



EUROPA-
KOMMISSIONEN

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

ANNEX

SENSITIVE*
UNTIL ADOPTION

BILAG

til

MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN

Kommissionens forordning om forenelighed med det indre marked af visse kategorier af støtte inden for jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport i henhold til traktatens artikel 93, 107 og 108

* 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>

BILAG
Kommissionens forordning om forenelighed med det indre marked af visse kategorier af støtte inden for jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport i henhold til traktatens artikel 93, 107 og 108

(EØS-relevant tekst)

UDKAST

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 4,

under henvisning til Rådets forordning (EU) 2022/2586 af 19. december 2022 om anvendelse af artikel 93, 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på visse former for statsstøtte inden for sektorerne jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport¹, særlig artikel 1,

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Statsstøtte, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Statslig finansiering, som opfylder kriterierne i traktatens artikel 107, stk. 1, udgør statsstøtte og skal anmeldes til Kommissionen i henhold til traktatens artikel 108, stk. 3. I medfør af traktatens artikel 109 kan Rådet imidlertid bestemme, at visse former for støtte er fritaget for denne anmeldelsespligt. I henhold til artikel 108, stk. 4, i traktaten kan Kommissionen vedtage forordninger vedrørende disse former for statsstøtte.
- (2) Ved Rådets forordning (EU) 2022/2586 tillægges Kommissionen beføjelse til at erklære, at støtte til samordning af transportvæsenet som omhandlet i traktatens artikel 93 på visse betingelser kan fritages for anmeldelsespligten.
- (3) Støtte til jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport anses for at være forenelig med traktaten, hvis den opfylder behovet for en samordning af transportvæsenet, eller hvis den udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, jf. traktatens artikel 93.
- (4) Opfyldelsen af EU's mål om klimaneutralitet som foreslået af Kommissionen i 2019 og fastsat i den europæiske grønne pagt² kræver en gennemgribende grøn og digital omstilling af transporten i EU. I forbindelse med Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet fra 2020³ opfordrede EU medlemsstaterne til at træffe foranstaltninger til at gøre alle transportformer mere bæredygtige og fremme omlægningen til mere bæredygtige transportformer.

¹ EUT L 338 af 30.12.2022, s. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>.

² Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – "Den europæiske grønne pagt" (COM(2019) 640 final).

³ COM(2020) 789 final.

- (5) I traktatens artikel 11 fremhæves Unionens engagement i miljøbeskyttelse og bæredygtighed, idet det understreges, at miljøbeskyttelseskrav skal integreres i udformningen og gennemførelsen af Unionens politikker og aktioner. Kommissionen anerkender betydningen af bæredygtige praksisser inden for transport.
- (6) På grundlag af Kommissionens erfaring med anvendelsen af traktatens artikel 93 giver visse kategorier af statsstøtte, der opfylder behovene for samordning af transportvæsenet, ikke anledning til væsentlig fordrejning af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne, forudsat at de opfylder nogle klare forenelighedsbetingelser, der fastsættes på grundlag af en omfattende beslutningspraksis.
- (7) Denne forordning bør finde anvendelse på statsstøtteforanstaltninger, der ydes til virksomheder i jernbanesektoren, sektoren for transport ad indre vandveje og sektoren for multimodal transport.
- (8) Støtte, der opfylder alle betingelserne i denne forordning, såvel de generelle betingelser som de betingelser, der er specifikke for de relevante støttekategorier, bør være fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3.
- (9) Statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1, der ikke er omfattet af denne forordning, er fortsat anmeldelsespligtig efter traktatens artikel 108, stk. 3. Denne forordning berører ikke medlemsstaternes mulighed for at anmelde støtte til formål, der svarer til de i denne forordning omhandlede formål.
- (10) Denne forordning bør bidrage til en forenkling af statsstøttere reglerne og øge gennemsigtigheden, den effektive evaluering samt kontrollen med overholdelsen heraf på nationalt plan og EU-plan, samtidig med at Kommissionen og medlemsstaterne bevarer deres institutionelle kompetencer. Dette er i overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om modernisering af EU's statsstøttepolitik⁴ og resultatet af den kvalitetskontrol, som Kommissionen foretog i 2020⁵, og som fremhæver behovet for at mindske den administrative byrde og styrke udgiftseffektiviteten.
- (11) De generelle betingelser for anvendelsen af denne forordning fastsættes på grundlag af nogle fælles principper, der sikrer, at støtten i) opfylder behovet for samordning af transport, ii) har en klar tilskyndelsesvirkning, iii) er nødvendig, formålstjenlig og proportional, iv) er fuldt ud gennemsigtig og underlagt en kontrolmekanisme og regelmæssig evaluering og v) ikke påvirker konkurrencen og samhandelen i et omfang, der er til skade for Unionens almene interesser.
- (12) For at sikre, at støtten er nødvendig og fungerer som tilskyndelse til at videreudvikle aktiviteter eller projekter, bør denne forordning ikke finde anvendelse på støtte til aktiviteter, som støttemodtageren under alle omstændigheder ville iværksætte uden støtten. Støtte bør kun fritages for anmeldelsespligten efter denne forordning, hvis arbejdet med det projekt eller den aktivitet, hvortil der ydes støtte, først påbegyndes, efter at modtageren har indgivet en skriftlig ansøgning om støtten.

⁴ COM(2012) 209 af 8.5.2012.

⁵ Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene af 30. oktober 2020 om kvalitetskontrol af moderniseringspakken om statsstøtte fra 2012, retningslinjerne for statsstøtte til jernbaner og kortfristet eksportkreditforsikring (SWD(2020) 257 final).

- (13) I forbindelse med enhver ad hoc-investering, der er omfattet af denne forordning, og som ydes til en stor virksomhed, bør medlemsstaten ud over at overholde betingelserne vedrørende tilskyndelsesvirkning, der gælder for SMV'er, også sikre sig, at støttemodtageren i et internt dokument har analyseret den støttede investerings levedygtighed med og uden støtte. I den forbindelse bør medlemsstaten kontrollere, at dette dokument bekræfter, at støtten vil føre til en væsentlig stigning i den støttede investerings størrelse eller omfang, en væsentlig forøgelse af det samlede beløb, som støttemodtageren afsætter til investeringen, og/eller en væsentligt hurtigere gennemførelse af investeringen.
- (14) Automatiske støtteordninger i form af skattefordele bør fortsat være underlagt en særlig betingelse med hensyn til tilskyndelsesvirkning, da den støtte, der følger af sådanne støtteordninger, ydes automatisk. En sådan særlig betingelse indebærer, at disse støtteordninger kun bør støtte projekter eller aktiviteter, hvortil arbejdet først påbegyndes, efter ordningens ikrafttræden. Denne betingelse bør imidlertid ikke finde anvendelse på efterfølgerordninger, såfremt aktiviteten allerede var omfattet af de foregående ordninger med skattefordele. Ved vurderingen af sådanne efterfølgerordningers tilskyndelsesvirkning er det det tidspunkt, hvor den skattemæssige foranstaltning første gang blev indført i den oprindelige ordning.
- (15) Driftsstøtte med henblik på at reducere de eksterne omkostninger ved transport, som opfylder betingelserne i denne forordning, bør anses for at have en tilskyndelsesvirkning, hvis støtten kommer brugerne til gode og dermed øger efterspørgslen efter bæredygtige transporttjenester og et modalskift. Formålet med offentliggørelsen er at øge bevidstheden om de foranstaltninger, der kan tages i brug for at reducere konkurrencegabet mellem bæredygtige landtransportformer og ren vejtransport eller andre konkurrerende og mere forurenende transportformer, og anses derfor for at sikre, at støtten afspejles i den pris, som brugerne skal betale. Der bør under ingen omstændigheder ydes driftsstøtte med henblik på at nedbringe de eksterne omkostninger ved transport, hvis den mere forurenende transportform ikke er et levedygtigt alternativ til den bæredygtige transportform. I forbindelse med personbefordring findes der altid et mere forurenende kommercielt levedygtigt alternativ til transport ad jernbane eller ad indre vandveje, men inden for godstransport afhænger konkurrencedygtigheden af, hvor lang en strækning der tilbagelægges. Dette gælder ikke for enkeltvognstransport, da denne form for unimodal jernbanetransport på grund af omkostningerne ved sammenkobling af vogne fra forskellige kunder er mindre rentabel end ren vejtransport uanset den strækning, der tilbagelægges.
- (16) For at sikre gennemsigtighed, ligebehandling og et effektivt tilsyn bør denne forordning kun finde anvendelse på støtte, hvis bruttosubventionsækvivalent kan forudberegnes præcist, uden at det er nødvendigt først at foretage en risikovurdering ("gennemsigtig støtte"). I denne forordning bør der fastlægges betingelser for, hvornår visse støtteinstrumenter såsom lån, garantier, skattemæssige foranstaltninger, risikofinansieringsforanstaltninger og især tilbagebetalingspligtige forskud kan betragtes som gennemsigtige. Kapitalindskud bør ikke betragtes som gennemsigtig støtte. Hvad angår små og mellemstore virksomheder (SMV'er) er det i Kommissionens meddelelse om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte i form af garantier⁶ fastsat, hvor stor den årlige garantipræmie skal være, for at garantien kan anses for ikke at udgøre statsstøtte.

⁶ EUT C 155 af 20.6.2008, s. 10.

- (17) For at sikre, at støtten er proportional og begrænset til, hvad der er nødvendigt, fastsættes der i denne forordning maksimale støttebeløb udtrykt i støtteintensiteter i forhold til en række støtteberettigede omkostninger. På grundlag af Kommissionens erfaringer fastsættes støtteintensiteten på et niveau, der sikrer, at den støttede aktivitet fordrejer konkurrencen og samhandelen mindst muligt, samtidig med at støtten i passende grad afhjælper markedsfejl eller andre hindringer for samordning af transporten.
- (18) Ved beregningen af støtteintensiteten bør der alene medtages støtteberettigede omkostninger. Fastlæggelsen af de støtteberettigede omkostninger bør understøttes af klar, detaljeret og ajourført dokumentation. Denne forordning giver ikke mulighed for at fritage støtte, som overstiger den relevante støtteintensitet. Alle anvendte tal bør opgøres før ethvert fradrag af skatter eller andre afgifter. Støtte, der udbetales i flere rater, bør tilbagediskonteres til sin værdi på det tidspunkt, hvor den blev tildelt. De støtteberettigede omkostninger bør ligeledes tilbagediskonteres til deres værdi på det tidspunkt, hvor støtten blev tildelt. Når støtten ikke tager form af et direkte tilskud, bør den rentesats, der anvendes til tilbagediskonteringen og til beregningen af støttebeløbet være den gældende kalkulationsrente henholdsvis referencerente på det tidspunkt, hvor støtten tildeles. Disse rentesatser er fastsat i Kommissionens meddelelse om revision af metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten⁷.
- (19) Kommissionen bør sikre, at den godkendte støtte ikke påvirker konkurrencen og samhandelen i et omfang, der er til skade for Unionens almene interesser. Derfor bør denne forordning ikke omfatte støtte til en støttemodtager, der ikke har efterkommet et påbud om tilbagebetaling af støtte, som Kommissionen ved en tidligere afgørelse har erklæret ulovlig og uforenelig med det indre marked.
- (20) Støtte til kriseramte virksomheder bør ikke være omfattet af denne forordning, da en sådan støtte bør vurderes i henhold til rammebestemmelserne for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikkefinansielle virksomheder⁸.
- (21) Denne forordning tager udgangspunkt i og samler al den erfaring, Kommissionen har indhøstet i forbindelse med vurderingen af driftsstøtte til nedbringelse af de eksterne omkostninger ved transport. Størrelsen af en sådan støtte bør fastsættes på grundlag af de eksterne omkostninger, der undgås ved at indføre en grønnere transportløsning sammenlignet med en konkurrerende, mere forurenende transportform såsom transport udelukkende ad vej. Støtten kan tage form af en nedsættelse af de afgifter, som jernbanevirksomheder betaler for at anvende jernbanenetinfrastuktur, sammenlignet med de afgifter, som vejtransportvirksomhederne betaler for brugen af vejinfrastruktur. Driftsstøtte med henblik på at nedbringe de eksterne omkostninger ved transport bør kun være omfattet af denne forordning, hvis fordrejningen af konkurrencen og samhandelen er begrænset, og på nøje fastlagte betingelser. Det er tilfældet, når de undgåede eksterne omkostninger beregnes i overensstemmelse med de regler og den metode, der er fastsat i Kommissionens håndbog om de eksterne omkostninger ved transport⁹, og støtteintensiteten holdes under visse tærskler. Det sikrer, at driftsstøtten

⁷ EUT C 14 af 19.1.2008, s. 6.

