΕ) 2021/1060 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Ιουνίου 2021, για τον καθορισμό κοινών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο+, το Ταμείο Συνοχής, το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας, και δημοσιονομικών κανόνων για τα εν λόγω Ταμεία και για το Ταμείο Ασύλου, Μετανάστευσης και Ένταξης, το Ταμείο Εσωτερικής Ασφάλειας και το Μέσο για τη Χρηματοδοτική Στήριξη της Διαχείρισης των Συνόρων και την Πολιτική των Θεωρήσεων (ΕΕ L 231 της 30.6.2021, σ. 159, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/2023-03-01>).

3. Οι ενισχύσεις με προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες που απαλλάσσονται βάσει του παρόντος κανονισμού μπορούν να σωρευθούν:
- α) με οποιεσδήποτε άλλες κρατικές ενισχύσεις, υπό την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω μέτρα αφορούν διαφορετικές προσδιορίσιμες επιλέξιμες δαπάνες·
 - β) με οποιεσδήποτε άλλες κρατικές ενισχύσεις, όσον αφορά τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες, οι οποίες επικαλύπτονται πλήρως ή εν μέρει, υπό την προϋπόθεση ότι η σώρευση αυτή δεν οδηγεί σε υπέρβαση του ισχύοντος βάσει του παρόντος κανονισμού ανώτατου ορίου έντασης ενίσχυσης ή ποσού ενίσχυσης·
 - γ) με οποιεσδήποτε ενισχύσεις ήσσονος σημασίας, όσον αφορά τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες, υπό την προϋπόθεση ότι η σώρευση αυτή δεν οδηγεί σε υπέρβαση του ισχύοντος βάσει του παρόντος κανονισμού ανώτατου ορίου έντασης ενίσχυσης ή ποσού ενίσχυσης.

Άρθρο 9

Δημοσίευση και πληροφορίες

1. Το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος μεριμνά ώστε να δημοσιεύονται σε ενιαίο δικτυακό τόπο για τις κρατικές ενισχύσεις, σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο:
- α) οι συνοπτικές πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 19 με τον τυποποιημένο μορφότυπο που ορίζεται στο παράρτημα III του παρόντος κανονισμού ή σύνδεσμος που παρέχει πρόσβαση σε αυτές·
 - β) το πλήρες κείμενο κάθε μέτρου ενίσχυσης, όπως αναφέρεται στο άρθρο 19, ή σύνδεσμος που παρέχει πρόσβαση στο πλήρες κείμενο·
 - γ) οι πληροφορίες που αναφέρονται στο παράρτημα IV του παρόντος κανονισμού για κάθε μεμονωμένη χορηγηθείσα ενίσχυση που υπερβαίνει το ποσό των 100 000 EUR.
2. Όσον αφορά τα καθεστώτα ενισχύσεων υπό μορφή φορολογικών πλεονεκτημάτων, οι όροι που καθορίζονται στην παράγραφο 1 θεωρείται ότι πληρούνται εάν τα κράτη μέλη δημοσιεύουν τις απαιτούμενες πληροφορίες για τα ποσά των μεμονωμένων ενισχύσεων με βάση τις ακόλουθες κλίμακες, σε εκατ. EUR:
- 0,1-0,5·
- 0,5-1·
- 1 έως 2·
- 2 έως 5·
- 5 έως 10·
- 10 έως 15·
- 15 και άνω.

3. Οι πληροφορίες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 στοιχείο γ) οργανώνονται και είναι προσβάσιμες με τυποποιημένο τρόπο, όπως περιγράφεται στο παράρτημα ΙΙΙ, και παρέχουν λειτουργίες αποτελεσματικής αναζήτησης και λήψης αρχείων. Δημοσιεύονται εντός 6 μηνών από την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης ή, για ενισχύσεις υπό μορφή φορολογικών πλεονεκτημάτων, εντός 1 έτους από τη λήξη της προθεσμίας υποβολής φορολογικής δήλωσης. Είναι διαθέσιμες επί τουλάχιστον 10 έτη από την ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης.
4. Το πλήρες κείμενο του καθεστώτος ενισχύσεων ή της ad hoc ενίσχυσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 περιέχει, ειδικότερα, ρητή παραπομπή στον παρόντα κανονισμό, με αναφορά του τίτλου του και των στοιχείων δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, καθώς και στις ειδικές διατάξεις του κεφαλαίου ΙΙ τις οποίες αφορά το εν λόγω καθεστώς ενισχύσεων ή, κατά περίπτωση, στην εθνική νομοθεσία με την οποία διασφαλίζεται η συμμόρφωση με τις σχετικές διατάξεις του παρόντος κανονισμού. Το πλήρες κείμενο του καθεστώτος ενισχύσεων ή της ad hoc ενίσχυσης συνοδεύεται από τις εκτελεστικές διατάξεις και τις τροποποιήσεις του.
5. Η Επιτροπή δημοσιεύει στον δικτυακό τόπο της:
 - α) τους συνδέσμους προς τους δικτυακούς τόπους για τις κρατικές ενισχύσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1·
 - β) τις συνοπτικές πληροφορίες που αναφέρονται στο άρθρο 19.

Κεφάλαιο ΙΙ — Ειδικές διατάξεις για διάφορες κατηγορίες ενισχύσεων

ΤΜΗΜΑ 1 — ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Υποτήμια Α — Ενισχύσεις λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών

Άρθρο 10

Ενισχύσεις για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών

1. Τα καθεστώτα ενισχύσεων λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου Ι.
2. Οι σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές και/ή βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων μπορούν να είναι επιλέξιμες για στήριξη. Οι ενισχύσεις χορηγούνται σε μεταφορείς και/ή διοργανωτές μεταφορών που επιλέγουν βιώσιμες λύσεις χερσαίων μεταφορών.

3. Επιλέξιμες δαπάνες είναι το μέρος του εξωτερικού κόστους των μεταφορών που καθίσταται δυνατό να αποφευχθεί λόγω της μονοτροπικής ή πολυτροπικής χρήσης των σιδηροδρομικών μεταφορών, των εσωτερικών πλωτών μεταφορών και/ή των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων που χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο βιώσιμων πολυτροπικών μεταφορών, σε σύγκριση με περισσότερο ρυπογόνους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς. Το εξωτερικό κόστος που αποφεύγεται υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανόνες και τη μεθοδολογία που προβλέπονται στο εγχειρίδιο της Επιτροπής για το εξωτερικό κόστος των μεταφορών, όπως τροποποιήθηκε και αντικαταστάθηκε²⁷. Τα κράτη μέλη μπορούν να χρησιμοποιούν τη μεθοδολογία εξωτερικού κόστους για την κάλυψη τυχόν λειτουργικών δαπανών, συμπεριλαμβανομένων των λειτουργικών δαπανών που σχετίζονται με τη χρήση των υποδομών.
4. Η ένταση ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το [50] % των επιλέξιμων δαπανών.
5. Η ένταση ενίσχυσης μπορεί να αυξηθεί κατά [5-10] % για τις ενισχύσεις που χορηγούνται σε δραστηριότητες συνδυασμένων μεταφορών, όπως ορίζονται στο άρθρο 1 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ²⁸.
6. Για τις ενισχύσεις που χορηγούνται σε μεταφορικές δραστηριότητες στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, η απόσταση που καλύπτεται από τον τρόπο μεταφοράς που υποστηρίζεται από την ενίσχυση δεν υπερβαίνει:
- α) σε περιπτώσεις πολυτροπικών μεταφορών:
 - i) τα 800 χιλιόμετρα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές·
 - ii) τα 375 χιλιόμετρα για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές·
 - iii) τα 750 χιλιόμετρα για τις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων· και
 - β) σε περιπτώσεις μονοτροπικών μεταφορών:
 - i) τα 350 χιλιόμετρα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές (με εξαίρεση τις δραστηριότητες μεμονωμένης φορτάμαξας)·
 - ii) τα 375 χιλιόμετρα για τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές.
7. Για να διασφαλιστεί ότι οι ενισχύσεις χορηγούνται μόνο για υπηρεσίες βιώσιμων χερσαίων μεταφορών που όντως παρέχονται, η ενίσχυση χορηγείται όχι κατ' αποκοπήν, αλλά με βάση τις πραγματικές μονάδες της παρεχόμενης υπηρεσίας μεταφορών, όπως επιβατοχιλιόμετρα για υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, τονοχιλιόμετρα ή οχηματοχιλιόμετρα για υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών ή, γενικότερα, με βάση τη μονάδα παραγωγής της υπηρεσίας μεταφορών.
8. Οι ενισχύσεις που χορηγούνται σε σιδηροδρομική επιχείρηση και σε φορείς εκμετάλλευσης εσωτερικών πλωτών μεταφορών και θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων έχουν ως αποτέλεσμα τη διατήρηση ή την αύξηση της αλλαγής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών. Για τον σκοπό αυτόν, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και οι φορείς εκμετάλλευσης εσωτερικών πλωτών μεταφορών και

²⁷ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Κινητικότητας και Μεταφορών, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. et al., Handbook on the external costs of transport (Εγχειρίδιο για το εξωτερικό κόστος των μεταφορών) — Έκδοση 2019 — 1.1, Υπηρεσία Εκδόσεων, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

²⁸ ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38 {μετά την έκδοση της τροποποίησης της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ [2023/0396 (COD)] αντικαθίσταται από τη φράση «συμμορφώνεται με το άρθρο 1γ παράγραφος 2 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ»}.

θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων δημοσιοποιούν τουλάχιστον τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με τις ενισχύσεις που έχουν λάβει: χορηγούσα αρχή, ημερομηνία χορήγησης της ενίσχυσης, εισπραχθέντα ποσά ενίσχυσης, περίοδος και δραστηριότητες που καλύπτονται από την ενίσχυση.