⁸ EUT C 249 af 31.7.2014, s. 1.

⁹ Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, H. Essen, D. Fiorello, K. El Beyrouty m.fl., "Handbook on the external costs of transport" – 2019-udgaven – 1.1, Publikationskontoret, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

er strengt begrænset til udelukkende at kompensere for de eksterne omkostninger, der undgås ved at bruge en mere bæredygtig transportform.

- (22) Samtidig bør driftsstøtte, der ydes til jernbaneselskaber eller transportarrangører til etablering af nye kommercielle forbindelser, kun være omfattet af denne forordning, såfremt fordrejningen af konkurrencen og samhandelen er begrænset, og på nøje fastlagte betingelser. Dette er tilfældet med i) nye kommercielle godsforbindelser ad jernbane og ad indre vandveje og ii) nye kommercielle passagerforbindelser ad jernbane til rutekørsel mellem transportterminaler beliggende enten i forskellige medlemsstater ("grænseoverskridende personbefordring med jernbane") eller mere end 400 km fra hinanden ("langdistancepersonbefordring med jernbane"). Støttebeløbet fastsættes i forhold til støttemodtagerens driftstab i de første fem års drift af den nye kommercielle forbindelse, og støtteintensiteten skal forblive under en vis tærskel.
- (23) Investeringer i unimodale og multimodale faciliteter til transport ad jernbane og ad indre vandveje samt i private sidespor i hele EU er afgørende for at sikre, at der er indbyrdes forbindelser, en bæredygtig økonomi og samhørighed mellem medlemsstaterne. Sådanne investeringer støtter prioriteterne i Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet fra 2020¹⁰, som fokuserer på udviklingen af multimodale transportfaciliteter. Denne forordning omfatter investeringsstøtte til etablering, opgradering og fornyelse af jernbanefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje samt multimodale faciliteter til transport ad jernbane og ad indre vandveje såvel som af private sidespor. Af klarhedshensyn finder denne forordning også anvendelse på statsstøtte til multimodale transportfaciliteter, som er beliggende i søhavne og er forbundet til jernbaner eller indre vandveje. Med udgangspunkt i Kommissionens erfaringer med vurderingen af denne type støtte er formålet med denne forordning at lette den administrative byrde, der følger af pligten til at anmelde enkle statsstøtteforanstaltninger, og give Kommissionen mulighed for at fokusere på de potentielt mest konkurrencefordrejende tilfælde. Betingelserne for at fritage investeringsstøtte til jernbanefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje og multimodale faciliteter til transport ad jernbane og ad indre vandveje samt til private sidespor fra anmeldelsespligten bør – navnlig ved at sikre støttens proportionalitet – begrænse fordrejninger af konkurrencen og samhandelen, som kan skabe ulige vilkår på det internationale marked.
- (24) Investeringsstøtte til anskaffelse af køretøjer til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje og visse kategorier af udstyr, som anvendes i forbindelse med omladning i tilfælde af bæredygtig multimodal transport (dvs. intermodale lasteenheder og kraner om bord på fartøjer), bør kun være omfattet af denne forordning, såfremt fordrejningen af konkurrencen og samhandelen er begrænset. Hvad angår anskaffelse af køretøjer til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje er dette tilfældet, når støtten ydes i form af en garanti til køberen af køretøjet, og på nøje fastlagte betingelser. Hvad angår anskaffelsen af bestemte typer udstyr til bæredygtig multimodal transport er det tilfældet for støtteordninger, der vedrører kraner om bord på fartøjer og intermodale lasteenheder, og når støtteintensiteten holdes under nøje fastlagte tærskler.
- (25) I overensstemmelse med Unionens transportpolitik og digitale politik er der behov for en yderligere indsats for at muliggøre kommunikation mellem forskellige

¹⁰ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – *Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet: En europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden* (COM(2020) 789 final af 9.12.2020).

transportinformationssystemer og koordinering af transportnet og grænseoverskridende konkurrence samt for at forbedre transportsikkerheden i EU. Dette er nødvendigt på grund af transportnettenes forskellige standarder og manglen på teknisk harmonisering, inkompatible værktøjer og systemer til dataindsamling og datadeling samt spørgsmål vedrørende datasuverænitet. Kommissionen har også taget ved lære af sin erfaring med vurderingen af foranstaltninger til støtte for interoperabilitet, som er blevet anmeldt i henhold til de retningslinjer, Kommissionen vedtog i 2008 om statsstøtte til jernbaneselskaber¹¹. Erfaringerne viser, at der opstår akutte markedsfejl på grund af mangelfuld koordinering og ulempen ved at være "first mover", hvor fordelene ved at anvende en bestemt teknologi eller standard overgår transportvirksomhedernes kommercielle interesse.

- (26) Det er f.eks. tilfældet med tog- og trafikstyringssystemer såsom det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS). ERTMS er et fælles europæisk signal- og hastighedskontrolsystem, der sikrer interoperabilitet mellem de nationale jernbanesystemer, reducerer udgifterne til indkøb og vedligeholdelse af signalsystemer og øger togenes hastighed, infrastrukturens kapacitet og sikkerhedsniveauet inden for jernbanetransport. ERTMS omfatter det europæiske togkontrolsystem (ETCS) – dvs. et togsignalsystem, der omfatter automatisk togkontrol – jernbanemobilradio (RMR), automatiseret togdrift (ATO) og driftsregler. Eftersom støtte til interoperabilitet har begrænsede negative virkninger for konkurrencen og samhandelen, og i lyset af den indhøstede erfaring, bør sådan støtte være omfattet af denne forordning på nøje fastlagte betingelser, og forudsat at det køretøj eller fartøj, der benyttes til den pågældende jernbanetransport eller transport ad indre vandveje, forbliver registreret i det relevante nationale register og/eller et relevant europæisk register over køretøjer i fem år efter investeringens gennemførelse.
- (27) For at gøre jernbanetransport og transport ad indre vandveje mere konkurrencedygtigt er det også nødvendigt at fremme den tekniske tilpasning og modernisering af køretøjer og fartøjer til jernbanetransport og transport ad indre vandveje samt visse kategorier af udstyr til bæredygtig multimodal transport. Støtte til sådanne investeringer bør være underlagt betingelser, der begrænser fordrejninger af konkurrencen og samhandelen, som kan svække konkurrencevilkårene i det indre marked. Disse betingelser bør navnlig sikre, at støtten er nødvendig og proportional, og omfatter sikkerhedsforanstaltninger med hensyn til støttetypen, de støtteberettigede støttemodtagere og de støtteberettigede omkostninger.
- (28) Støtte til virksomheder med henblik på tilpasning til fremtidige EU-standarder kan bidrage til, at der hurtigere opnås et højt harmoniserings- og standardiseringsniveau. Der bør ikke ydes støtte til investeringer, som virksomhederne gennemfører for at opfylde allerede vedtagne EU-standarder. I tilfælde, hvor den relevante EU-standard allerede er vedtaget, men endnu ikke er trådt i kraft, kan støtte dog have en tilskyndelsesvirkning, hvis den tilskynder til, at investeringen gennemføres og afsluttes, mindst 12 måneder før standarden træder i kraft, såfremt standarden ikke finder anvendelse med tilbagevirkende kraft. For ikke at afskrække medlemsstaterne fra at fastsætte obligatoriske nationale standarder, der er strengere eller mere ambitiøse end de tilsvarende EU-standarder, kan støtteforanstaltninger have en tilskyndelsesvirkning, uanset om der foreligger sådanne nationale standarder. Det samme gælder for støtte, der

¹¹ Meddelelse fra Kommissionen – Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber (EUT C 184 af 22.7.2008, s. 13).

ydes i henhold til obligatoriske nationale standarder, som er vedtaget i fravær af EU-standarder.

- (29) På grund af den øgede risiko for urimelig fordrejning af konkurrencen og samhandelen bør visse støttekategorier vurderes af Kommissionen efter anmeldelse, når de vedrører større støttebeløb pr. projekt. Al ydet støtte, der overstiger disse tærskler, bør fortsat være anmeldelsespligtig efter traktatens artikel 108, stk. 3. Tærsklerne i denne forordning bør ikke kunne omgås ved kunstigt at opsplitte projekter i flere projekter med tilsvarende karakteristika, mål eller støttemodtagere.
- (30) Da omfattende støtteordninger potentielt har større indvirkning på samhandelen og konkurrencen, bør støtteordninger med et budget, der i et givet år eller i hele ordningens varighed overskrider en bestemt tærskel, som fastsættes med udgangspunkt i en absolut værdi, i princippet underkastes en evaluering. Evalueringen bør tage sigte på at kontrollere, om de antagelser og betingelser, der ligger til grund for ordningens forenelighed, er opfyldt, og om støtteforanstaltningen fungerer efter hensigten i betragtning af dens generelle og specifikke mål. Evalueringen bør også belyse ordningens virkninger for konkurrencen og samhandelen. For at sikre lige behandling bør denne evaluering gennemføres på grundlag af en af Kommissionen godkendt evalueringsplan. En sådan plan bør normalt udfærdiges, når ordningen tilrettelægges, og være godkendt, før ordningen træder i kraft, men dette er ikke nødvendigvis muligt i alle tilfælde. For ikke at forsinke deres ikrafttræden bør denne forordning finde anvendelse på sådanne ordninger i en indledende periode på højst seks måneder. Kommissionen kan efter at have godkendt evalueringsplanen beslutte at forlænge denne periode. Med henblik herpå bør evalueringsplanen anmeldes til Kommissionen senest 20 hverdage efter ordningens ikrafttræden. Kommissionen kan også undtagelsesvis beslutte, at der på grund af sagens særlige karakter ikke er behov for en evaluering.
- (31) Kommissionen bør modtage de oplysninger fra medlemsstaten, som er nødvendige for at vurdere evalueringsplanen. Den bør også anmode om yderligere oplysninger uden unødigt forsinkelse. Det vil sætte medlemsstaten i stand til at indsende de manglende oplysninger, så Kommissionen kan træffe en afgørelse. Ændringer af ordninger, der er underlagt krav om evaluering, med undtagelse af ændringer, som ikke kan påvirke støtteordningens forenelighed efter denne forordning eller ikke i væsentlig grad kan påvirke indholdet af den godkendte evalueringsplan, bør vurderes under hensyntagen til udfaldet af en sådan evaluering og bør udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde. Ændringer af rent formel eller administrativ karakter, herunder ændringer der foretages inden for rammerne af EU-medfinansierede foranstaltninger, bør i princippet ikke betragtes som værende af væsentlig betydning for indholdet af den godkendte evalueringsplan.
- (32) Når det fastslås, om de anmeldelsestærskler og de maksimale støtteintensiteter, der er fastsat i denne forordning, er overholdt, er det den samlede statsstøtte til den støttede aktivitet eller det støttede projekt, der bør lægges til grund. Omstændighederne for kumulering af forskellige kategorier af støtte bør præciseres i denne forordning. Støtte, der er fritaget ved denne forordning, kan kumuleres med enhver anden forenelig støtte, der er fritaget i henhold til en anden forordning eller godkendt af Kommissionen, så længe foranstaltningerne vedrører forskellige identificerbare støtteberettigede omkostninger. Når der fra forskellige kilder ydes støtte til de samme – helt eller delvist overlappende – identificerbare støtteberettigede omkostninger, bør kumulering tillades op til den højeste støtteintensitet eller det højeste støttebeløb, der i henhold til denne forordning kan finde anvendelse på den relevante støtte. Denne forordning bør også

indeholde særlige bestemmelser om kumulering af støtte med og uden identificerbare støtteberettigede omkostninger og om kumulering med de minimis-støtte. For de minimis-støtte gælder, at den ofte ikke ydes til eller ikke kan henføres til specifikke identificerbare støtteberettigede omkostninger. I sådanne tilfælde bør det være muligt frit at kumulere de minimis-støtte med statsstøtte, der er fritaget efter denne forordning. Er der derimod ydet de minimis-støtte til de samme identificerbare støtteberettigede omkostninger som statsstøtte, der er fritaget efter denne forordning, bør kumulering kun tillades op til den maksimale støtteintensitet, der er fastsat i kapitel II.

- (33) Finansiering, som forvaltes centralt af EU-institutioner, EU-agenturer, EU-fællesforetagender eller andre EU-organer, og som ikke direkte eller indirekte er underlagt medlemsstatens kontrol, udgør ikke statsstøtte. Hvis en sådan EU-finansiering kombineres med statsstøtte, bør kun sidstnævnte tages i betragtning ved vurderingen af, hvorvidt anmeldelsestærskler og maksimale støtteintensiteter er overholdt. Det forudsætter, at den samlede offentlige finansiering ydet til de samme støtteberettigede omkostninger ikke overstiger de mest gunstige finansieringssatser, der er fastsat i de relevante bestemmelser i EU-lovgivningen.
- (34) Det har afgørende betydning for den korrekte anvendelse af traktatens bestemmelser, at statsstøtten er gennemsigtig, og gennemsigtighed fører desuden til bedre overholdelse af reglerne og større ansvarlighed, muliggør peer review og medfører i sidste ende en mere effektiv anvendelse af offentlige midler. For at sikre gennemsigtighed bør medlemsstaterne etablere centrale statsstøtwebsteder på regionalt eller nationalt plan med kortfattede oplysninger om hver enkelt støtteforanstaltning, der er fritaget efter denne forordning. I overensstemmelse med den standardpraksis for offentliggørelse af informationer, der er omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1024¹², bør der benyttes et standardformat, som muliggør søgning, download og let offentliggørelse af informationerne på internettet. Der bør offentliggøres links til alle medlemsstaternes statsstøtwebsteder på Kommissionens websted. I henhold til artikel 2, stk. 2, i forordning (EU) 2022/2586 bør der på Kommissionens websted offentliggøres kortfattede oplysninger om hver enkelt støtteforanstaltning, der er fritaget efter denne forordning.
- (35) Håndhævelsen af statsstøttereglerne beror i høj grad på medlemsstaternes samarbejde. Derfor bør medlemsstaterne træffe alle nødvendige foranstaltninger for at sikre, at denne forordning overholdes, herunder også med hensyn til opfyldelsen af de relevante betingelser for individuel støtte, der ydes inden for rammerne af gruppefritagne ordninger.
- (36) Med henblik på at sikre et effektivt tilsyn med støtteforanstaltninger i overensstemmelse med forordning (EU) 2022/2586 bør der fastsættes krav til medlemsstaternes registrering af støtteforanstaltninger, der er fritaget i henhold til nærværende forordning. Desuden bør der i lyset af den forældelsesfrist, der er fastsat i artikel 16 i Rådets forordning (EU) 2015/1589¹³, fastsættes regler for de registre, som medlemsstaterne bør føre om støtte, der er fritaget efter nærværende forordning.

¹² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1024 af 20. juni 2019 om åbne data og videreanvendelse af den offentlige sektors informationer (EUT L 172 af 26.6.2019, s. 56).

¹³ Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/2015-09-24>).

- (37) Med henblik på at styrke effektiviteten af de forenelighedsbetingelser, der fastsættes i denne forordning, bør Kommissionen kunne inddrage gruppefritagelsen for fremtidige støtteforanstaltninger, hvis disse krav ikke overholdes. Kommissionen bør kunne begrænse inddragelsen af gruppefritagelsen, så den kun inddrages for visse støttetyper, bestemte støttemodtagere eller foranstaltninger vedtaget af bestemte myndigheder, når det kun er for en begrænset gruppe af foranstaltningers eller for bestemte myndigheders vedkommende, at denne forordning ikke er overholdt. En sådan målrettet inddragelse af gruppefritagelsen bør være en rimelig og direkte følge af den konstaterede manglende overholdelse af denne forordning. Hvis støtte ikke er blevet anmeldt og ikke opfylder samtlige betingelser for at blive fritaget for anmeldelsespligten, udgør den ulovlig støtte, som Kommissionen vil undersøge efter den relevante procedure for ikkeanmeldt støtte i henhold til forordning (EU) 2015/1589. Hvis forenelighedsbetingelserne i kapitel I og II ikke er overholdt, bør inddragelsen af gruppefritagelsen for fremtidige støtteforanstaltninger ikke ændre ved, at hidtidige foranstaltninger, som stemte overens med denne forordning, var gruppefritagne.
- (38) For at undgå forskelle, der kan medføre fordrejninger af konkurrencen og samhandelen, og lette samordningen mellem EU-initiativer og medlemsstaternes initiativer vedrørende SMV'er, samt for at skabe administrativ klarhed og retssikkerhed, er definitionen af en SMV, jf. bilag I til denne forordning, baseret på definitionen i Kommissionens henstilling 2003/361/EF¹⁴.
- (39) Statsstøttepolitikken bør revideres regelmæssigt på grundlag af Kommissionens erfaringer på området. Derfor bør denne forordnings anvendelsesperiode begrænses. Der bør således fastsættes overgangsbestemmelser, herunder regler, der skal finde anvendelse på fritagne støtteordninger ved udløbet af denne forordnings anvendelsesperiode. Disse regler bør give medlemsstaterne tid til at tilpasse sig eventuelle fremtidige regelsæt —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Kapitel I — Almindelige bestemmelser

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på følgende kategorier af støtte:
 - (a) driftsstøtteordninger til nedbringelse af de eksterne omkostninger ved transport
 - (b) driftsstøtteordninger til etablering af nye kommercielle forbindelser
 - (c) investeringsstøtteordninger til etablering, opgradering og fornyelse af multimodale faciliteter til transport ad jernbane og ad indre vandveje,

¹⁴ Kommissionens henstilling af 6. maj 2003 om definitionen af mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder (EUT L 124 af 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

jernbanefaciliteter eller faciliteter til transport ad indre vandveje såvel som ad hoc-investeringsstøtte og investeringsstøtteordninger til etablering, opgradering og fornyelse af multimodale godsterminaler for transport ad jernbane og ad indre vandveje

- (d) investeringsstøtteordninger til etablering, opgradering og fornyelse af private sidespor
- (e) investeringsstøtteordninger til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje
- (f) investeringsstøtteordninger til anskaffelse af intermodale lasteenheder og kraner om bord på fartøjer
- (g) investeringsstøtteordninger til opnåelse af interoperabilitet
- (h) investeringsstøtteordninger til tilpasning og modernisering af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje eller af udstyr til bæredygtig multimodal transport.

2. Denne forordning finder ikke anvendelse på følgende kategorier af støtte:

- (a) støtteordninger, som ikke udtrykkeligt udelukker udbetaling af individuel støtte til en virksomhed, som ikke har efterkommet et påbud om tilbagebetaling af støtte ydet af den samme medlemsstat, som Kommissionen ved en tidligere afgørelse har erklæret ulovlig og uforenelig med det indre marked
- (b) ad hoc-støtte til en virksomhed, som ikke har efterkommet et påbud om tilbagebetaling af støtte ydet af den samme medlemsstat, som Kommissionen ved en tidligere afgørelse har erklæret ulovlig og uforenelig med det indre marked.
- (c) støtte, som er betinget af, at der anvendes indenlandske produkter frem for importerede
- (d) støtte til kriseramte virksomheder
- (e) statsstøtteforanstaltninger, der i sig selv, som følge af de betingelser, der er knyttet til dem, eller i kraft af deres finansieringsmåde uundgåeligt vil føre til en overtrædelse af EU-retten, navnlig:
 - (i) støtteforanstaltninger, hvor støtten betinges af, at modtageren har sit hovedkontor eller hovedsagelig er etableret i den relevante medlemsstat; det er dog tilladt at stille krav om et forretningssted eller en filial i den støtteydende medlemsstat på tidspunktet for støttens udbetaling
 - (ii) støtte, som er betinget af, at modtageren gør brug af nationalt producerede varer eller nationale tjenesteydelser

- (f) statsstøtte til udførelse af offentlig personbefordring med jernbane og andre skinnekøretøjer og ad vej, som er omfattet af forordning (EF) nr. 1370/2007¹⁵
- (g) statsstøtte til udførelse af offentlig personbefordring ad indre vandveje, hvor medlemsstaterne har besluttet at anvende Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007¹⁶ på sådanne tjenester
- (h) statsstøtte til havneinfrastruktur, der vurderes af Kommissionen direkte i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra c), hvis den ikke er omfattet af Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014¹⁷, eller hvis havneinfrastrukturen er nødvendig for leveringen af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse og er underlagt bestemmelserne i Kommissionens afgørelse 2012/21/EU¹⁸ og Kommissionens meddelelse om den Europæiske Unions rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste
- (i) støtteordninger som opført i kapitel II, hvis de er omfattet af bestemmelserne i artikel 20, fra seks måneder efter deres ikrafttræden. Efter en vurdering af den relevante evalueringsplan, som medlemsstaten har indsendt til Kommissionen, kan Kommissionen imidlertid bestemme, at denne forordning fortsat skal finde anvendelse på en støtteordning i mere end seks måneder. Når medlemsstaterne fremsender deres evalueringsplan, skal de samtidig fremsende alle de oplysninger, der er nødvendige, for at Kommissionen kan foretage en vurdering af evalueringsplanen og træffe en afgørelse
- (j) enhver ændring af de i litra i) omhandlede støtteordninger, med undtagelse af ændringer, som ikke påvirker støtteordningens forenelighed efter denne forordning eller ikke i væsentlig grad påvirker indholdet af den godkendte evalueringsplan.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- (a) "adgangsinfrastruktur": enhver type infrastruktur, der er nødvendig for at sikre adgangen fra land, hav eller flod for brugere af en multimodal eller unimodal

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

¹⁶ Jf. artikel 1, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1370/2007.