Υποτήμια Β — Ενισχύσεις λειτουργίας για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων

Άρθρο 11

Ενισχύσεις για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων

1. Τα καθεστώτα ενισχύσεων για την έναρξη νέων εμπορικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών εμπορευματικών συνδέσεων και νέων εμπορικών σιδηροδρομικών επιβατικών συνδέσεων είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου I.
2. Οι ενισχύσεις χορηγούνται:
 - α) σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και/ή διοργανωτές μεταφορών που συγκεντρώνουν τη ζήτηση και οργανώνουν τακτικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ τερματικών σταθμών μεταφορών για την έναρξη νέων εμπορικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών εμπορευματικών συνδέσεων και/ή
 - β) σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που διοργανώνουν τακτικές υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών μεταξύ τερματικών σταθμών μεταφορών που βρίσκονται είτε σε διαφορετικά κράτη μέλη (στο εξής: διασυνοριακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών) είτε σε απόσταση άνω των 400 χιλιομέτρων μεταξύ τους (στο εξής: σιδηροδρομικές υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων).
3. Η ενίσχυση μπορεί να λάβει τη μορφή επιχορηγήσεων που καταβάλλονται σε περιοδική βάση για περιόδους που δεν υπερβαίνουν το ένα έτος.
4. Επιλέξιμες δαπάνες είναι οι λειτουργικές ζημίες που προκύπτουν σε σχέση με τη συγκεκριμένη σύνδεση, για μέγιστο διάστημα 5 ετών από την ημερομηνία κατά την οποία ο δικαιούχος ξεκινά την εκμετάλλευση της νέας εμπορικής σύνδεσης. Με την επιφύλαξη της προηγούμενης πρότασης, οι λειτουργικές δαπάνες που σχετίζονται με την έναρξη της νέας σύνδεσης και προηγούνται αυτής μπορούν να λαμβάνονται υπόψη και να αντικατοπτρίζονται στον ποσοτικό προσδιορισμό των επιλέξιμων δαπανών που σχετίζονται με το πρώτο έτος λειτουργίας της νέας εμπορικής σύνδεσης.
5. Για τους σκοπούς του παρόντος άρθρου, ως λειτουργικές ζημίες νοείται η αρνητική διαφορά μεταξύ των εσόδων και των λειτουργικών δαπανών που προκύπτουν σε σχέση με τη συγκεκριμένη σύνδεση, καθώς και των λειτουργικών δαπανών των εργασιών που σχετίζονται με την έναρξη της νέας εμπορικής σύνδεσης και προηγούνται αυτής. Η ένταση της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 80 % των επιλέξιμων δαπανών κατά το πρώτο έτος, το 70 % των επιλέξιμων δαπανών κατά το δεύτερο έτος, το 60 % των επιλέξιμων δαπανών κατά το τρίτο έτος, το 50 % των επιλέξιμων

δαπανών κατά το τέταρτο έτος και το 40 % των επιλέξιμων δαπανών κατά το πέμπτο έτος.

6. Οι δαπάνες που καταλογίζονται στη νέα εμπορική σύνδεση μπορούν να καλύπτουν όλες τις άμεσες λειτουργικές δαπάνες που προκύπτουν από την εκμετάλλευση της νέας εμπορικής σύνδεσης, καθώς και μια κατάλληλη συνεισφορά στις λειτουργικές δαπάνες που είναι κοινές για τη νέα εμπορική σύνδεση και για άλλες δραστηριότητες. Τα έσοδα που λαμβάνονται υπόψη περιλαμβάνουν το σύνολο των εσόδων που προκύπτουν από τη νέα εμπορική σύνδεση.
7. Όταν η ενίσχυση καταβάλλεται εκ των προτέρων, πραγματοποιείται εκ των προτέρων εκτίμηση των επιλέξιμων δαπανών βάσει εύλογων προβλέψεων και οι επιλέξιμες δαπάνες ανάγονται στην αξία τους κατά τον χρόνο της χορήγησης. Τα κράτη μέλη εφαρμόζουν μηχανισμό παρακολούθησης και ανάκτησης για να διασφαλίσουν ότι η ενίσχυση δεν υπερβαίνει την επιτρεπόμενη ένταση ενίσχυσης.

ΤΜΗΜΑ 2 — ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ

Υποτήμια Α — Επενδυτικές ενισχύσεις για εγκαταστάσεις μονοτροπικών και πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών και ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών

Άρθρο 12

Ενισχύσεις για την κατασκευή, αναβάθμιση και ανακαίνιση εγκαταστάσεων μονοτροπικών και πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών

1. Οι ενισχύσεις για την κατασκευή, αναβάθμιση ή ανακαίνιση (συμπεριλαμβανομένης της αντικατάστασης) σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων, εγκαταστάσεων εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεων πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου I.
2. Οι ενισχύσεις χορηγούνται σε κάθε επιχείρηση που κατασκευάζει, αναβαθμίζει και/ή ανακαινίζει σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, εγκαταστάσεις εσωτερικής ναυσιπλοΐας και εγκαταστάσεις πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών βάσει καθεστώτων, εκτός από τις ενισχύσεις για την κατασκευή, αναβάθμιση και ανακαίνιση πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών, οι οποίες μπορούν επίσης να χορηγούνται ως ενισχύσεις ad hoc. Ενισχύσεις ad hoc μπορούν να χορηγούνται μόνον όταν η δυνητική ζήτηση για χωρητικότητα, τουλάχιστον μεσοπρόθεσμα, υπερβαίνει την τρέχουσα συνδυασμένη χωρητικότητα της ενισχυόμενης εγκατάστασης και άλλων υφιστάμενων ή ήδη προγραμματισμένων εγκαταστάσεων που θα μπορούσαν εύλογα να χρησιμεύσουν ως εναλλακτικές λύσεις αντί της ενισχυόμενης εγκατάστασης.
3. Επιλέξιμες δαπάνες είναι οι επενδυτικές δαπάνες σε υλικά (πάγια και κινητά) και άυλα περιουσιακά στοιχεία που συνδέονται άμεσα με την κατασκευή, αναβάθμιση ή ανακαίνιση της σχετικής εγκατάστασης. Οι επενδύσεις μπορούν να περιλαμβάνουν επιφανειακές διευθετήσεις (π.χ. για αποθήκευση), σταθερό εξοπλισμό (π.χ. αποθήκες

και κτίρια τερματικών σταθμών) και κινητό τερματικό εξοπλισμό (π.χ. οχήματα εμπρόσθιας στοιβασίας) εντός της εγκατάστασης για την παροχή υπηρεσιών σχετικών με τις μεταφορές. Επιλέξιμες είναι επίσης οι μελέτες σκοπιμότητας και οι τοπολογικές μελέτες, καθώς και οι δαπάνες σχεδιασμού και εγκατάστασης.

4. Οι δαπάνες που σχετίζονται με μη μεταφορικές δραστηριότητες δεν είναι επιλέξιμες.
5. Το ποσό της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το χαμηλότερο από τα ακόλουθα όρια:
 - α) τη διαφορά μεταξύ των επιλέξιμων δαπανών και του αθροίσματος του κέρδους εκμετάλλευσης της επένδυσης κατά τη διάρκεια της οικονομικής ζωής της και της προεξοφλημένης τελικής αξίας της εν λόγω επένδυσης (υπολειμματική αξία στο τέλος της οικονομικής διάρκειας ζωής της επένδυσης). Το κέρδος εκμετάλλευσης περιλαμβάνει επίσης τα βαθμιαία καθαρά κέρδη εκμετάλλευσης που προκύπτουν από μη μεταφορικές δραστηριότητες οι οποίες συνδέονται με τις μεταφορικές δραστηριότητες που θα ασκούνται στη συγκεκριμένη εγκατάσταση (όπως η μίσθωση εμπορικών χώρων που βρίσκονται στην εγκατάσταση). Το κέρδος εκμετάλλευσης και η τελική αξία αφαιρούνται από τις επιλέξιμες δαπάνες εκ των προτέρων, βάσει εύλογων προβλέψεων, ή εκ των υστέρων μέσω μηχανισμού ανάκτησης·
 - β) 50 % των επιλέξιμων δαπανών.
6. Για τις ενισχύσεις που δεν υπερβαίνουν τα 3 εκατ. EUR ανά έργο, το μέγιστο ποσό της ενίσχυσης μπορεί να καθορίζεται, αντί με τη μέθοδο που αναφέρεται στην παράγραφο 5, στο 50 % των επιλέξιμων δαπανών.
7. Η πρόσβαση στην ενισχυόμενη εγκατάσταση είναι ανοικτή, διαφανής και χωρίς διακρίσεις για όλους τους ενδιαφερόμενους χρήστες σύμφωνα με την τομεακή νομοθεσία, συμπεριλαμβανομένης της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.
8. Κάθε παραχώρηση ή άλλη ανάθεση σε τρίτο μέρος για την κατασκευή, αναβάθμιση, λειτουργία ή μίσθωση ενισχυόμενης εγκατάστασης διενεργείται σε ανταγωνιστική και διαφανή βάση χωρίς διακρίσεις και προϋποθέσεις.
9. Όταν ο ιδιοκτήτης, ο φορέας εκμετάλλευσης και κάθε προβλεπόμενος τελικός χρήστης της ενισχυόμενης εγκατάστασης μεταφοράς αποτελούν μέρος της ίδιας επιχείρησης ή είναι συνδεδεμένες επιχειρήσεις κατά την έννοια του παραρτήματος Ι του παρόντος κανονισμού, η λειτουργία της εγκατάστασης ανατίθεται βάσει ανοικτής, ανταγωνιστικής, διαφανούς και αμερόληπτης διαδικασίας²⁹.

Άρθρο 13

Ενισχύσεις για την κατασκευή, αναβάθμιση και ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών

1. Τα καθεστώτα ενισχύσεων για την κατασκευή, αναβάθμιση και ανακαίνιση (συμπεριλαμβανομένης της αντικατάστασης) ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης

²⁹ Οι εν λόγω συνδεδεμένες επιχειρήσεις επιτρέπεται να συμμετέχουν στη διαδικασία.

που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου I.

2. Οι ενισχύσεις χορηγούνται σε κάθε επιχείρηση που κατασκευάζει, αναβαθμίζει και ανακαινίζει ιδιωτικές παρακαμπτήριες σιδηροδρομικές γραμμές.
3. Επιλέξιμες δαπάνες είναι οι επενδυτικές δαπάνες σε υλικά (πάγια και κινητά) και άυλα περιουσιακά στοιχεία που συνδέονται άμεσα με την κατασκευή, αναβάθμιση και ανακαίνιση της ιδιωτικής παρακαμπτήριας σιδηροδρομικής γραμμής. Οι επενδυτικές δαπάνες μπορεί να περιλαμβάνουν μελέτες σκοπιμότητας και τοπολογικές μελέτες, καθώς και δαπάνες σχεδιασμού και εγκατάστασης. Οι αποβάθρες φόρτωσης/εκφόρτωσης και ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τη φόρτωση/εκφόρτωση αμαξοστοιχιών στον χώρο του/των ειδικού/-ών χρήστη/χρηστών δεν περιλαμβάνονται στις επιλέξιμες δαπάνες.
4. Το ποσό της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το χαμηλότερο από τα ακόλουθα όρια:
 - α) τη διαφορά μεταξύ των επιλέξιμων δαπανών και του αθροίσματος του κέρδους εκμετάλλευσης της επένδυσης κατά τη διάρκεια της οικονομικής ζωής της και της προεξοφλημένης τελικής αξίας της εν λόγω επένδυσης (υπολειμματική αξία στο τέλος της οικονομικής διάρκειας ζωής της επένδυσης). Το κέρδος εκμετάλλευσης και η τελική αξία αφαιρούνται από τις επιλέξιμες δαπάνες εκ των προτέρων, βάσει εύλογων προβλέψεων, ή εκ των υστέρων μέσω μηχανισμού ανάκτησης·
 - β) 50 % των επιλέξιμων δαπανών.
5. Για τις ενισχύσεις που δεν υπερβαίνουν το ποσό των 500 000 EUR ανά έργο, το μέγιστο ποσό της ενίσχυσης μπορεί να καθορίζεται, αντί με τη μέθοδο που αναφέρεται στην παράγραφο 4, στο 50 % των επιλέξιμων δαπανών.