¹⁷ Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

¹⁸ Kommissionens afgørelse 2012/21/EU af 20. december 2011 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 106, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 7 af 11.1.2012, s. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj)).

facilitet til transport ad jernbane eller ad indre vandveje såsom veje, jernbanespor, sejlrender og sluser

- (b) "ad hoc-støtte": støtte, der ikke ydes inden for rammerne af en støtteordning
- (c) "støtteintensitet": bruttostøttebeløbet udtrykt i procent af de støtteberettigede omkostninger, før eventuelt fradrag af skat og andre afgifter
- (d) "støtteordning": enhver retsakt, i henhold til hvilken der kan tildeles individuel støtte til virksomheder, som i retsakten er defineret generelt og abstrakt, uden at der er behov for yderligere gennemførelsesforanstaltninger, og enhver retsakt, i henhold til hvilken der kan ydes en eller flere virksomheder støtte, som ikke er knyttet til et bestemt projekt, i en ikke nærmere defineret periode og/eller for et ikke nærmere defineret beløb
- (e) "specialiseret infrastruktur": infrastruktur, der er opført til virksomheder, der på forhånd kan identificeres, og som er indrettet med henblik på deres behov
- (f) "udstyr til bæredygtig multimodal transport": udstyr, som anvendes til omladning i forbindelse med bæredygtig multimodal transport såsom sættevogne, bortset fra mobilt terminaludstyr
- (g) "europæisk register over køretøjer og fartøjer": et register som omhandlet i artikel 47, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797¹⁹ og artikel 19 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629²⁰
- (h) "evalueringsplan": et dokument, der mindst indeholder følgende: målene med den støtteordning, der skal evalueres, evalueringsspørgsmålene, resultatindikatorerne, den metode, der planlægges anvendt ved evalueringen, kravene til dataindsamling, den foreslåede tidsplan for evalueringen (herunder datoen for indgivelse af den foreløbige og den endelige evalueringsrapport), en beskrivelse af det uafhængige organ, der skal gennemføre evalueringen, eller de kriterier, der vil blive anvendt ved udvælgelsen af organet samt den fremgangsmåde, der vil blive fulgt for at sikre, at evalueringen offentliggøres
- (i) "eksterne omkostninger ved transport": omkostninger, som transportbrugerne skaber, og som ikke bæres af dem, men af samfundet som helhed, navnlig når det drejer sig om drivhusgasemissioner, luftforurening, kvæstelser og dødsfald samt støj og trængsel
- (j) "individuel støtte": i) ad hoc-støtte samt ii) tildelinger af støtte til individuelle støttemodtagere på grundlag af en støtteordning
- (k) "facilitet til transport ad indre vandveje": en servicefacilitet (f.eks. en terminal eller en vedligeholdelses- eller lagerfacilitet) og tilhørende adgangsinfrastruktur (herunder det fysiske eller digitale udstyr, der er nødvendigt for at gøre faciliteten funktionsdygtig), som er beliggende i Unionen og anvendes til at

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning) (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44).

²⁰ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629 af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje, om ændring af direktiv 2009/100/EF og om ophævelse af direktiv 2006/87/EF (EUT L 252 af 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

udføre transport ad indre vandveje, bortset fra faciliteter eller udstyr, der er nødvendigt for at udføre ikketransportmæssige aktiviteter

- (l) "fartøj til transport ad indre vandveje": et fartøj til passager- eller godstransport, der udelukkende eller hovedsageligt sejler i indre farvande eller farvande inden for eller i umiddelbar nærhed af beskyttede farvande
- (m) "intermodal lasteenhed": en container, et veksellad eller en sættevogn eller et motorkøretøj eller vogntog til godstransport, der anvendes til intermodal transport
- (n) "intermodal transport": varebevægelser (i en og samme lasteenhed eller et og samme køretøj) foretaget med flere forskellige transportformer, uden at varerne i sig selv håndteres ved skift af transportform
- (o) "interoperabilitet": kontinuerlige trafikstrømme af varer eller passagerer, især mellem medlemsstater eller transportformer
- (p) "multimodal transport": transport af varer eller passagerer med mindst to forskellige transportformer
- (q) "mobilt terminaludstyr": udstyr, der anvendes til lastning, losning og omladning af varer og intermodale lasteenheder samt til transport af gods inden for et terminalområde
- (r) "nationalt register": et register, der føres af en medlemsstat, jf. artikel 47 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 eller artikel 17 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629
- (s) "ny kommerciel godsforbindelse ad indre vandveje": en kommerciel forbindelse til udførelse af ny godstransport ad indre vandveje i henhold til en fragtplan mellem mindst to terminaler, der ikke har været forbundet med en fast godsforbindelse i mindst fem år forud for idriftsættelsen af den pågældende forbindelse
- (t) "ny kommerciel godsforbindelse ad jernbane": en kommerciel forbindelse til udførelse af ny godstransport ad jernbane i henhold til en køreplan mellem mindst to terminaler, der ikke har været forbundet med en fast godsforbindelse i mindst fem år forud for idriftsættelsen af den pågældende forbindelse
- (u) "ny kommerciel passagerforbindelse ad jernbane": en kommerciel forbindelse til udførelse af ny passagertransport ad jernbane i henhold til en køreplan mellem mindst to terminaler, der ikke har været forbundet med en fast passagerforbindelse i mindst fem år forud for idriftsættelsen af den pågældende forbindelse
- (v) "nytilkommen": en jernbanevirksomhed som defineret i artikel 3, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU²¹, der opfylder følgende betingelser:

²¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019->

- (i) på støttetildelingstidspunktet er der gået mindre end 20 år, siden den nytilkomne fik udstedt en licens efter artikel 17, stk. 3, i direktiv 2012/34/EU for det pågældende markedssegment
- (ii) den nytilkomne er ikke tilknyttet, jf. artikel 3, stk. 3, i bilag I til nærværende forordning, en jernbanevirksomhed, der har fået udstedt en licens, jf. artikel 3, nr. 14), i direktiv 2012/34/EU, før den 1. januar 2010
- (w) "ikke-transportmæssige aktiviteter": kommercielle tjenester til transportvirksomheder eller andre brugere af faciliteter, som ikke er relateret til jernbanetransport, transport ad indre vandveje eller bæredygtig multimodal transport, herunder hjælpetjenester til passagerer, speditører eller andre tjenesteudbydere, som f.eks. udlejning af kontorer, butikker og hoteller
- (x) "driftsoverskud": forskellen mellem de diskonterede indtægter og de diskonterede driftsudgifter i investeringens relevante levetid, hvis denne forskel er positiv. Driftsomkostningerne omfatter udgifter til personale, materialer, udliciterede tjenester, kommunikation, energi, vedligeholdelse, husleje og administration, men ikke afskrivninger og finansieringsomkostninger, hvis disse dækkes af investeringsstøtte. Ved diskontering af indtægter og driftsudgifter med en passende diskonteringssats åbnes der mulighed for et rimeligt overskud
- (y) "privat sidespor": et privat ejet og privat drevet stykke jernbaneinfrastruktur (herunder jernbanespor og alle andre installationer og alt andet udstyr, der er nødvendigt for at gøre infrastrukturen funktionsdygtig), som forbinder lastefaciliteter, der ikke betragtes som servicefaciliteter som omhandlet i bilag II til direktiv 2012/34/EU, samt eventuel specialiseret infrastruktur, der betjener et privat ejet og privat drevet stykke jernbaneinfrastruktur, med det offentlige jernbanelnet
- (z) "multimodal godsterminal for trafik ad jernbane og/eller ad indre vandveje": et anlæg, der er udstyret til omladning mellem mindst to transportformer (hvoraf den ene er jernbane eller indre vandveje) eller mellem to forskellige jernbanesystemer, såsom terminaler i indlandshavne eller søhavne, langs indre vandveje eller i lufthavne, eller multimodale logistiske platforme
- (æ) "multimodal facilitet til transport ad jernbane og/eller ad indre vandveje": en servicefacilitet og tilhørende adgangsinfrastruktur (herunder det fysiske eller digitale udstyr, der er nødvendigt for at gøre faciliteten funktionsdygtig), som er beliggende i Unionen og er nødvendig for at udføre transport ad jernbane eller ad indre vandveje i kombination med andre transportformer, bortset fra faciliteter eller udstyr, der er nødvendige for ikke-transportmæssige aktiviteter. Denne definition omfatter multimodale godsterminaler for trafik ad jernbane og/eller ad indre vandveje
- (ø) "jernbanefacilitet": en servicefacilitet (f.eks. en godsterminal eller en vedligeholdelses- eller lagerfacilitet) og tilhørende adgangsinfrastruktur (herunder det fysiske eller digitale udstyr, der er nødvendigt for at gøre den funktionsdygtig), der er beliggende i Unionen, som omhandlet i bilag II til

01-01), som med virkning fra den 17. juni 2015 konsoliderer og ophæver direktiv 91/440/EØF som ændret ved direktiv 2001/12/EF, direktiv 2004/51/EF og direktiv 2007/58/EF.

direktiv 2012/34/EU, bortset fra faciliteter eller udstyr, der er nødvendige for at udføre ikke-transportmæssige aktiviteter

- (å) "jernbanevirksomhed": en offentlig eller privat virksomhed som omhandlet i artikel 3, stk. 1, nr. 1), i direktiv 2012/34/EU
- (aa) "RIS-plattform": en elektronisk platform med ét adgangspunkt, som forsynes med data fra nationale flodinformationstjenester og leverer farvands-, flodinformations-, trafik- og transportinformationstjenester, herunder rute- og transportplanlægning, for RIS-brugere, og som benyttes til elektronisk indberetning efter engangsprincippet
- (bb) "rullende materiel": en af følgende:
 - i) lokomotiver og passagervogne, herunder brændstof- eller eldrevne trækraftenheder, selvkørende brændstof- eller eldrevne tog og personvogne
 - ii) godsvogne, herunder lave køretøjer konstrueret til kørsel på hele nettet, og køretøjer til transport af lastvogne
- (cc) "nærskibstrafik": transport af gods og passagerer ad søvejen mellem havne i det geografiske område Europa eller mellem disse havne og havne beliggende i ikke-europæiske lande med kyststrækninger langs indelukkede have ved Europas grænser²²
- (dd) "små og mellemstore virksomheder" eller "SMV'er": virksomheder, som opfylder kriterierne i bilag I til denne forordning
- (ee) "arbejdets påbegyndelse": enten påbegyndelsen af etablerings-/anlægsarbejdet i forbindelse med investeringsprojektet eller det første retligt bindende tilsagn om køb af udstyr eller indgåelse af andre forpligtelser, som gør investeringen irreversibel, alt efter hvad der indtræffer først. Erhvervelse af jord og andet forberedende arbejde såsom indhentning af tilladelser og gennemførlighedsundersøgelser betragtes ikke som en påbegyndelse af arbejdet. I forbindelse med virksomhedsovertagelser er "arbejdets påbegyndelse" tidspunktet for erhvervelsen af aktiver, der er direkte knyttet til den erhvervede virksomhedsenhed
- (ff) "bæredygtig multimodal transport": transport af varer eller passagerer med mindst to forskellige transportformer, og hvor mindst en af de anvendte transportformer er jernbane eller indre vandveje, eller vej hvis dette kombineres med nærskibsfart
- (gg) "telematiksystemer i godstrafikken": systemer såsom informationssystemer (overvågning i realtid af gods og tog), sorterings- og allokeringssystemer, reserverings-, betalings- og faktureringsystemer, styring af korrespondancen med andre transportformer og udfærdigelse af elektroniske ledsagedokumenter

²² Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa- Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Udviklingen af Short Sea Shipping i Europa: Et dynamisk alternativ i en bæredygtig transportkæde – Anden toårige situationsrapport (COM(1999) 317 final af 29.6.1999).

- (hh) "transportvirksomhed": en virksomhed, der udfører transport af passagerer og/eller gods i jernbanesektoren, sektoren for transport ad indre vandveje og/eller sektoren for multimodal transport
- (ii) "transportarrangør": en virksomhed, der arrangerer transport af varer og dermed træffer valget mellem transportformer (f.eks. logistikvirksomheder, speditører, multimodale transportvirksomheder)
- (jj) "kriseramt virksomhed": en virksomhed, der opfylder betingelserne i artikel 2, nr. 18), i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014
- (kk) "køretøj eller fartøj til transport ad jernbane eller indre vandveje":
 - i) fartøj til transport ad indre vandveje, eller
 - ii) rullende materiel.

Artikel 3

Betingelser for fritagelse

Støtteordninger, individuel støtte ydet efter støtteordninger og ad hoc-støtte betragtes som forenelig med det indre marked efter traktatens artikel 93 og er fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at støtten opfylder alle de betingelser, der er fastsat i kapitel I, og de særlige betingelser for den relevante kategori af støtte, der er fastsat i kapitel II.

Artikel 4

Anmeldelsestærskler

Denne forordning finder ikke anvendelse på støtte, der overskrider følgende tærskler udtrykt i maksimale støttebeløb:

- (a) individuel driftsstøtte til etablering af nye kommercielle forbindelser, som ydes i henhold til en ordning: 15 mio. EUR pr. forbindelse
- (b) individuel investeringsstøtte til etablering, opgradering og fornyelse af jernbanefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje samt faciliteter til multimodal transport ad jernbane og indre vandveje, som ydes i henhold til en ordning: 20 mio. EUR pr. projekt
- (c) ad hoc-investeringsstøtte til etablering, opgradering og fornyelse af multimodale godsterminaler for trafik ad jernbane og/eller indre vandveje 10 mio. EUR pr. projekt
- (d) individuel investeringsstøtte til private sidespor, som ydes i henhold til en ordning: 2 mio. EUR pr. projekt.

Artikel 5

Støttens gennemsigtighed

1. Denne forordning finder kun anvendelse på gennemsigtig støtte.
2. Støtte anses for at være gennemsigtig, hvis det er muligt præcist at forudberegne støttens bruttosubventionsækvivalent, uden at det er nødvendigt at foretage en risikovurdering.
3. Ved anvendelsen af denne forordning betragtes følgende former for støtte som gennemsigtige:
 - (a) støtte indeholdt i tilskud og rentetilskud
 - (b) støtte indeholdt i lån, når bruttosubventionsækvivalenten er blevet beregnet på basis af de gældende referencesatser på det tidspunkt, hvor lånet blev ydet
 - (c) støtte i form af skattefordele eller -nedsættelser, når foranstaltningen omfatter et loft, som sikrer, at den gældende tærskel ikke overskrides
 - (d) støtte indeholdt i garantier, når en af følgende betingelser er opfyldt:
 - (i) bruttosubventionsækvivalenten er blevet beregnet på basis af de minimumspræmier, der er fastsat i Kommissionens meddelelse om anvendelsen af EF-traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte i form af garantier²³
 - (ii) metoden til beregning af garantiens bruttosubventionsækvivalent inden foranstaltningens gennemførelse er blevet godkendt på grundlag af Kommissionens meddelelse om anvendelsen af EF-traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte i form af garantier, efter anmeldelsen af denne metode til Kommissionen i henhold til en bindende retsakt vedtaget af Kommissionen på statsstøtteområdet, der var gældende på det tidspunkt, og den godkendte metode udtrykkeligt tager sigte på den type garantier og den type underliggende transaktioner, der er relevante i forbindelse med anvendelsen af denne forordning
 - (iii) støtten ydes til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje i form af garantier i overensstemmelse med betingelserne i denne forordnings artikel 14.

Artikel 6

Tilskyndelsesvirkning

1. Denne forordning finder kun anvendelse på støtte, der har en tilskyndelsesvirkning.
2. Støtte anses for at have en tilskyndelsesvirkning, hvis modtageren før projektets eller aktivitetens påbegyndelse har indgivet en skriftlig støtteansøgning til den pågældende medlemsstat. Ansøgningen om støtte skal mindst indeholde følgende oplysninger:
 - (a) virksomhedens navn og størrelse
 - (b) en beskrivelse af projektet eller aktiviteten, herunder dets start- og slutdato

²³ Kommissionens meddelelse om anvendelsen af EF-traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte i form af garantier (EUT C 155 af 20.6.2008, s. 10).

- (c) projektets eller aktivitetens beliggenhed
 - (d) en liste over omkostningerne ved projektet eller aktiviteten
 - (e) støttetype (tilskud, lån, garanti, tilbagebetalingspligtigt forskud, egenkapitaltilførsel eller andet) og beløbet for den offentlige finansiering, som projektet eller aktiviteten kræver.
3. Ad hoc-støtte til store virksomheder anses for at have en tilskyndelsesvirkning, når medlemsstaten ud over at sikre, at betingelserne i stk. 2 er opfyldt, inden den yder den pågældende støtte, har kontrolleret, at den dokumentation, som støttemodtageren har udarbejdet, godtgør, at støtten vil føre til et eller flere af følgende resultater:
- (a) en væsentlig udvidelse af projektets/aktivitetens omfang på grund af støtten
 - (b) en væsentlig forhøjelse af det samlede beløb, som støttemodtageren bruger til projektet/aktiviteten på grund af støtten
 - (c) en væsentligt hurtigere gennemførelse af projektet/aktiviteten.
4. Uanset stk. 2 og 3 anses foranstaltninger i form af skattefordele for at have tilskyndelsesvirkning, når alle følgende betingelser er opfyldt:
- (a) foranstaltningen giver ret til støtte efter objektive kriterier, og uden at medlemsstaten skal tage yderligere stilling dertil
 - (b) foranstaltningen er vedtaget og trådt i kraft, før arbejdet med det projekt eller den aktivitet, hvortil der ydes støtte, er påbegyndt, undtagen hvor der er tale om efterfølgerordninger, forudsat at aktiviteten allerede var omfattet af de foregående skattefordelsordninger.
5. Uanset stk. 2, 3 og 4 anses støtte med henblik på at nedbringe de eksterne omkostninger ved transport for at have tilskyndelsesvirkning, når betingelserne i artikel 10 er opfyldt.

Artikel 7

Støtteintensitet og støtteberettigede omkostninger

1. Ved beregning af støtteintensitet og støtteberettigede omkostninger skal alle anvendte tal opgøres inden eventuelt fradrag af skat og andre afgifter. Ved beregning af støtteintensitet og støtteberettigede omkostninger medregnes imidlertid ikke merværdiafgift afholdt i forbindelse med støtteberettigede omkostninger eller udgifter, hvis den er refusionsberettiget i henhold til de gældende nationale skatteregler. Der skal foreligge klar, specificeret og aktuel dokumentation for de støtteberettigede omkostninger. De støtteberettigede omkostninger kan beregnes i overensstemmelse med bestemmelserne om forenklede omkostninger, forudsat at aktiviteten i det mindste delvis finansieres gennem en EU-fond, der gør det muligt at benytte bestemmelserne om forenklede omkostninger, og at omkostningskategorien er støtteberettiget i henhold til de relevante bestemmelser i denne forordning. I så fald finder de forenklede omkostningsmuligheder, der er fastsat i de relevante regler for EU-fonden, anvendelse.

2. For projekter, der gennemføres i overensstemmelse med genopretnings- og resiliensplaner som godkendt af Rådet i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/241²⁴, kan støtteberettigede omkostninger desuden også beregnes i overensstemmelse med metoden med forenklede omkostninger, forudsat at de forenklede omkostningsmuligheder, der er fastsat i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1303/2013²⁵ eller Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1060²⁶, anvendes.
3. Hvis støtten ydes som andet end tilskud, er støttebeløbet støttens bruttosubventionsækvivalent.
4. Støtte, der skal udbetales i fremtiden, herunder støtte der udbetales i flere rater, diskonteres til sin værdi på det tidspunkt, hvor den tildeles. De støtteberettigede omkostninger tilbagediskonteres til deres værdi på det tidspunkt, hvor støtten blev tildelt. Den rentesats, der anvendes til tilbagediskonteringen, er den gældende kalkulationsrentesats på det tidspunkt, hvor støtten blev tildelt.

Artikel 8

Kumulering

1. Ved vurderingen af, om tærsklerne for anmeldelse er i overensstemmelse med tærsklerne for anmeldelse i artikel 4 og de maksimale støtteintensiteter i kapitel II, skal der tages hensyn til den samlede statsstøtte til den aktivitet, det projekt eller den virksomhed (afhængigt af typen af støtte), hvortil der ydes støtte.
2. Når EU-finansiering, der forvaltes centralt af EU-institutioner, EU-agenturer, EU-fællesforetagender eller andre EU-organer, som ikke kontrolleres direkte eller indirekte af medlemsstaten, kombineres med statsstøtte, vil alene statsstøtten blive taget i betragtning ved vurderingen af, hvorvidt anmeldelsestærskler og maksimale støtteintensiteter eller -beløb er overholdt, forudsat at den samlede offentlige finansiering til de samme støtteberettigede omkostninger ikke overstiger den højeste støttesats, der er fastsat i EU-retten.
3. Støtte med identificerbare støtteberettigede omkostninger, der er fritaget ved denne forordning, kan kumuleres med:

²⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/241 af 12. februar 2021 om oprettelse af genopretnings- og resiliensfaciliteten (EUT L 57 af 18.2.2021, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/2023-03-01>).

²⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1303/2013 af 17. december 2013 om fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond, Samhørighedsfonden, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om generelle bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond, Samhørighedsfonden og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 1083/2006 (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 320, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/2023-03-01>).

²⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1060 af 24. juni 2021 om fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond Plus, Samhørighedsfonden, Fonden for Retfærdig Omstilling og Den Europæiske Hav-, Fiskeri- og Akvakulturfond og om finansielle regler for nævnte fonde og for Asyl-, Migrations- og Integrationsfonden, Fonden for Intern Sikkerhed og instrumentet for finansiell støtte til grænseforvaltning og visumpolitik (EUT L 231 af 30.6.2021, s. 159, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/2023-03-01>).

- (a) enhver anden statsstøtte, forudsat at de pågældende foranstaltninger vedrører forskellige, identificerbare støtteberettigede omkostninger
- (b) enhver anden statsstøtte til de samme støtteberettigede omkostninger, hvad enten de overlapper helt eller delvist, forudsat at en sådan kumulering ikke medfører en overskridelse af den maksimale støtteintensitet eller det maksimale støttebeløb, der finder anvendelse på denne støtte efter denne forordning
- (c) enhver de minimis-støtte til de samme støtteberettigede omkostninger, forudsat at en sådan kumulering ikke medfører en overskridelse af den maksimale støtteintensitet eller det maksimale støttebeløb, der finder anvendelse på denne støtte efter denne forordning.

Artikel 9

Offentliggørelse og oplysninger

1. Den berørte medlemsstat offentliggør på et centralt statsstøttewebsite, på nationalt eller regionalt niveau:
 - (a) et resumé som omhandlet i artikel 19 i det standardiserede format, der er fastsat i bilag III til denne forordning, eller et link hertil
 - (b) den fulde ordlyd af hver enkelt støtteforanstaltning, jf. artikel 19, eller et link, der giver adgang hertil
 - (c) de i bilag IV til denne forordning fastlagte oplysninger om alle individuelle støttetildelinger, der overstiger 100 000 EUR.
2. For støtteordninger i form af skattefordele anses betingelserne i stk. 1 for at være opfyldt, når medlemsstaterne offentliggør de krævede oplysninger om individuelle støttetildelinger i følgende beløbstrancher (i mio. EUR):
 - 0,1-0,5
 - 0,5-1
 - 1-2
 - 2-5
 - 5-10
 - 10-15
 - 15 og derover.
3. De i stk. 1, litra c), omhandlede oplysninger struktureres og gøres tilgængelige på den standardiserede måde, der er fastlagt i bilag III, med effektive søge- og downloadfunktioner. De offentliggøres, senest seks måneder efter at støtten blev tildelt (eller, hvis det drejer sig om støtte i form af en skattefordel, senest et år efter udløbet af fristen for skatteangivelsen). De skal være tilgængelige i mindst 10 år fra det tidspunkt, hvor støtten blev tildelt.

4. Offentliggørelsen af støtteordningens eller ad hoc-foranstaltningens fulde ordlyd, jf. stk. 1, skal navnlig omfatte en udtrykkelig henvisning til denne forordning med angivelse af dens titel og henvisning til dens offentliggørelse i *Den Europæiske Unions Tidende* samt de relevante særlige bestemmelser i kapitel II eller eventuelt til den nationale lov, der sikrer overholdelse af denne forordnings relevante bestemmelser. Støtteordningen eller ad hoc-støtten skal ledsages af gennemførelsesbestemmelserne til og ændringerne af ordningen eller støtten.
5. Kommissionen offentliggør på sit websted:
 - (a) links til statsstøttewebsstederne som omhandlet i stk. 1
 - (b) det resumé, der er nævnt i artikel 19.