Υποτήμια Β — Επενδυτικές ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές και εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές

Άρθρο 14

Ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές

1. Τα καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για τη στήριξη της αγοράς οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου I.
2. Επιλέξιμες δαπάνες είναι όλες οι επενδυτικές δαπάνες που συνδέονται με την αγορά νέων ή μεταχειρισμένων οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Οι δαπάνες αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν, συγκεκριμένα, την τιμή του οχήματος και το κόστος παράδοσης. Δαπάνες μελετών σχεδιασμού, παροχής συμβουλών ή τεχνικές δαπάνες μπορεί να είναι επιλέξιμες υπό την προϋπόθεση ότι

συνδέονται με τις επενδύσεις που αναφέρονται στο παρόν άρθρο και αποτελούν μέρος αυτών.

3. Ενίσχυση χορηγείται σε:

- α) νεοεισερχόμενους στον σιδηροδρομικό τομέα·
- β) σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, φορείς εκμετάλλευσης εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή φορείς εκμίσθωσης στους τομείς των σιδηροδρομικών μεταφορών και της εσωτερικής ναυσιπλοΐας — όταν χαρακτηρίζονται ως ΜΜΕ.

4. Η ενίσχυση λαμβάνει τη μορφή εγγύησης προς τον αγοραστή του οχήματος σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Οι εγγυήσεις μπορούν να παρέχονται απευθείας στους τελικούς δικαιούχους, ή σε πιστωτικά ιδρύματα και άλλα χρηματοοικονομικά ιδρύματα σε ρόλο χρηματοοικονομικού διαμεσολαβητή (εφόσον ο δικαιούχος διατηρεί την ελευθερία επιλογής του χρηματοοικονομικού διαμεσολαβητή). Ο χρηματοοικονομικός διαμεσολαβητής πρέπει να είναι σε θέση να αποδείξει ότι χρησιμοποιεί μηχανισμό που διασφαλίζει ότι τα πλεονεκτήματα μετακυλίνουν όσο το δυνατόν περισσότερο στους τελικούς δικαιούχους, υπό μορφή σημαντικότερων όγκων χρηματοδότησης, χαρτοφυλακίων υψηλότερου κινδύνου, χαμηλότερων απαιτήσεων σε εξασφαλίσεις ή χαμηλότερων επιτοκίων από ό,τι χωρίς τις εν λόγω δημόσιες εγγυήσεις.

5. Η εγγύηση παρέχεται επί νέων μεμονωμένων δανείων για την αγορά οχημάτων σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Το ονομαστικό ποσό του υποκείμενου δανείου δεν υπερβαίνει τις επιλέξιμες δαπάνες. Η κάλυψη της εγγύησης δεν υπερβαίνει το 80 % του υποκείμενου δανείου. Οι δημόσιες εγγυήσεις παρέχονται έναντι αμοιβής τουλάχιστον 50 μονάδων βάσης, εάν η πιστοληπτική αξιολόγηση του δημόσιου χρέους του χορηγούντος κράτους μέλους ισούται με AAA-A.

6. Η διάρκεια της εγγύησης περιορίζεται σε 15 έτη κατ' ανώτατο όριο.

7. Οι ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές μπορούν να σωρευθούν με ενισχύσεις διαλειτουργικότητας και/ή ενισχύσεις για τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμό, εάν οι καθαρές πρόσθετες δαπάνες για διαλειτουργικότητα, όπως ορίζονται στο άρθρο 16 παράγραφος 6, και/ή οι επενδύσεις για εκσυγχρονισμό και τεχνική προσαρμογή, όπως ορίζονται στο άρθρο 17 παράγραφος 6, εξαιρούνται από τις επιλέξιμες δαπάνες που ορίζονται στην παράγραφο 2.

Άρθρο 15

Ενισχύσεις για την αγορά διατροφικών μονάδων φόρτωσης και γερανών επί σκαφών

1. Τα καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για την αγορά νέων ή μεταχειρισμένων διατροφικών μονάδων φόρτωσης και/ή γερανών επί σκαφών είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου I.

2. Οι ενισχύσεις χορηγούνται σε κάθε επιχείρηση που επενδύει στην αγορά διατροφικών μονάδων φόρτωσης και γερανών επί σκαφών.
3. Οι επιλέξιμες δαπάνες ανέρχονται:
 - α) για τις διατροφικές μονάδες φόρτωσης (ILU): στη διαφορά κόστους μεταξύ των μονάδων μεταφοράς που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για οδικές μεταφορές και των ILU που μπορούν να μεταφορτωθούν για τους σκοπούς των βιώσιμων πολυτροπικών μεταφορών·
 - β) για τους γερανούς επί σκαφών: στην πλήρη τιμή αγοράς.
4. Οι επιλέξιμες δαπάνες μπορεί να περιλαμβάνουν μελέτες σκοπιμότητας και δαπάνες σχεδιασμού και εγκατάστασης.
5. Το ποσό της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει την ένταση ενίσχυσης ύψους 30 % επί των επιλέξιμων δαπανών στην περίπτωση που καθορίζεται στην παράγραφο 3 στοιχείο α) και ύψους 20 % επί των επιλέξιμων δαπανών στην περίπτωση που καθορίζεται στην παράγραφο 3 στοιχείο β).

Υποτήμια Γ — Επενδυτικές ενισχύσεις για διαλειτουργικότητα και τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμό

Άρθρο 16

Ενισχύσεις για τη διαλειτουργικότητα

1. Τα καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για τη στήριξη των επενδύσεων σε υλικά και άυλα μέσα που συμβάλλουν σε απρόσκοπτες ροές κυκλοφορίας μεταξύ κρατών μελών ή τρόπων μεταφοράς είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και εξαιρούνται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου I.
2. Οι ενισχύσεις χορηγούνται σε κάθε επιχείρηση που πραγματοποιεί επενδύσεις στην ανάπτυξη των τεχνολογιών διαλειτουργικότητας που αναφέρονται στην παράγραφο 3.
3. Τα επιλέξιμα επενδυτικά έργα είναι τα ακόλουθα:
 - α) το Ευρωπαϊκό Σύστημα Ελέγχου Αμαξοστοιχιών (ETCS), το μελλοντικό σιδηροδρομικό σύστημα κινητών επικοινωνιών (FRMCS) και η αυτοματοποιημένη λειτουργία αμαξοστοιχίας (ATO) στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας (ERTMS), όπως περιγράφεται στο παράγωγο δίκαιο της Ένωσης³⁰.

³⁰ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2023/1695 της Επιτροπής, της 10ης Αυγούστου 2023, σχετικά με την τεχνική προδιαγραφή διαλειτουργικότητας για τα υποσυστήματα ελέγχου-χειρισμού και σηματοδότησης του σιδηροδρομικού συστήματος της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2016/919 (ΕΕ L 222 της 8.9.2023, σ. 380).

- β) η ψηφιακή αυτόματη ζεύξη (DAC)³¹.
 - γ) προσαρμογή του τροχαίου υλικού σε διαφορετικά ηλεκτρικά συστήματα·
 - δ) προσαρμογή του τροχαίου υλικού σε διαφορετικά εύρη τροχιάς·
 - ε) προσαρμογή των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας για την εξυπηρέτηση θαλάσσιων λιμένων·
 - στ) προσαρμογή των σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας στις μεταβαλλόμενες συνθήκες πλοϊμότητας, συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών χαμηλής στάθμης των υδάτων·
 - ζ) αυτοματοποίηση τροχαίου υλικού και σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας·
 - η) προσαρμογή των οχημάτων για τη μεταφορά ILU·
 - θ) βασικές τεχνολογίες που απαιτούνται για την εφαρμογή υπηρεσιών πληροφοριών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, όπως η πλατφόρμα ΥΠΕΝ , το ηλεκτρονικό σύστημα απεικόνισης χαρτών και πληροφοριών στην εσωτερική ναυσιπλοΐα, οι ανακοινώσεις προς τους πλοιάρχους, το σύστημα αυτόματης αναγνώρισης στην εσωτερική ναυσιπλοΐα και το διεθνές σύστημα ηλεκτρονικής υποβολής αναφορών·
 - ι) τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές και άλλο λογισμικό για εμπορευματικές μεταφορές, εφόσον συμβάλλουν σε απρόσκοπτες ροές κυκλοφορίας, ιδίως διατροφικά συστήματα αναγνώρισης, εντοπισμού και ιχνηλασιμότητας, καθώς και διατροφικές πλατφόρμες ανταλλαγής δεδομένων. Οι επενδύσεις σε εφαρμογές για υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, όπως τα συστήματα τα οποία παρέχουν πληροφορίες στους επιβάτες προ και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τα συστήματα κράτησης και πληρωμής, η διαχείριση αποσκευών και η διαχείριση των ανταποκρίσεων μεταξύ επιβατικών αμαξοστοιχιών και με άλλους τρόπους επιβατικών μεταφορών δεν είναι επιλέξιμες για στήριξη.
4. Επιλέξιμες δαπάνες είναι όλες οι δαπάνες που είναι αναγκαίες για την υλοποίηση των επιλέξιμων επενδύσεων. Οι δαπάνες αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν, συγκεκριμένα, τις δαπάνες που είναι αναγκαίες για την αγορά και εγκατάσταση της σχετικής τεχνολογίας, τις δαπάνες διαχείρισης του έργου και το κόστος παράδοσης. Οι δαπάνες συντήρησης δεν είναι επιλέξιμες για στήριξη. Οι δαπάνες που σχετίζονται με μελέτες, δοκιμές και εγκρίσεις, καθώς και πιλοτικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις πρωτοτύπων είναι επιλέξιμες για στήριξη. Τα περιουσιακά στοιχεία που χρηματοδοτούνται με ενισχύσεις διαλειτουργικότητας μπορεί να είναι νέα ή χρησιμοποιημένα. Όσον αφορά τις επενδύσεις διαλειτουργικότητας που σχετίζονται με το ERTMS, οι δαπάνες που σχετίζονται με την ενσωμάτωση των λειτουργιών του

³¹ Η DAC συνιστά μια διαλειτουργική συνιστώσα για την αυτόματη ζεύξη και απόζευξη του τροχαίου υλικού σε εμπορευματική αμαξοστοιχία τόσο φυσικά (π.χ. μηχανική σύνδεση και αεραγωγοί φρένων) όσο και ψηφιακά (π.χ. ηλεκτρική ισχύς και σύνδεση δεδομένων). Η DAC αποτελεί παράγοντα διευκόλυνσης για τη δημιουργία σύγχρονων και ψηφιακών ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Δεν θα αυξήσει μόνο την αποδοτικότητα χάρη στις διαδικασίες αυτοματοποίησης, αλλά θα εξασφαλίσει επίσης επαρκή ενεργειακό εφοδιασμό για τις τηλεματικές εφαρμογές και ασφαλή επικοινωνία δεδομένων σε ολόκληρη την αμαξοστοιχία. [Η παραπομπή στο σχετικό παράγωγο δίκαιο της ΕΕ θα προστεθεί μόλις εκδοθεί].

ευρωπαϊκού συστήματος παγκόσμιας δορυφορικής πλοήγησης (EGNSS) στο ERTMS είναι επιλέξιμες για στήριξη. Οι δαπάνες που σχετίζονται με το GSM-R δεν είναι επιλέξιμες για στήριξη.