Kapitel II – Særlige bestemmelser om forskellige kategorier af støtte

AFDELING 1 – DRIFTSSTØTTE

Underafdeling A – Driftsstøtte med henblik på at nedbringe de eksterne omkostninger ved transport

Artikel 10

Støtte med henblik på at nedbringe eksterne omkostninger ved transport

1. Driftsstøtteordninger med henblik på at nedbringe de eksterne omkostninger ved transport er forenelige med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.
2. Der må ydes støtte til passager- og godstransport med jernbane, ad indre vandveje og/eller til bæredygtig multimodal passager- og godstransport. Støtten ydes til transportvirksomheder og/eller transportarrangører, som vælger at benytte bæredygtige landtransportløsninger.
3. De støtteberettigede omkostninger er den del af de eksterne omkostninger ved transport, der undgås ved anvendelse af unimodal eller multimodal transport ad jernbane, indre vandveje og/eller nærskibsfart som led i bæredygtig multimodal transport sammenlignet med mere forurenende konkurrerende transportformer. De undgåede eksterne omkostninger beregnes i overensstemmelse med de regler og den metode, der er fastsat i Kommissionens håndbog om de eksterne omkostninger ved transport som ændret eller erstattet²⁷. Medlemsstaterne kan benytte metoden for

²⁷ Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, H. Essen, D. Fiorello, K. El Beyrouty m.fl., "Handbook on the external costs of transport" – 2019-udgaven – 1.1, Publikationskontoret, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

eksterne omkostninger for alle driftsomkostninger, herunder driftsomkostningerne ved brug af infrastruktur.

4. Støtteintensiteten må ikke overstige [50] % af de støtteberettigede omkostninger.
5. For støtte ydet til kombineret transport som defineret i artikel 1 i direktiv 92/106/EØF²⁸ kan støtteintensiteten forhøjes med [5-10] procentpoint.
6. For støtte ydet til godstransport må den strækning, der tilbagelægges med den støttede transportform, højst være:
 - (a) i forbindelse med multimodal transport:
 - (i) 800 kilometer for jernbanetransport
 - (ii) 375 kilometer for transport ad indre vandveje
 - (iii) 750 kilometer for nærskibsfart
 - (b) i forbindelse med unimodal transport:
 - (i) 350 kilometer for jernbanetransport (bortset fra enkeltvognstransport)
 - (ii) 375 kilometer for transport ad indre vandveje.
7. For at sikre, at der kun ydes støtte til faktisk udført bæredygtige landtransporttjenester, ydes støtten på basis af det faktiske antal enheder af den udførte transporttjeneste, f.eks. passager-km for passagerbefordringstjenester, ton-km eller køretøj-km eller fartøj-km for godstransporttjenester eller, mere generelt, produktionsenheden for transporttjenesten, og ikke på grundlag af et fast beløb.
8. Støtte ydet til jernbanevirksomheder eller virksomheder inden for transport ad indre vandveje eller nærskibsfart skal føre til, at modalskiftet opretholdes eller øges. Med henblik herpå offentliggør jernbanevirksomhederne og virksomhederne inden for transport ad indre vandveje og nærskibsfart som minimum følgende oplysninger om den modtagne støtte: den støtteydende myndighed, dato for støttens tildeling, modtaget støttebeløb, periode samt hvilke operationer, støtten dækker.

Underafdeling B – Driftsstøtte til etablering af nye kommercielle forbindelser

Artikel 11

Støtte til etablering af nye kommercielle forbindelser

1. Støtteordninger til etablering af nye kommercielle forbindelser inden for jernbanegodstransport og godstransport ad indre vandveje samt nye kommercielle forbindelser til passagertransport med jernbane er forenelige med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.

²⁸ EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38 [efter vedtagelse af ændringen af direktiv 92/106/EØF (2023/0396 (COD)) erstattes dette med "], der er i overensstemmelse med artikel 1c, stk. 2, i direktiv 92/106/EØF"].

2. Støtten må ydes til:
 - (a) jernbanevirksomheder og/eller transportarrangører, som samler efterspørgslen og arrangerer fast godstransport mellem transportterminaler med henblik på at etablere nye kommercielle forbindelser inden for jernbanegodstransport eller godstransport ad indre vandveje og/eller
 - (b) jernbanevirksomheder, som arrangerer rutekørsel mellem transportterminaler beliggende enten i forskellige medlemsstater ("grænseoverskridende personbefordring med jernbane") eller mere end 400 km fra hinanden ("langdistancepersonbefordring med jernbane").
3. Støtten kan ydes i form af tilskud, der udbetales regelmæssigt for perioder på højst et år.
4. De støtteberettigede omkostninger er det driftstab, der opstår som følge af den berørte forbindelse, i en periode på højst fem år fra den dato, hvor støttemodtageren påbegynder driften af den nye kommercielle forbindelse. Uanset det foregående punktum kan driftsomkostninger, der opstår i forbindelse med og forud for etableringen af den nye forbindelse, tages i betragtning og afspejles i kvantificeringen af de støtteberettigede omkostninger i det første driftsår af den nye kommercielle forbindelse.
5. Med henblik på denne artikel er driftstabet den negative forskel mellem indtægterne og driftsomkostningerne ved den berørte forbindelse samt driftsomkostningerne ved arbejder i forbindelse med og forud for etableringen af den nye kommercielle forbindelse. Støtteintensiteten må højst udgøre 80 % af de støtteberettigede omkostninger i det første år, 70 % af de støtteberettigede omkostninger i det andet år, 60 % af de støtteberettigede omkostninger i det tredje år, 50 % af de støtteberettigede omkostninger i det fjerde år og 40 % af de støtteberettigede omkostninger i det femte år.
6. De omkostninger, der kan henføres til den nye kommercielle forbindelse, kan omfatte alle direkte driftsomkostninger, der opstår i forbindelse med driften af den nye kommercielle forbindelse, samt et passende bidrag til de driftsomkostninger, der vedrører både den nye kommercielle forbindelse og andre aktiviteter. De indtægter, der skal tages i betragtning, omfatter alle indtægterne fra den nye kommercielle forbindelse.
7. Hvis støtten udbetales på forhånd, foretages der et forudgående skøn over de støtteberettigede omkostninger på grundlag af rimelige fremskrivninger, og de tilbagediskonteres til deres værdi på det tidspunkt, hvor støtten blev ydet. Medlemsstaterne indfører et kontrolsystem og en tilbagebetalingsmekanisme for at sikre, at støtten ikke overstiger den gældende støtteintensitet.

AFDELING 2 – INVESTERINGSSTØTTE

Underafdeling A – Investeringsstøtte til unimodale og multimodale faciliteter til transport ad jernbane og ad indre vandveje samt til private sidespor

Artikel 12

Støtte til etablering, opgradering og fornyelse af unimodale og multimodale faciliteter til transport ad jernbane og ad indre vandveje

1. Støtte til etablering, opgradering og fornyelse (herunder udskiftning) af jernbanefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje samt multimodale faciliteter til transport ad jernbane og indre vandveje er forenelig med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.
2. Støtten ydes til enhver virksomhed, der etablerer, opgraderer og/eller fornyer jernbanefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje og multimodale faciliteter til transport ad jernbane og indre vandveje på grundlag af ordninger, bortset fra støtte til etablering, opgradering og fornyelse af multimodale godsterminaler for jernbanetrafik og trafik ad indre vandveje, som også kan ydes på ad hoc-basis. Der må kun ydes ad hoc-støtte, hvis den potentielle efterspørgsel efter kapacitet i det mindste på mellemlang sigt overstiger den aktuelle kombinerede kapacitet for den støttede kapacitet og andre eksisterende eller allerede planlagte faciliteter, der med rimelighed kan fungere som alternativer til den støttede facilitet.
3. De støtteberettigede omkostninger er de investeringsomkostninger til materielle (stationære eller mobile) og immaterielle aktiver, der er direkte forbundet med etableringen, opgraderingen eller fornyelsen af den pågældende facilitet. Investeringen kan omfatte overfladefaciliteter (såsom faciliteter til opbevaring), bygninger (såsom pakhuse og terminalbygninger) samt mobilt terminaludstyr (herunder række-trucker) i faciliteten til levering af transportrelaterede tjenester. Gennemførlighedsundersøgelser og topologiske undersøgelser såvel som omkostningerne ved planlægning og installation er også støtteberettigede.
4. Omkostningerne ved ikketransportmæssige aktiviteter er ikke støtteberettigede.
5. Støttebeløbet må ikke overskride den lavest af følgende tærskler:
 - (a) differencen mellem de støtteberettigede omkostninger og summen af investeringens driftsoverskud over dens økonomiske levetid og investeringens diskonterede slutværdi (restværdi i slutningen af investeringens økonomiske levetid). Driftsoverskuddet omfatter også nettomerfortjenesten som følge af de ikketransportmæssige aktiviteter, som er forbundet med de transportaktiviteter, der udføres i den pågældende facilitet (f.eks. leje af erhvervsområder i faciliteten). Driftsoverskuddet og slutværdien skal fratrækkes de støtteberettigede omkostninger forudgående på basis af rimelige fremskrivninger eller efterfølgende ved hjælp af en tilbagebetalingsmekanisme
 - (b) 50 % af de støtteberettigede omkostninger.
6. For støtte på højst 3 mio. EUR pr. projekt kan det maksimale støttebeløb som et alternativ til anvendelsen af metoden i stk. 5 fastsættes til op til 50 % af de støtteberettigede omkostninger.
7. Alle interesserede brugere skal gives adgang til den støttede facilitet på åbne, gennemsigtige og ikkediskriminerende vilkår i overensstemmelse med sektorlovgivningen, herunder direktiv 2012/34/EU.

8. Enhver koncession eller anden form for overdragelse til tredjemand af etablering, opgradering, drift eller leje af den facilitet, hvortil der er ydet støtte, skal tildeles på et konkurrencepræget, gennemsigtigt, ikkediskriminerende og ubetinget grundlag.
9. Når ejeren, operatøren og enhver forventet slutbruger af den støttede transportfacilitet er en del af den samme virksomhed eller er tilknyttede virksomheder som omhandlet i bilag I til denne forordning, tildeles driften af faciliteten på grundlag af en åben, konkurrencepræget, gennemsigtig og ikkediskriminerende procedure²⁹.

Artikel 13

Støtte til etablering, opgradering og fornyelse af private sidespor

1. Støtteordninger til etablering, opgradering og fornyelse (herunder udskiftning) af private sidespor er forenelig med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.
2. Der må ydes støtte til enhver virksomhed, der etablerer, opgraderer og fornyer private sidespor.
3. De støtteberettigede omkostninger er de investeringsomkostninger til materielle (stationære eller mobile) og immaterielle aktiver, der er direkte forbundet med etableringen, opgraderingen eller fornyelsen af det private sidespor. Investeringsomkostningerne kan omfatte gennemførlighedsundersøgelser og topologiske undersøgelser samt omkostningerne ved planlægning og installation. Læsseplatforme og udstyr til af- og pålæsning af tog hos de specifikke brugere indgår ikke i de støtteberettigede omkostninger.
4. Støttebeløbet må ikke overskride den lavest af følgende tærskler:
 - (a) differencen mellem de støtteberettigede omkostninger og summen af investeringens driftsoverskud over dens økonomiske levetid og investeringens diskonterede slutværdi (restværdi i slutningen af investeringens økonomiske levetid). Driftsoverskuddet og slutværdien skal fratrækkes de støtteberettigede omkostninger forudgående på basis af rimelige fremskrivninger eller efterfølgende ved hjælp af en tilbagebetalingsmekanisme
 - (b) 50 % af de støtteberettigede omkostninger.
5. For støtte på højst 500 000 EUR pr. projekt kan det maksimale støttebeløb som et alternativ til anvendelsen af metoden i stk. 4 fastsættes til op til 50 % af de støtteberettigede omkostninger.

Underafdeling B – Investeringsstøtte til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje samt af til udstyr til bæredygtig multimodal transport

²⁹ De pågældende forbundne foretagender må deltage i proceduren.