5. Η ένταση της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει:
 - α) το 80 % των επιλέξιμων δαπανών για επενδυτικά έργα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 3 στοιχεία α) και β),
 - β) το 50 % των επιλέξιμων δαπανών για επενδυτικά έργα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της παραγράφου 3 στοιχεία γ) έως ι).
6. Όσον αφορά τις επενδύσεις διαλειτουργικότητας σε οχήματα για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές ή σε διατροφική μονάδα φόρτωσης ή γερανό επί σκαφών, η αγορά των οποίων σχεδιάζεται, οι επιλέξιμες δαπάνες πρέπει να περιορίζονται στις καθαρές πρόσθετες δαπάνες διαλειτουργικότητας, υπό την προϋπόθεση ότι οι δαπάνες αυτές δεν καλύπτονται ήδη από καμία άλλη μορφή ενίσχυσης, ιδίως από ενισχύσεις βάσει των άρθρων 14 και 15. Οι καθαρές πρόσθετες δαπάνες διαλειτουργικότητας υπολογίζονται ως η διαφορά μεταξύ, αφενός, του συνολικού κόστους αγοράς του οχήματος σιδηροδρομικών ή εσωτερικών πλωτών μεταφορών ή της διατροφικής μονάδας φόρτωσης ή του γερανού επί σκαφών, η αγορά των οποίων σχεδιάζεται και τα οποία εξοπλίζονται με τις εν λόγω επενδύσεις και, αφετέρου, του συνολικού κόστους αγοράς του ίδιου οχήματος ή διατροφικής μονάδας φόρτωσης ή γερανού επί σκαφών ή παρόμοιου είδους χωρίς επενδύσεις διαλειτουργικότητας στο αντίστοιχο σενάριο.
7. Για τουλάχιστον 5 έτη μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης, οι συμβατικές ρυθμίσεις για τη μεταβίβαση ή τη χρήση έναντι πληρωμής (όπως η εκμίσθωση) περιουσιακών στοιχείων που χρηματοδοτήθηκαν με ενισχύσεις διαλειτουργικότητας περιλαμβάνουν ρήτρα που προσδιορίζει ότι η επένδυση που διασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα του σχετικού περιουσιακού στοιχείου χρηματοδοτήθηκε με κρατική ενίσχυση. Προσδιορίζει επίσης τις αντίστοιχες υποχρεώσεις που προβλέπονται στην παράγραφο 9 και αναφέρει το ποσό της ενίσχυσης.
8. Η επένδυση υλοποιείται και ολοκληρώνεται τουλάχιστον 1 έτος πριν από την ημερομηνία κατά την οποία η επένδυση για την οποία παρέχεται η στήριξη καθίσταται υποχρεωτική σε επίπεδο ΕΕ.
9. Τα οχήματα για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές που επωφελούνται από την επένδυση για την οποία παρέχεται η στήριξη παραμένουν ταξινομημένα/νηολογημένα στο σχετικό εθνικό μητρώο οποιουδήποτε κράτους μέλους ή σε σχετικό ευρωπαϊκό μητρώο για τουλάχιστον 5 έτη μετά την υλοποίηση της επένδυσης.

Άρθρο 17

Ενισχύσεις για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό των οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές και του εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές

1. Τα καθεστώτα επενδυτικών ενισχύσεων για τη στήριξη των επενδύσεων σε υλικά και άυλα περιουσιακά στοιχεία που συμβάλλουν στην τεχνική προσαρμογή και τον

εκσυγχρονισμό οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές και του εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές είναι συμβατά με την εσωτερική αγορά κατά την έννοια του άρθρου 93 της Συνθήκης και απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης, υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι όροι του παρόντος άρθρου και του κεφαλαίου I.

2. Οι ενισχύσεις χορηγούνται σε κάθε επιχείρηση που πραγματοποιεί επενδύσεις για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές και του εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές, που αναφέρονται στην παράγραφο 3.
3. Είναι επιλέξιμες οι ακόλουθες επενδύσεις:
 - α) μετασκευή και/ή ανακαίνιση τροχαίου υλικού·
 - β) μετασκευή και/ή ανακαίνιση σκαφών εσωτερικής ναυσιπλοΐας, για παράδειγμα, για τη βελτίωση της υδροδυναμικής και της αποδοτικότητας·
 - γ) μετασκευή και/ή ανακαίνιση εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές·
 - δ) τεχνική προσαρμογή των σκαφών σε νέους τύπους εμπορευματικών μεταφορών·
 - ε) τηλεματικές εφαρμογές για εμπορευματικές μεταφορές και άλλο λογισμικό για εμπορευματικές μεταφορές που δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 16, όπως συστήματα που παρέχουν πληροφορίες αποκλειστικά εντός ενός τρόπου μεταφοράς ή ψηφιακά συστήματα κράτησης και πληρωμής που δεν συμβάλλουν σε απρόσκοπτες ροές κυκλοφορίας. Δεν είναι επιλέξιμες για στήριξη οι επενδύσεις σε εφαρμογές για υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, όπως τα συστήματα τα οποία παρέχουν πληροφορίες στους επιβάτες προ και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, τα συστήματα κράτησης και πληρωμής, η διαχείριση αποσκευών και η διαχείριση των ανταποκρίσεων μεταξύ επιβατικών αμαξοστοιχιών και με άλλους τρόπους επιβατικών μεταφορών·
 - στ) συστήματα εφοδιαστικής, όπως λογισμικό βελτιστοποίησης φορτίου·
 - ζ) λογισμικό πρόβλεψης κυκλοφορίας (εκτιμώμενη ώρα αναχώρησης/εκτιμώμενη ώρα άφιξης) και λογισμικό βελτιστοποίησης διαδρομής.
4. Επιλέξιμες δαπάνες είναι όλες οι δαπάνες που είναι αναγκαίες για την υλοποίηση των επιλέξιμων επενδύσεων. Οι δαπάνες αυτές μπορεί να περιλαμβάνουν, συγκεκριμένα, τις δαπάνες που είναι αναγκαίες για την αγορά και εγκατάσταση της σχετικής τεχνολογίας, τις δαπάνες που συνδέονται με τις αναβαθμίσεις ήδη εγκατεστημένης τεχνολογίας, τις δαπάνες διαχείρισης του έργου και το κόστος παράδοσης. Οι δαπάνες που σχετίζονται με μελέτες, δοκιμές και εγκρίσεις, καθώς και πιλοτικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις πρωτοτύπων είναι επιλέξιμες για ενίσχυση.
5. Η ένταση της ενίσχυσης δεν υπερβαίνει το 20 % των επιλέξιμων δαπανών.
6. Όσον αφορά τις επενδύσεις σε οχήματα για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές των οποίων σχεδιάζεται η αγορά, οι επιλέξιμες δαπάνες πρέπει να

περιορίζονται στις καθαρές πρόσθετες δαπάνες τεχνικής προσαρμογής και εκσυγχρονισμού, υπό την προϋπόθεση ότι οι δαπάνες αυτές δεν καλύπτονται ήδη από καμία άλλη μορφή ενίσχυσης, ιδίως από ενισχύσεις βάσει των άρθρων 14 και 15. Οι καθαρές πρόσθετες δαπάνες για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό υπολογίζονται ως η διαφορά μεταξύ, αφενός, του συνολικού κόστους αγοράς του οχήματος για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές του οποίου η αγορά σχεδιάζεται και το οποίο εξοπλίζεται με τις εν λόγω επενδύσεις και, αφετέρου, του συνολικού κόστους αγοράς του ίδιου οχήματος ή παρόμοιου για το οποίο απαιτείται τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμός στο αντίστροφο σενάριο.

7. Για τουλάχιστον 5 έτη μετά τη χορήγηση της ενίσχυσης, οι συμβατικές ρυθμίσεις για τη μεταβίβαση ή τη χρήση έναντι πληρωμής (όπως η εκμίσθωση) περιουσιακών στοιχείων που χρηματοδοτήθηκαν με ενισχύσεις για την τεχνική προσαρμογή και τον εκσυγχρονισμό οχημάτων και εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές περιλαμβάνουν ρήτρα που προσδιορίζει ότι η προσαρμογή ή ο εκσυγχρονισμός του σχετικού περιουσιακού στοιχείου χρηματοδοτήθηκε με κρατική ενίσχυση, αναφέρει δε το ποσό της ενίσχυσης.
8. Η επένδυση υλοποιείται και ολοκληρώνεται τουλάχιστον 1 έτος πριν από την ημερομηνία κατά την οποία η επένδυση για την οποία παρέχεται η στήριξη καθίσταται υποχρεωτική σε επίπεδο ΕΕ.

Κεφάλαιο III — Παρακολούθηση

Άρθρο 18

Άρση του ευεργετήματος της απαλλαγής κατά κατηγορία

Εάν ένα κράτος μέλος χορηγήσει ενίσχυση που, κατά την άποψή του, απαλλάσσεται από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει του παρόντος κανονισμού χωρίς να πληρούνται οι όροι που καθορίζονται στα κεφάλαια I έως II, η Επιτροπή μπορεί, αφού παράσχει στο οικείο κράτος μέλος τη δυνατότητα να παρουσιάσει τις απόψεις του, να εκδώσει απόφαση με την οποία θα ορίζεται ότι όλα ή ορισμένα από τα μελλοντικά μέτρα ενίσχυσης που θεσπίζονται από το οικείο κράτος μέλος, τα οποία, σε αντίθετη περίπτωση, θα ικανοποιούσαν τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού, κοινοποιούνται στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης. Τα μέτρα που υπόκεινται σε υποχρέωση κοινοποίησης μπορούν να περιοριστούν στα μέτρα χορήγησης ορισμένων τύπων ενισχύσεων ή υπέρ ορισμένων δικαιούχων ή σε μέτρα ενίσχυσης που θεσπίζονται από ορισμένες αρχές του οικείου κράτους μέλους.

Άρθρο 19

Υποβολή εκθέσεων

Τα κράτη μέλη αποστέλλουν στην Επιτροπή:

- α) μέσω του ηλεκτρονικού συστήματος κοινοποίησης της Επιτροπής, τις συνοπτικές πληροφορίες για κάθε μέτρο ενίσχυσης που τυγχάνει απαλλαγής δυνάμει του παρόντος κανονισμού, με τον τυποποιημένο μορφότυπο που

ορίζεται στο παράρτημα ΙΙΙ του παρόντος κανονισμού, καθώς και σύνδεσμο που παρέχει πρόσβαση στο πλήρες κείμενο του μέτρου ενίσχυσης, συμπεριλαμβανομένων των τροποποιήσεών του, εντός 20 εργάσιμων ημερών από την έναρξη ισχύος του·

- β) ετήσια έκθεση, όπως αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής³², σε ηλεκτρονική μορφή, σχετικά με την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, η οποία παρέχει τις πληροφορίες που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής για κάθε πλήρες έτος ή κάθε μέρος του έτους για το οποίο εφαρμόζεται ο παρών κανονισμός.

Άρθρο 20

Αξιολόγηση

1. Τα καθεστώτα ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 2 στοιχεία θ) και ι) υπόκεινται σε εκ των υστέρων αξιολόγηση εάν διαθέτουν προϋπολογισμό κρατικών ενισχύσεων ή λογιστικές δαπάνες που υπερβαίνουν τα 150 εκατ. EUR σε δεδομένο έτος ή τα 750 εκατ. EUR για τη συνολική τους διάρκεια. Η συνολική διάρκεια είναι η συνδυασμένη διάρκεια του καθεστώτος και κάθε προηγούμενου καθεστώτος που καλύπτει παρόμοιο στόχο και γεωγραφική περιοχή, αρχής γενομένης από τις XXX. Λαμβανομένων υπόψη των στόχων της αξιολόγησης, και προκειμένου να αποφευχθεί η δυσανάλογη επιβάρυνση για τα κράτη μέλη, εκ των υστέρων αξιολογήσεις απαιτούνται μόνο για καθεστώτα ενισχύσεων των οποίων η συνολική διάρκεια υπερβαίνει τα τρία έτη, αρχής γενομένης από τις XXX.
2. Υπάρχει δυνατότητα απαλλαγής από την απαίτηση της εκ των υστέρων αξιολόγησης για καθεστώτα ενισχύσεων που αποτελούν άμεσο διάδοχο καθεστώτος το οποίο καλύπτει παρόμοιο στόχο και γεωγραφική περιοχή και το οποίο έχει υποβληθεί σε αξιολόγηση. Προϋποθέσεις για την απαλλαγή είναι, αφενός, να έχει εκδοθεί τελική έκθεση αξιολόγησης σύμφωνα με το σχέδιο αξιολόγησης που έχει εγκριθεί από την Επιτροπή και, αφετέρου, να μην έχουν συναχθεί από την έκθεση αρνητικά πορίσματα. Εάν η τελική έκθεση αξιολόγησης ενός καθεστώτος δεν συμμορφώνεται με το εγκεκριμένο σχέδιο αξιολόγησης, το εν λόγω καθεστώς αναστέλλεται αμέσως. Οποιοδήποτε διάδοχο καθεστώς του εν λόγω καθεστώτος που ανεστάλη, το οποίο καλύπτει παρόμοιο στόχο και παρόμοια γεωγραφική περιοχή, δεν τυγχάνει απαλλαγής κατά κατηγορία.
3. Ο στόχος της αξιολόγησης συνίσταται στην επαλήθευση του αν έχουν εκπληρωθεί οι παραδοχές και οι όροι βάσει των οποίων κηρύχθηκε συμβατό το καθεστώς, και ειδικότερα της αναγκαιότητας και της αποτελεσματικότητας του μέτρου ενίσχυσης υπό το πρίσμα των γενικών και ειδικών στόχων του. Η αξιολόγηση εξετάζει επίσης τον αντίκτυπο του καθεστώτος στον ανταγωνισμό και στις εμπορικές συναλλαγές.
4. Για τα καθεστώτα ενισχύσεων που υπόκεινται στην απαίτηση αξιολόγησης σύμφωνα με την παράγραφο 1, τα κράτη μέλη κοινοποιούν προσχέδιο αξιολόγησης ως εξής:

³² Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

- α) εντός 20 εργάσιμων ημερών από την έναρξη ισχύος του καθεστώτος, εάν ο προϋπολογισμός κρατικών ενισχύσεων του καθεστώτος υπερβαίνει τα 150 εκατ. EUR σε δεδομένο έτος ή τα 750 εκατ. EUR για τη συνολική του διάρκεια·
 - β) εντός 30 εργάσιμων ημερών μετά από σημαντική αλλαγή που συνεπάγεται αύξηση του προϋπολογισμού του καθεστώτος σε ποσό άνω των 150 εκατ. EUR σε δεδομένο έτος ή άνω των 750 εκατ. EUR για τη συνολική διάρκεια του καθεστώτος·
 - γ) εντός 30 εργάσιμων ημερών μετά την εγγραφή, σε επίσημους λογαριασμούς δαπανών του καθεστώτος, ποσών που υπερβαίνουν τα 150 εκατ. EUR σε οποιοδήποτε έτος.
5. Το προσχέδιο αξιολόγησης καταρτίζεται σύμφωνα με την κοινή μεθοδολογία για την αξιολόγηση των κρατικών ενισχύσεων που έχει εγκριθεί από την Επιτροπή. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν το σχέδιο αξιολόγησης που έχει εγκριθεί από την Επιτροπή.
6. Η εκ των υστέρων αξιολόγηση διενεργείται από ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα της αρχής χορήγησης της ενίσχυσης βάσει του σχεδίου αξιολόγησης. Κάθε αξιολόγηση περιλαμβάνει τουλάχιστον μία ενδιάμεση και μία τελική έκθεση αξιολόγησης. Τα κράτη μέλη δημοσιεύουν και τις δύο εκθέσεις.
7. Η τελική έκθεση αξιολόγησης υποβάλλεται στην Επιτροπή το αργότερο 9 μήνες πριν από τη λήξη του απαλλασσόμενου καθεστώτος. Η περίοδος αυτή μπορεί να μειώνεται για καθεστώτα στα οποία η απαίτηση αξιολόγησης ενεργοποιείται κατά τα τελευταία 2 έτη εφαρμογής τους. Το ακριβές πεδίο εφαρμογής και οι ρυθμίσεις κάθε αξιολόγησης καθορίζονται στην απόφαση για την έγκριση του σχεδίου αξιολόγησης. Στην κοινοποίηση κάθε επακόλουθου μέτρου ενίσχυσης με παρόμοιο στόχο περιγράφεται ο τρόπος με τον οποίο έχουν ληφθεί υπόψη τα αποτελέσματα της αξιολόγησης.

Άρθρο 21

Παρακολούθηση

1. Για να είναι η Επιτροπή σε θέση να παρακολουθεί τις ενισχύσεις που απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει του παρόντος κανονισμού, τα κράτη μέλη τηρούν λεπτομερή αρχεία με τις πληροφορίες και τα δικαιολογητικά έγγραφα που απαιτούνται ώστε να διαπιστώνεται ότι πληρούνται όλοι οι όροι που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό. Τα αρχεία αυτά φυλάσσονται για 10 έτη από την ημερομηνία χορήγησης της ad hoc ενίσχυσης ή της τελευταίας μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγήθηκε στο πλαίσιο του καθεστώτος.
2. Σε περίπτωση καθεστώτων στο πλαίσιο των οποίων χορηγούνται αυτόματα φορολογικές ενισχύσεις, όπως βάσει των φορολογικών δηλώσεων των δικαιούχων, και σε περίπτωση που δεν διενεργείται εκ των προτέρων επαλήθευση από την οποία να προκύπτει ότι πληρούνται όλοι οι όροι της συμβατότητας για κάθε δικαιούχο, τα κράτη μέλη επαληθεύουν τακτικά, τουλάχιστον εκ των υστέρων και βάσει δειγματοληψίας, ότι πληρούνται όλοι οι όροι της συμβατότητας, και συνάγουν τα απαραίτητα συμπεράσματα. Τα κράτη μέλη διατηρούν λεπτομερή αρχεία των επαληθεύσεων για τουλάχιστον 10 έτη από την ημερομηνία των ελέγχων.

3. Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει από κάθε κράτος μέλος όλες τις πληροφορίες και τα δικαιολογητικά έγγραφα που κρίνει απαραίτητα για την παρακολούθηση της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2. Το οικείο κράτος μέλος υποβάλλει στην Επιτροπή τις ζητούμενες πληροφορίες και τα δικαιολογητικά έγγραφα εντός προθεσμίας 20 εργάσιμων ημερών από την παραλαβή του σχετικού αιτήματος ή εντός μεγαλύτερης προθεσμίας σύμφωνα με το αίτημα.

Κεφάλαιο IV — Τελικές διατάξεις

Άρθρο 22

Μεταβατικές διατάξεις

1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις μεμονωμένες ενισχύσεις που χορηγήθηκαν πριν από την έναρξη ισχύος των αντίστοιχων διατάξεών του, εφόσον οι ενισχύσεις πληρούν όλους τους όρους που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό, με εξαίρεση το άρθρο 9.
2. Οι ενισχύσεις που δεν απαλλάσσονται από την υποχρέωση κοινοποίησης του άρθρου 108 παράγραφος 3 της Συνθήκης δυνάμει του παρόντος κανονισμού αξιολογούνται από την Επιτροπή με βάση τα σχετικά πλαίσια, κατευθυντήριες γραμμές, ανακοινώσεις και κοινοποιήσεις.
3. Κατά τη λήξη της περιόδου ισχύος του παρόντος κανονισμού, τα καθεστώτα ενισχύσεων που έχουν απαλλαγεί βάσει του παρόντος κανονισμού εξακολουθούν να απαλλάσσονται για περίοδο προσαρμογής έξι μηνών.

Άρθρο 23

1. Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις XXX.
2. Εφαρμόζεται έως τις XXX.

Βρυξέλλες,

Για την Επιτροπή

*Η Πρόεδρος
Ursula von der Leyen*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Ορισμός ΜΜΕ

Άρθρο 1

Επιχείρηση

Επιχείρηση θεωρείται κάθε οντότητα, ανεξάρτητα από τη νομική της μορφή, που ασκεί οικονομική δραστηριότητα. Σε αυτές περιλαμβάνονται ειδικότερα αυτοαπασχολούμενα άτομα και οικογενειακές επιχειρήσεις που ασκούν βιοτεχνική ή άλλη δραστηριότητα, καθώς και εταιρικές σχέσεις ή ενώσεις που ασκούν τακτικά οικονομική δραστηριότητα.

Άρθρο 2

Αριθμός απασχολουμένων και οικονομικά όρια που προσδιορίζουν τις κατηγορίες επιχειρήσεων

1. Η κατηγορία των πολύ μικρών, μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων (στο εξής: ΜΜΕ) αποτελείται από επιχειρήσεις που απασχολούν λιγότερους από 250 εργαζομένους και των οποίων ο ετήσιος κύκλος εργασιών δεν υπερβαίνει τα 50 εκατ. EUR και/ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού δεν υπερβαίνει τα 43 εκατ. EUR.
2. Στην κατηγορία των ΜΜΕ, ως μικρή επιχείρηση ορίζεται η επιχείρηση η οποία απασχολεί λιγότερους από 50 εργαζομένους και της οποίας ο ετήσιος κύκλος εργασιών και/ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού δεν υπερβαίνει τα 10 εκατ. EUR.
3. Στην κατηγορία των ΜΜΕ, ως πολύ μικρή επιχείρηση ορίζεται η επιχείρηση η οποία απασχολεί λιγότερους από 10 εργαζομένους και της οποίας ο ετήσιος κύκλος εργασιών και/ή το σύνολο του ετήσιου ισολογισμού δεν υπερβαίνει τα 2 εκατ. EUR.

Άρθρο 3

Τύποι επιχειρήσεων που λαμβάνονται υπόψη για τον υπολογισμό του αριθμού απασχολουμένων και των χρηματικών ποσών

1. «Ανεξάρτητη επιχείρηση» είναι κάθε επιχείρηση που δεν χαρακτηρίζεται ως συνεργαζόμενη επιχείρηση κατά την έννοια της παραγράφου 2 ή ως συνδεδεμένη επιχείρηση κατά την έννοια της παραγράφου 3.
2. «Συνεργαζόμενες επιχειρήσεις» είναι όλες οι επιχειρήσεις που δεν χαρακτηρίζονται ως συνδεδεμένες κατά την έννοια της παραγράφου 3 και μεταξύ των οποίων υπάρχει η ακόλουθη σχέση: μια επιχείρηση (ανάντη επιχείρηση) κατέχει, μόνη ή από κοινού με μία ή περισσότερες συνδεδεμένες επιχειρήσεις κατά την έννοια της παραγράφου 3, το 25 % ή περισσότερο του κεφαλαίου ή των δικαιωμάτων ψήφου μιας άλλης επιχείρησης (κατάντη επιχείρησης).