Artikel 14

Støtte til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje

1. Investeringsstøtteordninger med henblik på at støtte anskaffelsen af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje er forenelige med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.
2. De støtteberettigede omkostninger er alle investeringsomkostninger forbundet med anskaffelsen af nye eller brugte køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje. Sådanne omkostninger kan især være prisen på køre- eller fartøjet og leveringsomkostningerne. Omkostningerne ved designundersøgelser, konsulenttjenester eller ingeniørarbejde kan være støtteberettigede, såfremt de er knyttet til og er en del af den investering, der er omhandlet i denne artikel.
3. Støtten ydes til:
 - (a) nytilkomne i jernbanesektoren
 - (b) jernbanevirksomheder, virksomheder inden for transport ad indre vandveje eller leasingvirksomheder inden for jernbanesektoren eller sektoren for transport ad indre vandveje, når de er SMV'er.
4. Støtten ydes i form af en garanti til køberen af køretøjet eller fartøjet til transport ad jernbane eller indre vandveje. Garantien kan ydes direkte til de endelige støttemodtagere eller til kreditinstitutter og andre finansielle institutioner som finansielle formidlere (forudsat at støttemodtageren selv frit kan vælge den finansielle formidler). Den finansielle formidler skal kunne dokumentere, at den anvender en ordning, som sikrer, at fordelene i størst muligt omfang videregives til de endelige støttemodtagere i form af større finansieringsvolumener, mere risikofyldte porteføljer, lavere krav til sikkerhedsstillelse eller lavere rentesatser end i en situation uden offentlige garantier.
5. Garantien ydes på nye individuelle lån til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje. Det underliggende låns pålydende må ikke overstige de støtteberettigede omkostninger. Garantien må højst dække 80 % af det underliggende lån. Offentlige garantier ydes mod et gebyr på mindst 50 basispoint, hvis den tildelende medlemsstats kreditvurdering er AAA-A.
6. Garantens løbetid skal være begrænset til højst 15 år.
7. Støtte til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje må kumuleres med støtte til interoperabilitet og/eller støtte til tekniske tilpasninger og modernisering, hvis nettomeromkostningerne til interoperabilitet som defineret i artikel 16, stk. 6, og/eller investeringerne til modernisering og teknisk tilpasning som defineret i artikel 17, stk. 6, er udelukket af de støtteberettigede omkostninger, der er fastsat i stk. 2.

Artikel 15

Støtte til anskaffelse af intermodale lasteenheder og kraner om bord på fartøjer

1. Investeringsstøtteordninger til anskaffelse af nye eller brugte intermodale lasteenheder og/eller kraner om bord på fartøjer er forenelige med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.
2. Støtten ydes til enhver virksomheder, som investerer i anskaffelse af intermodale lasteenheder og kraner om bord på fartøjer.
3. Følgende omkostninger er støtteberettigede:
 - (a) for intermodale lasteenheder: differencen mellem omkostningerne ved transportenheder, der udelukkende anvendes til vejtransport, og omkostningerne ved intermodale lasteenheder, der kan omlades med henblik på bæredygtig multimodal transport
 - (b) for kraner om bord på fartøjer: den fulde anskaffelsespris.
4. De støtteberettigede omkostninger kan omfatte gennemførlighedsundersøgelser samt omkostningerne ved planlægning og installation.
5. Det støttede beløb må have en støtteintensitet på højst 30 % af de støtteberettigede omkostninger for så vidt angår stk. 3, litra a), og på højst 20 % af de støtteberettigede omkostninger for så vidt angår stk. 3, litra b).

Underafdeling C – Investeringsstøtte til interoperabilitet samt til teknisk tilpasning og modernisering

Artikel 16

Støtte til interoperabilitet

1. Investeringsstøtteordninger med henblik på at støtte investeringer i materielle og immaterielle aktiver, som bidrager til kontinuerlige trafikstrømme mellem medlemsstater eller transportformer, er forenelige med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.
2. Støtten ydes til enhver virksomhed, der foretager investeringer i udrulningen af interoperabilitetsteknologi som omhandlet i stk. 3.
3. Følgende investeringsprojekter er støtteberettigede:
 - (a) det europæiske togkontrolsystem (ETCS), det fremtidige mobilkommunikationssystem til jernbaner (FRMCS) og automatiseret togdrift (ATO) som en del af det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS) som beskrevet i afledt ret³⁰

³⁰ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695 af 10. august 2023 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af forordning (EU) 2016/919 (EUT L 222 af 8.9.2023, s. 380).

- (b) digital automatisk kobling (DAC)³¹
 - (c) tilpasning af rullende materiel til forskellige elektriske systemer
 - (d) tilpasning af rullende materiel til forskellige sporvidder
 - (e) tilpasninger af fartøjer til transport af indre vandveje med henblik på anløb i søhavne
 - (f) tilpasning af fartøjer til transport ad indre vandveje til skiftende besejlingsforhold, herunder lave vandstande
 - (g) automatisering af rullende materiel og af fartøjer til transport ad indre vandveje
 - (h) tilpasning af køretøjer og fartøjer til transport af intermodale lasteenheder
 - (i) nøgleteknologier, der er nødvendige for at gennemføre flodinformationstjenester såsom RIS-plattformen, det elektroniske kortvisnings- og informationssystem for indlandssejls, efterretning for skippere, det automatiske identifikationssystem til indlandssejls og international elektronisk melding (Electronic Reporting International)
 - (j) telematiksystemer til godstrafik og anden software til godstrafik, for så vidt som de bidrager til kontinuerlige trafikstrømme, navnlig intermodale identifikations-, tracking- og sporingssystemer, og intermodale dataudvekslingsplatforme. Investeringer i applikationer til personbefordring, som f.eks. systemer, der forsyner passagerer med oplysninger før og under rejsen, reservations- og betalingssystemer, bagagehåndteringssystemer samt styring af korrespondancen mellem passagertog og andre former for passagertransport, er ikke støtteberettigede.
4. De støtteberettigede omkostninger er alle omkostninger, der er nødvendige for at gennemføre den støtteberettigede investering. De kan navnlig omfatte omkostninger, der er nødvendige for anskaffelse og installation af den relevante teknologi, omkostninger til projektstyring og leveringsomkostninger. Vedligeholdelsesomkostninger er ikke støtteberettigede. Omkostninger i forbindelse med undersøgelser, afprøvning og godkendelse samt pilot- og prototypeanlæg er støtteberettigede. De aktiver, der finansieres med interoperabilitetsstøtten, kan være nye eller brugte. Hvad angår interoperabilitetsinvesteringer relateret til ERTMS bør omkostningerne i forbindelse med integrationen af funktionerne under det europæiske globale satellitnavigationssystem i ERTMS være støtteberettigede. Omkostninger relateret til GSM-R er ikke støtteberettigede.
5. Støtteintensiteten må ikke overstige:

³¹ DAC er en interoperabel komponent til automatisk kobling og frakobling af det rullende materiel i et godstog, både fysisk (f.eks. den mekaniske sammenkobling og luftledningen til bremsning) og digitalt (f.eks. strøm- og dataforbindelse). DAC er et vigtigt element i skabelsen af en moderne og digital europæisk jernbanegodstransport. Det vil ikke alene øge effektiviteten gennem automatiseringsprocesser, men vil også sikre tilstrækkelig energiforsyning til telematiksystemer og sikker datakommunikation i hele toget. [Henvisning til relevant afledt EU-ret indsættes, når den er vedtaget]

- (a) 80 % af de støtteberettigede omkostninger for investeringsprojekter, der falder ind under stk. 3, litra a) og b)
 - (b) 50 % af de støtteberettigede omkostninger for investeringsprojekter, der falder ind under stk. 3, litra c)-j).
6. Hvad angår interoperabilitetsinvesteringer i køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje eller i intermodale lasteenheder eller kraner om bord på fartøjer, der planlægges indkøbt, skal de støtteberettigede omkostninger begrænses til nettomeromkostningerne ved interoperabilitet, såfremt disse omkostninger ikke allerede er dækket af en anden form for støtte, navnlig støtte efter artikel 14 eller 15. Nettomeromkostningerne ved interoperabilitet bestemmes som forskellen mellem på den ene side de samlede omkostninger ved køb af det køretøj eller fartøj til transport ad jernbane eller indre vandveje eller den intermodale lasteenhed eller kran om bord på et fartøj, der planlægges indkøbt, og som er udstyret med sådanne investeringer, og på den anden side de samlede omkostninger ved køb af det samme køretøj eller fartøj eller den samme intermodale lasteenhed eller kran om bord på et fartøj eller tilsvarende uden interoperabilitetsinvesteringer i et kontrafaktisk scenario.
7. I mindst fem år efter støttens tildeling skal enhver kontraktlig ordning om overdragelse eller anvendelse mod betaling (f.eks. leasing) af aktiver, som er blevet finansieret med interoperabilitetsstøtte, indeholde en bestemmelse, der præciserer, at investeringen til sikring af interoperabilitet af det pågældende aktiv blev finansieret med statsstøtte. Den skal også indeholde en beskrivelse af de relevante betingelser, der er fastsat i stk. 9, samt en angivelse af støttebeløbet.
8. Investeringen skal være gennemført og afsluttet mindst ét år før den dato, hvorpå den støttede investering bliver obligatorisk på EU-plan.
9. Køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje, som har gavn af den støttede investering, skal forblive registreret i det relevante nationale register i enhver medlemsstat eller i et relevant europæisk register i mindst fem år efter gennemførelsen af investeringen.

Artikel 17

Støtte til teknisk tilpasning og modernisering af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje eller af udstyr til bæredygtig multimodal transport

1. Investeringsstøtteordninger med henblik på at støtte investeringer i materielle og immaterielle aktiver, som bidrager til den tekniske tilpasning og modernisering af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje eller af udstyr til bæredygtig multimodal transport, er forenelige med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.
2. Støtten ydes til enhver virksomhed, der foretager investeringer med henblik på teknisk tilpasning og modernisering af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje eller af udstyr til bæredygtig multimodal transport som omhandlet i stk. 3.
3. Følgende investeringer er støtteberettigede:

- (a) eftermontering og/eller renovering af rullende materiel
 - (b) eftermontering og/eller renovering af fartøjer til transport ad indre vandveje, f.eks. med henblik på at forbedre hydrodynamikken og effektiviteten
 - (c) eftermontering og/eller renovering af udstyr til bæredygtig multimodal transport
 - (d) teknisk tilpasning af fartøjer til nye typer fragt
 - (e) telematiksystemer til godstrafik og anden software til godstrafik, som ikke falder ind under artikel 16, såsom systemer til information inden for kun én transportform eller digitale reservations- og betalingssystemer, som ikke bidrager til kontinuerlige trafikstrømme. Investeringer i applikationer til personbefordring, som f.eks. systemer, der forsyner passagerer med oplysninger før og under rejsen, reservations- og betalingssystemer, bagagehåndtering samt styring af korrespondancen mellem passagertog og andre former for passagertransport, er ikke støtteberettigede
 - (f) logistiksystemer til optimering af lastningen
 - (g) software til trafikprognostisering (forventet afgangstidspunkt/forventet ankomsttidspunkt) og software til ruteoptimering.
4. De støtteberettigede omkostninger er alle omkostninger, der er nødvendige for at gennemføre den støtteberettigede investering. De kan navnlig omfatte omkostninger, der er nødvendige for anskaffelse og installation af den relevante teknologi, omkostninger ved opgradering af en eksisterende installeret teknologi, omkostninger til projektstyring og leveringsomkostninger. Omkostninger i forbindelse med undersøgelser, afprøvning og godkendelse samt pilot- og prototypeanlæg er støtteberettigede.
 5. Støtteintensiteten må ikke overstige 20 % af de støtteberettigede omkostninger.
 6. Hvad angår investeringer i køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje, der planlægges indkøbt, skal de støtteberettigede omkostninger begrænses til nettomerkostningerne ved teknisk tilpasning og modernisering, såfremt disse omkostningerne ikke allerede er dækket af en anden form for støtte, navnlig støtte efter artikel 14 eller 15. Nettomerkostningerne ved teknisk tilpasning og modernisering bestemmes som forskellen mellem på den ene side de samlede omkostninger ved køb af det køretøj eller fartøj til transport ad jernbane eller indre vandveje, der planlægges indkøbt, og som er udstyret med sådanne investeringer, og på den anden side de samlede omkostninger ved køb af det samme køretøj eller fartøj eller tilsvarende, der kræver teknisk tilpasning eller modernisering, i et kontrafaktisk scenario.
 7. I mindst fem år efter støttens tildeling skal enhver kontraktlig ordning om overdragelse eller anvendelse mod betaling (f.eks. leasing) af aktiver, som er blevet finansieret med støtte til teknisk tilpasning og modernisering af køretøjer eller fartøjer og af udstyr til bæredygtig multimodal transport, indeholde en bestemmelse, der præciserer, at investeringen til sikring af interoperabilitet af det pågældende aktiv, blev finansieret med statsstøtte.
 8. Investeringen skal være gennemført og afsluttet mindst ét år før den dato, hvorpå den støttede investering bliver obligatorisk på EU-plan.