Ωστόσο, μια επιχείρηση μπορεί να χαρακτηριστεί ως ανεξάρτητη και, συνεπώς, ως μη έχουσα συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, ακόμη και αν το όριο του 25 % καλύπτεται ή υπερκαλύπτεται, εφόσον το ποσοστό αυτό ελέγχεται από τις ακόλουθες κατηγορίες επενδυτών και υπό την προϋπόθεση ότι αυτοί δεν είναι, μεμονωμένα ή από κοινού, συνδεδεμένοι κατά την έννοια της παραγράφου 3 με την εξεταζόμενη επιχείρηση:

α) δημόσιες εταιρείες συμμετοχών, εταιρείες επιχειρηματικού κεφαλαίου, φυσικά πρόσωπα ή ομάδες φυσικών προσώπων που ασκούν συστηματικά δραστηριότητες σε επενδύσεις επιχειρηματικού κεφαλαίου και επενδύουν ίδια κεφάλαια σε μη εισηγμένες στο χρηματιστήριο επιχειρήσεις (επιχειρηματικοί άγγελοι), εφόσον το σύνολο της επένδυσης των εν λόγω επιχειρηματικών αγγέλων στην ίδια επιχείρηση δεν υπερβαίνει τα 1 250 000 EUR·

β) πανεπιστήμια ή ερευνητικά κέντρα μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα·

γ) θεσμικοί επενδυτές, συμπεριλαμβανομένων των ταμείων περιφερειακής ανάπτυξης·

δ) αυτόνομες τοπικές αρχές με ετήσιο προϋπολογισμό μικρότερο από 10 εκατ. EUR και λιγότερους από 5 000 κατοίκους.

3. «Συνδεδεμένες επιχειρήσεις» είναι οι επιχειρήσεις που διατηρούν μεταξύ τους μία από τις ακόλουθες σχέσεις:

α) μια επιχείρηση κατέχει την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου των μετόχων ή των μελών άλλης επιχείρησης·

β) μια επιχείρηση έχει το δικαίωμα να διορίζει ή να παύει την πλειοψηφία των μελών του διοικητικού, διαχειριστικού ή εποπτικού οργάνου άλλης επιχείρησης·

γ) μια επιχείρηση έχει το δικαίωμα να ασκεί κυριαρχική επιρροή σε άλλη επιχείρηση βάσει σύμβασης που έχει συνάψει με αυτήν ή δυνάμει ρήτρας στην ιδρυτική πράξη ή στο καταστατικό της τελευταίας·

δ) μια επιχείρηση που είναι μέτοχος ή εταίρος άλλης επιχείρησης ελέγχει μόνη της, βάσει συμφωνίας που έχει συνάψει με άλλους μετόχους ή εταίρους της εν λόγω επιχείρησης, την πλειοψηφία των δικαιωμάτων ψήφου των μετόχων ή των εταίρων αυτής της επιχείρησης.

Τεκμαίρεται ότι δεν υπάρχει κυριαρχική επιρροή, εφόσον οι επενδυτές που αναφέρονται στην παράγραφο 2 δεύτερο εδάφιο δεν υπεισέρχονται άμεσα ή έμμεσα στη διαχείριση της εξεταζόμενης επιχείρησης, με την επιφύλαξη των δικαιωμάτων που έχουν υπό την ιδιότητά τους ως μετόχων.

Συνδεδεμένες θεωρούνται επίσης οι επιχειρήσεις που διατηρούν μία από τις σχέσεις που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο μέσω μίας ή περισσότερων άλλων επιχειρήσεων ή μέσω οποιουδήποτε από τους επενδυτές που αναφέρονται στην παράγραφο 2.

Οι επιχειρήσεις που διατηρούν κάποια από τις εν λόγω σχέσεις μέσω φυσικού προσώπου ή ομάδας φυσικών προσώπων που ενεργούν από κοινού θεωρούνται επίσης συνδεδεμένες επιχειρήσεις εάν ασκούν το σύνολο ή τμήμα των δραστηριοτήτων τους στην ίδια αγορά ή σε όμορες αγορές.

Ως «όμορη αγορά» νοείται η αγορά προϊόντος ή υπηρεσίας που βρίσκεται αμέσως ανάντη ή κατάντη της σχετικής αγοράς.

4. Εκτός από τις περιπτώσεις που ορίζονται στην παράγραφο 2 δεύτερο εδάφιο, μια επιχείρηση δεν μπορεί να θεωρηθεί ΜΜΕ εάν το 25 % ή περισσότερο του κεφαλαίου της ή των δικαιωμάτων ψήφου της ελέγχεται, άμεσα ή έμμεσα, από έναν ή περισσότερους δημόσιους φορείς, μεμονωμένα ή από κοινού.

5. Μια επιχείρηση μπορεί να υποβάλει δήλωση σχετικά με την ιδιότητά της ως ανεξάρτητης, συνεργαζόμενης ή συνδεδεμένης επιχείρησης, καθώς και σχετικά με τα στοιχεία που αφορούν τα αριθμητικά όρια που αναφέρονται στο άρθρο 2. Η δήλωση αυτή μπορεί να υποβληθεί ακόμη και αν η διασπορά κεφαλαίου δεν επιτρέπει να καθοριστεί επακριβώς ποιος το κατέχει, οπότε η επιχείρηση δηλώνει υπεύθυνα ότι μπορεί εύλογα να υποθέσει ότι δεν ανήκει, κατά ποσοστό 25 % ή περισσότερο, σε μια επιχείρηση ή, από κοινού, σε περισσότερες επιχειρήσεις που είναι συνδεδεμένες μεταξύ τους. Οι δηλώσεις αυτές πραγματοποιούνται με την επιφύλαξη των ελέγχων και εξακριβώσεων που προβλέπονται από τους εθνικούς ή τους ενωσιακούς κανόνες.

Άρθρο 4

Στοιχεία για τον υπολογισμό του αριθμού απασχολούμενων και των χρηματικών ποσών και περιόδους αναφοράς

1. Τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό του αριθμού των απασχολούμενων και των χρηματικών ποσών είναι εκείνα που αφορούν την τελευταία εγκεκριμένη διαχειριστική χρήση και υπολογίζονται σε ετήσια βάση. Λαμβάνονται υπόψη κατά την ημερομηνία κλεισίματος των λογαριασμών. Το ύψος του κύκλου εργασιών υπολογίζεται χωρίς τον φόρο προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ) και χωρίς άλλους έμμεσους φόρους.

2. Όταν, κατά την ημερομηνία κλεισίματος των λογαριασμών και σε ετήσια βάση, μια επιχείρηση διαπιστώσει ότι βρίσκεται πάνω ή κάτω από τα όρια τα σχετικά με τον αριθμό απασχολούμενων ή τα χρηματικά όρια που αναφέρονται στο άρθρο 2, η κατάσταση αυτή δεν έχει ως αποτέλεσμα την απώλεια ή την απόκτηση της ιδιότητας της μεσαίας, μικρής ή πολύ μικρής επιχείρησης παρά μόνον εάν η υπέρβαση των εν λόγω ορίων διαπιστωθεί επί δύο διαδοχικά οικονομικά έτη.

3. Στην περίπτωση νεοσύστατων επιχειρήσεων, οι λογαριασμοί των οποίων δεν έχουν κλείσει ακόμη, τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη πρέπει να προκύπτουν από καλόπιστες εκτιμήσεις που πραγματοποιούνται κατά τη διάρκεια του οικονομικού έτους.

Άρθρο 5

Αριθμός απασχολούμενων

1. Ο αριθμός απασχολούμενων ατόμων αντιστοιχεί στον αριθμό ετήσιων μονάδων εργασίας (EME), δηλαδή στον αριθμό εργαζομένων πλήρους απασχόλησης που εργάστηκαν στην εξεταζόμενη επιχείρηση ή για λογαριασμό αυτής καθ' όλη τη διάρκεια του σχετικού έτους αναφοράς. Τα άτομα που δεν εργάστηκαν ολόκληρο το έτος, οι εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης, ανεξάρτητα από τη διάρκεια, και οι εργαζόμενοι σε εποχική βάση προσμετρώνται ως κλάσματα των EME. Στον αριθμό απασχολούμενων περιλαμβάνονται:

- α) οι μισθωτοί·
- β) τα άτομα που εργάζονται για την επιχείρηση, έχουν σχέση εξάρτησης προς αυτήν και εξομοιώνονται με μισθωτούς με βάση το εθνικό δίκαιο·
- γ) οι ιδιοκτήτες επιχειρηματίες·

δ) οι εταίροι που ασκούν τακτική δραστηριότητα εντός της επιχείρησης και προσπορίζονται οικονομικά οφέλη από την επιχείρηση.

2. Οι μαθητευόμενοι ή οι σπουδαστές που βρίσκονται σε επαγγελματική κατάρτιση στο πλαίσιο σύμβασης μαθητείας ή επαγγελματικής κατάρτισης δεν συνυπολογίζονται στον αριθμό απασχολούμενων. Η διάρκεια των αδειών μητρότητας ή των γονικών αδειών δεν συνυπολογίζεται.

Άρθρο 6

Καθορισμός των στοιχείων της επιχείρησης

1. Στην περίπτωση ανεξάρτητης επιχείρησης, ο καθορισμός των στοιχείων, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού απασχολούμενων, πραγματοποιείται αποκλειστικά με βάση τους λογαριασμούς αυτής της επιχείρησης.

2. Στην περίπτωση επιχείρησης που συνεργάζεται ή συνδέεται με άλλες επιχειρήσεις, ο καθορισμός των στοιχείων, συμπεριλαμβανομένου του αριθμού απασχολούμενων, πραγματοποιείται με βάση τους λογαριασμούς και τα λοιπά στοιχεία της επιχείρησης ή —εάν υπάρχουν— με βάση τους ενοποιημένους λογαριασμούς της επιχείρησης ή τους ενοποιημένους λογαριασμούς στους οποίους περιλαμβάνεται η επιχείρηση βάσει ενοποίησης.

Στα στοιχεία που αναφέρονται στο πρώτο εδάφιο προστίθενται τα στοιχεία των επιχειρήσεων που ενδεχομένως συνεργάζονται με την εξεταζόμενη επιχείρηση, οι οποίες βρίσκονται αμέσως ανάντη ή κατάντη της εν λόγω επιχείρησης. Τα στοιχεία συγκεντρώνονται κατ' αναλογία προς το ποσοστό συμμετοχής στο κεφάλαιο ή στα δικαιώματα ψήφου (το υψηλότερο από τα δύο αυτά ποσοστά). Σε περίπτωση διασταυρωμένης συμμετοχής, λαμβάνεται υπόψη το υψηλότερο από τα ποσοστά αυτά.

Στα στοιχεία που αναφέρονται στο πρώτο και το δεύτερο εδάφιο προστίθεται το 100 % των στοιχείων των επιχειρήσεων που ενδεχομένως συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με την εξεταζόμενη επιχείρηση και τα οποία δεν περιλαμβάνονται ήδη στους λογαριασμούς βάσει ενοποίησης.

3. Για την εφαρμογή της παραγράφου 2, τα στοιχεία των επιχειρήσεων που συνεργάζονται με την εξεταζόμενη επιχείρηση προκύπτουν από τους λογαριασμούς και τα λοιπά στοιχεία τους, ενοποιημένα εφόσον υπάρχουν. Σε αυτά προστίθεται το 100 % των στοιχείων των επιχειρήσεων που συνδέονται με αυτές τις συνεργαζόμενες επιχειρήσεις, εκτός εάν τα στοιχεία τους περιλαμβάνονται ήδη βάσει ενοποίησης.

Για την εφαρμογή επίσης της παραγράφου 2, τα στοιχεία των επιχειρήσεων που συνδέονται με την εξεταζόμενη επιχείρηση προκύπτουν από τους λογαριασμούς και τα λοιπά στοιχεία τους, ενοποιημένα εφόσον υπάρχουν. Στα στοιχεία αυτά προστίθενται κατ' αναλογία τα στοιχεία των επιχειρήσεων που ενδεχομένως συνεργάζονται με τις συνδεδεμένες αυτές επιχειρήσεις, οι οποίες βρίσκονται αμέσως ανάντη ή κατάντη αυτών, εάν δεν περιλαμβάνονται ήδη στους ενοποιημένους λογαριασμούς σε αναλογία τουλάχιστον ισοδύναμη με το ποσοστό που ορίζεται στην παράγραφο 2 δεύτερο εδάφιο.

4. Σε περίπτωση που ο αριθμός των απασχολούμενων δεδομένης επιχείρησης δεν προκύπτει από τους ενοποιημένους λογαριασμούς, υπολογίζεται με κατ' αναλογία συγκέντρωση των στοιχείων από τις επιχειρήσεις που συνεργάζονται με την εν λόγω επιχείρηση και με πρόσθεση των στοιχείων από τις επιχειρήσεις που συνδέονται μαζί της.

Παράρτημα II

Μέτρα που καλύπτονται από τον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα των μεταφορών και μέτρα που πρέπει να κοινοποιούνται βάσει των κατευθυντήριων γραμμών για τις χερσαίες και πολυτροπικές μεταφορές (στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές ΧΠΜ)

Πρωταρχικός στόχος	Κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα των μεταφορών		Κατευθυντήριες γραμμές ΧΠΜ	
	Μέτρο	Επιτρεπόμενη ένταση	Μέτρο	Επιτρεπόμενη ένταση
Ενισχύσεις λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών	Καθεστώτα ενισχύσεων	50 % των επιλέξιμων δαπανών [60] % των επιλέξιμων δαπανών για ενισχύσεις που χορηγούνται σε συνδυασμένες μεταφορές	Ad hoc ενίσχυση Καθεστώτα ενισχύσεων με εντάσεις υψηλότερες από τις επιτρεπόμενες βάσει του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα των μεταφορών Καθεστώτα ενισχύσεων που δεν χρησιμοποιούν το εγχειρίδιο της Επιτροπής	75 % των επιλέξιμων δαπανών
Ενισχύσεις λειτουργίας για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων	Καθεστώτα ενισχύσεων Ποσό μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγείται στο πλαίσιο καθεστώτος ανά έργο < 15 εκατ. EUR	80 % των επιλέξιμων δαπανών για το πρώτο έτος λειτουργίας, 70 % για το δεύτερο έτος, 60 % για το τρίτο έτος, 50 % για το τέταρτο έτος και 40 % για το πέμπτο έτος	Ad hoc ενίσχυση Ποσό μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγείται στο πλαίσιο καθεστώτος ανά έργο ≥ 15 εκατ. EUR	80 % των επιλέξιμων δαπανών για το πρώτο έτος λειτουργίας, 70 % για το δεύτερο έτος, 60 % για το τρίτο έτος, 50 % για το τέταρτο έτος και 40 % για το πέμπτο έτος
Επενδυτικές ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση εγκαταστάσεων μονοτροπικών και πολυτροπικών σιδηροδρομικών και εσωτερικών	Καθεστώτα ενισχύσεων Ποσό μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγείται στο πλαίσιο καθεστώτος ανά έργο < 20 εκατ. EUR	50 % των επιλέξιμων δαπανών εάν η ενίσχυση είναι < 3 εκατ. EUR ανά έργο 50 % των επιλέξιμων δαπανών, αλλά εντός του ορίου	Ad hoc ενίσχυση Ενισχύσεις ad hoc για βιώσιμους πολυτροπικούς εμπορευματικούς σταθμούς ύψους ≥ 10 εκατ. EUR	Το χρηματοδοτικό κενό περιορίζεται στο 100 % των επιλέξιμων δαπανών Δεν υπάρχει όριο εάν οι ad hoc ενισχύσεις

πλωτών μεταφορών	Ενισχύσεις ad hoc για βιώσιμους πολυτροπικούς εμπορευματικούς σταθμούς ύψους < 10 εκατ. E UR	της διαφοράς των επιλέξιμων δαπανών μείον το άθροισμα του κέρδους εκμετάλλευσης της επένδυσης καθ' όλη τη διάρκεια ζωής της και της τελικής της αξίας, εάν η ενίσχυση είναι ≥ 3 εκατ. E UR ανά έργο	Ποσό μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγείται στο πλαίσιο καθεστώτος ανά έργο ≥ 20 εκατ. EUR Καθεστώτα ενισχύσεων με εντάσεις υψηλότερες από τις επιτρεπόμενες βάσει του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα των μεταφορών	χορηγούνται μέσω ανταγωνιστικής διαδικασίας υποβολής προσφορών
Επενδυτικές ενισχύσεις για την κατασκευή, την αναβάθμιση και την ανακαίνιση ιδιωτικών παρακαμπτήριων σιδηροδρομικών γραμμών	Καθεστώτα ενισχύσεων Ποσό μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγείται στο πλαίσιο καθεστώτος ανά έργο < 2 εκατ. EUR	50 % των επιλέξιμων δαπανών εάν η ενίσχυση είναι < 500 000 EUR ανά έργο 50 % των επιλέξιμων δαπανών, αλλά εντός του ορίου της διαφοράς των επιλέξιμων δαπανών μείον το άθροισμα του κέρδους εκμετάλλευσης της επένδυσης καθ' όλη τη διάρκεια ζωής της και της τελικής της αξίας, εάν η ενίσχυση είναι $\geq 500\,000$ EUR ανά έργο	Ad hoc ενίσχυση Ποσό μεμονωμένης ενίσχυσης που χορηγείται στο πλαίσιο καθεστώτος ανά έργο ≥ 2 εκατ. EUR Καθεστώτα ενισχύσεων με εντάσεις υψηλότερες από τις επιτρεπόμενες βάσει του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα των μεταφορών	Το χρηματοδοτικό κενό περιορίζεται στο 100 % των επιλέξιμων δαπανών
Επενδυτικές ενισχύσεις για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές ή εσωτερικές πλωτές μεταφορές	Καθεστώτα ενισχύσεων	Ονομαστικό ποσό του υποκείμενου δανείου \leq επιλέξιμες δαπάνες. Κάλυψη εγγύησης ≤ 80 % του υποκείμενου δανείου	Ad hoc ενίσχυση Καθεστώτα ενισχύσεων με εντάσεις υψηλότερες από τις επιτρεπόμενες βάσει του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία στον	Ονομαστικό ποσό του υποκείμενου δανείου \leq επιλέξιμες δαπάνες. Κάλυψη εγγύησης ≤ 90 % του

			τομέα των μεταφορών	υποκείμενου δανείου
Επενδυτικές ενισχύσεις για την αγορά διατροφικών μονάδων φόρτωσης (ILU) και γερανών επί σκαφών	Καθεστώτα ενισχύσεων	30 % των επιλέξιμων δαπανών (για ILU) 20 % των επιλέξιμων δαπανών (για γερανούς επί σκαφών)	Α.Α.	
Επενδυτικές ενισχύσεις για διαλειτουργικότητα	Καθεστώτα ενισχύσεων	50 % των επιλέξιμων δαπανών 80 % των επιλέξιμων δαπανών (για ERTMS και DAC)	Ad hoc ενίσχυση Καθεστώτα ενισχύσεων με εντάσεις υψηλότερες από τις επιτρεπόμενες βάσει του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα των μεταφορών ή για επενδύσεις που δεν περιλαμβάνονται στον κατάλογο που καλύπτεται από τον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα των μεταφορών	50 % των επιλέξιμων δαπανών 80 % των επιλέξιμων δαπανών (για ERTMS και DAC) Το χρηματοδοτικό κενό περιορίζεται στο 100 % των επιλέξιμων δαπανών
Επενδυτικές ενισχύσεις για τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμό οχημάτων και εξοπλισμού για βιώσιμες πολυτροπικές μεταφορές	Καθεστώτα ενισχύσεων	20 % των επιλέξιμων δαπανών	Ad hoc ενίσχυση Καθεστώτα ενισχύσεων με εντάσεις υψηλότερες από τις επιτρεπόμενες βάσει του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα των μεταφορών ή για επενδύσεις που δεν περιλαμβάνονται στον κατάλογο	20 % των επιλέξιμων δαπανών Το χρηματοδοτικό κενό περιορίζεται στο 100 % των επιλέξιμων δαπανών

			που καλύπτεται από τον κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα των μεταφορών	
--	--	--	--	--

Παράρτημα III

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΠΑΛΛΑΣΣΟΝΤΑΙ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΥΣ ΟΡΟΥΣ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ

ΜΕΡΟΣ I — Υποβάλλεται μέσω του καθιερωμένου ηλεκτρονικού συστήματος κοινοποίησης της Επιτροπής, όπως ορίζεται στο άρθρο 19

Στοιχεία αναφοράς της ενίσχυσης	(συμπληρώνεται από την Επιτροπή)	
Κράτος μέλος		
Αριθμός αναφοράς του κράτους μέλους		
Περιφέρεια	Ονομασία της περιφέρειας ή των περιφερειών (NUTS ⁽¹⁾)	Καθεστώς περιφερειακών ενισχύσεων ⁽²⁾
Χορηγούσα αρχή	Ονομασία	
	Ταχυδρομική διεύθυνση	
	Διαδικτυακή διεύθυνση	
Τίτλος του μέτρου ενίσχυσης		
Εθνική νομική βάση (παραπομπή στη σχετική επίσημη εθνική δημοσίευση)		
Διαδικτυακός σύνδεσμος στο πλήρες κείμενο του μέτρου ενίσχυσης		
Τύπος μέτρου	<input type="checkbox"/> Καθεστώς	
	<input type="checkbox"/> Ad hoc ενίσχυση	Ονομασία του δικαιούχου και του ομίλου ⁽³⁾ στον οποίο ανήκει
Τροποποίηση υφιστάμενου καθεστώτος ενισχύσεων ή υφιστάμενης ad hoc ενίσχυσης		Στοιχεία αναφοράς της Επιτροπής για την ενίσχυση
	<input type="checkbox"/> Παράταση	
	<input type="checkbox"/> Τροποποίηση	
Διάρκεια ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Καθεστώς	Από ηη/μμ/εεεε έως ηη/μμ/εεεε
Date of granting ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> Ad hoc aid	ηη/μμ/εεεε
Σχετικός(-οί) οικονομικός(-οί) τομέας (-είς)	<input type="checkbox"/> Όλοι οι οικονομικοί τομείς που είναι επιλέξιμοι να λάβουν ενίσχυση	
	<input type="checkbox"/> Περιορίζεται σε συγκεκριμένους τομείς: να διευκρινιστεί σε επίπεδο ομάδας NACE ⁽⁶⁾	

Κατηγορία δικαιούχου	<input type="checkbox"/> ΜΜΕ		
	<input type="checkbox"/> Μεγάλες επιχειρήσεις		
Προϋπολογισμός	Ετήσιο συνολικό ποσό του προβλεπόμενου προϋπολογισμού στο πλαίσιο του καθεστώτος ⁽¹⁾	Εθνικό νόμισμα (σε ακέραιο ποσό)	
	Συνολικό ποσό της ad hoc ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην επιχείρηση ⁽²⁾	Εθνικό νόμισμα (σε ακέραιο ποσό)	
	<input type="checkbox"/> Για εγγυήσεις ⁽³⁾	Εθνικό νόμισμα (σε ακέραιο ποσό)	
Μέσο ενίσχυσης	<input type="checkbox"/> Επιχορήγηση/Επιδότηση επιτοκίου		
	<input type="checkbox"/> Δάνειο/Επιστρεπτές προκαταβολές		
	<input type="checkbox"/> Εγγύηση (κατά περίπτωση, με παραπομπή στην απόφαση της Επιτροπής ⁽¹⁰⁾)		
	<input type="checkbox"/> Φορολογικό πλεονέκτημα ή φορολογική απαλλαγή		
	<input type="checkbox"/> Παροχή χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου		
	<input type="checkbox"/> Άλλα (να διευκρινιστούν) Να αναφερθεί η πλησιέστερη από τις κατωτέρω ευρείες κατηγορίες ως προς τα αποτελέσματα/τη λειτουργία της ενίσχυσης: <input type="checkbox"/> Επιχορήγηση <input type="checkbox"/> Δάνειο <input type="checkbox"/> Εγγύηση <input type="checkbox"/> Φορολογικό πλεονέκτημα <input type="checkbox"/> Παροχή χρηματοδότησης επιχειρηματικού κινδύνου		
<input type="checkbox"/> Σε περίπτωση συγχρηματοδότησης από ταμείο(-α) της ΕΕ	Ονομασία ταμείου(-ων) της ΕΕ: 	Ποσό χρηματοδότησης (ανά ταμείο της ΕΕ) 	Εθνικό νόμισμα (σε ακέραιο ποσό)

⁽¹⁾ NUTS — Ονοματολογία Εδαφικών Στατιστικών Μονάδων. Κατά κανόνα, η περιφέρεια κατατάσσεται στο επίπεδο 2.
⁽²⁾ Άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της ΣΛΕΕ (καθεστώς «Α»), άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της ΣΛΕΕ (καθεστώς «Γ»), περιφέρειες στις οποίες δεν χορηγούνται ενισχύσεις, ήτοι περιφέρειες που δεν είναι επιλέξιμες για περιφερειακές ενισχύσεις (καθεστώς «Ν»).
⁽³⁾ Για τους σκοπούς των κανόνων ανταγωνισμού που ορίζονται στη Συνθήκη και του παρόντος κανονισμού, ως «επιχείρηση» νοείται κάθε οντότητα που ασκεί οικονομική δραστηριότητα, ανεξάρτητα από τη νομική της μορφή και τον τρόπο χρηματοδότησής της. Το Δικαστήριο έχει αποφανθεί ότι οι οντότητες που ελέγχονται (σε νομική βάση ή de facto) από την ίδια οντότητα θα πρέπει να θεωρούνται μία και μόνη επιχείρηση.
⁽⁴⁾ Περίοδος κατά την οποία η χορηγούσα αρχή έχει τη δυνατότητα να δεσμευθεί για τη χορήγηση της ενίσχυσης.
⁽⁵⁾ Καθορίζεται σύμφωνα με το άρθρο 2 σημείο 27 του κανονισμού.
⁽⁶⁾ NACE αναθ. 2 — Στατιστική ταξινόμηση των οικονομικών δραστηριοτήτων στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Κατά κανόνα, ο τομέας προσδιορίζεται σε επίπεδο ομάδας.
⁽⁷⁾ Εάν πρόκειται για καθεστώς ενισχύσεων: να αναφερθεί το ετήσιο συνολικό ποσό του προβλεπόμενου από το καθεστώς προϋπολογισμού ή η εκτιμώμενη ετήσια απώλεια φορολογικών εσόδων για όλα τα μέσα ενισχύσεων που προβλέπονται στο καθεστώς.
⁽⁸⁾ Εάν πρόκειται για χορήγηση ad hoc ενίσχυσης: να αναφερθεί το συνολικό ποσό της ενίσχυσης ή η συνολική απώλεια φορολογικών εσόδων.
⁽⁹⁾ Για τις εγγυήσεις, να αναφερθεί το (ανώτατο) ποσό των εγγυημένων δανείων.
⁽¹⁰⁾ Κατά περίπτωση, παραπομπή στην απόφαση της Επιτροπής με την οποία εγκρίνεται η μεθοδολογία υπολογισμού του ακαθάριστου ισοδύναμου επιχορήγησης, σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού.

ΜΕΡΟΣ II — Υποβάλλεται μέσω του καθιερωμένου ηλεκτρονικού συστήματος κοινοποίησης της Επιτροπής, όπως ορίζεται στο άρθρο 19

Να αναφερθεί η διάταξη του κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορία στον τομέα των μεταφορών βάσει της οποίας εφαρμόζεται το μέτρο ενίσχυσης.

Πρωταρχικός στόχος	Μέγιστη ένταση ενίσχυσης σε % των επιλέξιμων δαπανών	Συνολικός προϋπολογισμός
Καθεστώς ενισχύσεων λειτουργίας για τη μείωση του εξωτερικού κόστους (άρθρο 10)	... %	... εθνικό νόμισμα (ανά καθεστώς και ανά έτος)
Καθεστώς ενισχύσεων λειτουργίας για την έναρξη νέων εμπορικών συνδέσεων (άρθρο 11)	... %	... εθνικό νόμισμα
Καθεστώς επενδυτικών ενισχύσεων σε εγκαταστάσεις (άρθρο 12)	... %	... εθνικό νόμισμα
Επενδυτικές ενισχύσεις ad hoc για βιώσιμους πολυτροπικούς εμπορευματικούς σταθμούς (άρθρο 12)	... %	... εθνικό νόμισμα (ανά έργο)
Καθεστώς επενδυτικών ενισχύσεων σε ιδιωτικές παρακαμπτήριες σιδηροδρομικές γραμμές (άρθρο 13)	... %	... εθνικό νόμισμα
Καθεστώς επενδυτικών ενισχύσεων για την αγορά οχημάτων για σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές (άρθρο 14)	... %	... εθνικό νόμισμα
Καθεστώς επενδυτικών ενισχύσεων για την αγορά IU και γερανών επί σκαφών (άρθρο 15)	... %	... εθνικό νόμισμα
Καθεστώς επενδυτικών ενισχύσεων για	... %	... εθνικό νόμισμα

διαλειτουργικότητα (άρθρο 16)		
Καθεστώς επενδυτικών ενισχύσεων για τεχνική προσαρμογή και εκσυγχρονισμό (άρθρο 17)	... %	... εθνικό νόμισμα

Παράρτημα IV

Διατάξεις σχετικά με τη δημοσίευση πληροφοριών όπως προβλέπεται στο άρθρο 9

Τα κράτη μέλη οργανώνουν τους ενιαίους δικτυακούς τόπους τους για τις κρατικές ενισχύσεις, στους οποίους δημοσιεύονται οι πληροφορίες που καθορίζονται στο άρθρο 7 κατά τρόπο που καθιστά δυνατή την εύκολη πρόσβαση σε αυτές. Οι πληροφορίες δημοσιεύονται σε μορφότυπο δεδομένων λογιστικού φύλλου που επιτρέπει την αναζήτηση, την εξαγωγή και την εύκολη δημοσίευση των πληροφοριών στο διαδίκτυο, για παράδειγμα σε μορφότυπο CSV ή XML. Η πρόσβαση στον δικτυακό τόπο επιτρέπεται σε κάθε ενδιαφερόμενο χωρίς περιορισμούς. Δεν απαιτείται προηγούμενη εγγραφή χρήστη για την πρόσβαση στον δικτυακό τόπο.

Δημοσιεύονται οι ακόλουθες πληροφορίες όσον αφορά μεμονωμένες χορηγήσεις ενισχύσεων, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο γ):

- α) Επωνυμία δικαιούχου
- β) Αναγνωριστικό ταυτότητας δικαιούχου
- γ) Είδος επιχείρησης (ΜΜΕ/μεγάλη) κατά τον χρόνο χορήγησης της ενίσχυσης
- δ) Περιφέρεια στην οποία βρίσκεται ο δικαιούχος, σε επίπεδο NUTS II³³
- ε) Τομέας δραστηριότητας σε επίπεδο ομάδας NACE³⁴
- στ) Στοιχείο ενίσχυσης, εκφρασμένο ως ακέραιο ποσό στο εθνικό νόμισμα³⁵
- ζ) Μέσο ενίσχυσης³⁶ [επιχορήγηση/επιδότηση επιτοκίου, δάνειο/επιστρεπτές προκαταβολές/επιστρεπτέα επιχορήγηση, εγγύηση, φορολογικό πλεονέκτημα ή φορολογική απαλλαγή, χρηματοδότηση επιχειρηματικού κινδύνου, άλλο (να διευκρινιστεί)]
- η) Ημερομηνία χορήγησης
- θ) Στόχος της ενίσχυσης
- ι) Χορηγούσα αρχή
- ια) Αριθμός αναφοράς του μέτρου ενίσχυσης³⁷.

³³ NUTS — Ονοματολογία Εδαφικών Στατιστικών Μονάδων. Κατά κανόνα, η περιφέρεια προσδιορίζεται στο επίπεδο 2.

³⁴ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1893/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για τη θέσπιση της στατιστικής ταξινόμησης των οικονομικών δραστηριοτήτων NACE—αναθεώρηση 2 και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3037/90 του Συμβουλίου και ορισμένων κανονισμών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων σχετικών με ειδικούς στατιστικούς τομείς (ΕΕ L 393 της 30.12.2006, σ. 1).

³⁵ Για τις ενισχύσεις λειτουργίας, το ετήσιο ποσό ενίσχυσης ανά δικαιούχο. Για τις επενδυτικές ενισχύσεις, το ποσό της επένδυσης. Για τα μέτρα του άρθρου 12, το ακαθάριστο ισοδύναμο επιχορήγησης.

³⁶ Εάν η ενίσχυση χορηγείται με πολλά μέσα, το ποσό της ενίσχυσης υποβάλλεται ανά μέσο.

³⁷ Παρέχεται από την Επιτροπή στο πλαίσιο της ηλεκτρονικής διαδικασίας που αναφέρεται στο άρθρο 11 του παρόντος κανονισμού.