Kapitel III – Kontrol

Artikel 18

Inddragelse af gruppefritagelsen

Hvis en medlemsstat yder støtte, der hævdes at være fritaget for anmeldelsespligten i denne forordning uden at leve op til betingelserne i kapitel I-II, kan Kommissionen, efter at have givet den pågældende medlemsstat lejlighed til at fremsætte sine bemærkninger, vedtage en afgørelse om, at alle eller nogle af de fremtidige støtteforanstaltninger, som den pågældende medlemsstat vedtager, og som i øvrigt lever op til betingelserne i denne forordning, skal anmeldes til Kommissionen i overensstemmelse med traktatens artikel 108, stk. 3. De foranstaltninger, der skal anmeldes, kan begrænses til de foranstaltninger, hvorved visse typer støtte ydes, eller visse støttemodtagere tilgodeses, eller til statsstøtteforanstaltninger, som vedtages af visse af den pågældende medlemsstats myndigheder.

Artikel 19

Indberetning

Medlemsstaterne sender Kommissionen:

- (a) via Kommissionens elektroniske notifikationssystem, et resumé af hver enkelt støtteforanstaltning, der er fritaget efter denne forordning, i det standardiserede format, som er fastsat i bilag III, sammen med et link, der giver adgang til støtteforanstaltningens fulde ordlyd, herunder ændringer af den, senest 20 hverdage efter foranstaltningens ikrafttræden
- (b) i elektronisk form en årlig rapport som omhandlet i Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004³² om anvendelsen af nærværende forordning indeholdende de oplysninger, der er angivet i førstnævnte forordning, for hvert hele kalenderår eller for den del af et kalenderår, hvor nærværende forordning finder anvendelse.

Artikel 20

Evaluerings

1. De støtteordninger, der er omhandlet i artikel 1, stk. 2, litra i) og j), skal gøres til genstand for en efterfølgende evaluering, hvis statsstøttebudgettet eller de afholdte udgifter hertil overstiger 150 mio. EUR i et givet år eller 750 mio. EUR i hele deres varighed. Den samlede varighed er selve ordningens varighed kombineret med eventuelle tidligere ordninger, der dækker et lignende mål og geografisk område, fra den XXX. I betragtning af evalueringens mål og for at undgå, at medlemsstaterne

³² Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 af 21. april 2004 om gennemførelse Rådets forordning (EU) 2015/1589 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

pålægges en uforholdsmæssig stor byrde, er efterfølgende evalueringer kun påkrævet for støtteordninger med en samlet varighed på mere end tre år fra den XXX.

2. Der kan dispenseres for kravet om efterfølgende evaluering for støtteordninger, der følger umiddelbart efter en ordning, som dækker et lignende mål og geografisk område, og som har været genstand for en evaluering. Dette kræver, at der er udarbejdet en endelig evalueringsrapport i overensstemmelse med den evalueringsplan, som Kommissionen har godkendt, der ikke har givet anledning til negative konklusioner. Hvis den endelige evalueringsrapport for en ordning ikke er i overensstemmelse med den godkendte evalueringsplan, skal ordningen suspenderes med øjeblikkelig virkning. Eventuelle efterfølgere til en sådan suspenderet ordning, som dækker et lignende mål og geografisk område, er ikke omfattet af gruppefritagelsen.
3. Formålet med evalueringen er at kontrollere, om de antagelser og betingelser, der ligger til grund for ordningens forenelighed, er opfyldt, navnlig støtteforanstaltningens nødvendighed og effektivitet sammenholdt med dens generelle og specifikke mål. Evalueringen skal også undersøge ordningens virkninger på konkurrencen og samhandelen.
4. For støtteordninger, der er underlagt evalueringskravet i stk. 1, skal medlemsstaterne anmelde et udkast til evalueringsplan:
 - (a) senest 20 hverdage efter ordningens ikrafttræden, hvis ordningens statsstøttebudget overstiger 150 mio. EUR i et givet år eller 750 mio. EUR i hele dens samlede varighed
 - (b) senest 30 hverdage efter en betydelig ændring, som øger ordningens budget til over 150 mio. EUR i et givet år eller 750 mio. EUR i ordningens samlede varighed
 - (c) senest 30 hverdage efter bogføringen i det officielle regnskab af udgifter under ordninger, der overstiger 150 mio. EUR i et givet år.
5. Udkastet til evalueringsplan udarbejdes i overensstemmelse med den fælles metode til evaluering af statsstøtte, som Kommissionen har vedtaget. Medlemsstaterne offentliggør den evalueringsplan, som Kommissionen har godkendt.
6. Den efterfølgende evaluering foretages af en ekspert, som er uafhængig af den støtteydende myndighed, på grundlag af evalueringsplanen. Hver evaluering skal omfatte mindst én mellemliggende og en endelig evalueringsrapport. Medlemsstaterne offentliggør begge rapporter.
7. Den endelige evalueringsrapport forelægges for Kommissionen senest ni måneder før den fritagne støtteordnings udløb. Denne periode kan afkortes for ordninger, der udløser evalueringskravet i de sidste to gennemførelsesår. Den nøjagtige rækkevidde og de nærmere bestemmelser for hver evaluering fastlægges i afgørelsen om godkendelse af evalueringsplanen. Ved anmeldelsen af efterfølgende støtteforanstaltninger med et lignende mål skal det beskrives, hvordan der er taget hensyn til resultaterne af evalueringen.

Artikel 21

Tilsyn

1. For at give Kommissionen mulighed for at føre tilsyn med den støtte, der er fritaget for anmeldelsespligten ved denne forordning, fører medlemsstaterne detaljerede fortegnelser indeholdende alle de oplysninger og al den dokumentation, der er nødvendig for at godtgøre, at alle betingelserne i denne forordning er opfyldt. De registrerede oplysninger opbevares i 10 år fra det tidspunkt, hvor ad hoc-støtten blev tildelt, eller hvor der senest blev tildelt individuel støtte inden for rammerne af støtteordningen.
2. Hvis der er tale om ordninger, hvorunder der automatisk ydes skattemæssig støtte, såsom ordninger baseret på støttemodtagernes skatteangivelser, og hvis der ikke er nogen forudgående kontrol af, at alle betingelserne for forenelighed er opfyldt for hver støttemodtager, kontrollerer medlemsstaten regelmæssigt i det mindste efterfølgende og på grundlag af stikprøver, at alle forenelighedsbetingelserne er opfyldt, og drager de nødvendige konklusioner. Medlemsstaterne opbevarer detaljerede fortegnelser i mindst 10 år fra datoen for kontrollerne.
3. Kommissionens kan anmode hver medlemsstat om at indsende alle de oplysninger og al den dokumentation, som Kommissionen finder nødvendig for at kunne føre kontrol med anvendelsen af denne forordning, herunder de i stk. 1 og 2 omhandlede oplysninger. De berørte medlemsstater giver Kommissionen de oplysninger og den dokumentation, hvorom der anmodes, senest 20 hverdage efter modtagelsen af anmodningen eller en eventuel længere frist som fastsat i anmodningen.

Kapitel IV – Afsluttende bestemmelser

Artikel 22

Overgangsbestemmelser

1. Denne forordning finder anvendelse på individuel støtte, der er tildelt, inden de relevante bestemmelser i denne forordning er trådt i kraft, hvis støtten opfylder alle denne forordnings betingelser, med undtagelse af artikel 9.
2. Støtte, der ikke er fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, i medfør af denne forordning, vurderes af Kommissionen i overensstemmelse med de relevante rammebestemmelser, retningslinjer og meddelelser.
3. Støtteordninger, der er fritaget i henhold til denne forordning, er ved udløbet af denne forordnings gyldighedsperiode fortsat fritaget i en overgangsperiode på seks måneder.

Artikel 23

1. Denne forordning træder i kraft den XXX.
2. Den anvendes indtil den XXX.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Kommissionens vegne

Formand

Ursula VON DER LEYEN

BILAG I

Definition af SMV:

Artikel 1

Virksomhed

Som virksomhed betragtes enhver enhed, uanset dens retlige form, der udøver en økonomisk aktivitet. Herunder hører også enkeltmandsvirksomheder og familievirksomheder, der udøver en håndværksmæssig aktivitet eller andre aktiviteter, samt partnerskaber eller foreninger, der regelmæssigt udøver en økonomisk aktivitet.

Artikel 2

Antal beskæftigede og finansielle tærskler til afgrænsning af virksomhedskategorierne

1. Kategorien mikrovirksomheder, små og mellemstore virksomheder (SMV'er) omfatter virksomheder, som beskæftiger under 250 personer, og som har en årlig omsætning på højst 50 mio. EUR og/eller en samlet årlig balance på højst 43 mio. EUR.
2. Ved små virksomheder i kategorien SMV forstås virksomheder, som beskæftiger under 50 personer, og som har en årlig omsætning og/eller en samlet årlig balance på højst 10 mio. EUR.
3. Ved mikrovirksomheder i kategorien små og mellemstore virksomheder forstås virksomheder, som beskæftiger under 10 personer, og som har en årlig omsætning og/eller en samlet årlig balance på højst 2 mio. EUR.

Artikel 3

Typer af virksomheder, som tages i betragtning ved beregning af antal beskæftigede og beløbsstørrelser

1. Ved "uafhængig virksomhed" forstås enhver virksomhed, der ikke betegnes som partnervirksomhed, jf. stk. 2, eller som tilknyttet virksomhed, jf. stk. 3.
2. Ved "partnervirksomhed" forstås alle virksomheder, der ikke betegnes som tilknyttede virksomheder, jf. stk. 3, og mellem hvilke der består følgende forbindelse: en virksomhed (den overordnede virksomhed) besidder alene eller i fællesskab med en eller flere tilknyttede virksomheder, jf. stk. 3, 25 % eller derover af kapitalen eller stemmerettighederne i en anden virksomhed (den underordnede virksomhed).

En virksomhed kan dog stadig betegnes som uafhængig, dvs. uden partnervirksomheder, selv om 25 %-tærsklen er nået eller overskrides, hvis der er tale om følgende investorkategorier, forudsat at disse hverken enkeltvis eller i fællesskab er tilknyttet den pågældende virksomhed som defineret i stk. 3:

- a) offentlige investeringsselskaber, venturekapitalselskaber, fysiske personer eller grupper af fysiske personer, der regelmæssigt udøver virksomhed som venturekapitalinvestorer og investerer egne midler i ikke-børsnoterede virksomheder ("business angels"), forudsat at disse business angels samlet investerer under 1 250 000 EUR i en enkelt virksomhed

- b) universiteter eller nonprofit-forskningscentre
- c) institutionelle investorer, herunder regionaludviklingsfonde
- d) selvstyrende lokale myndigheder med et årligt budget på mindre end 10 mio. EUR og færre end 5 000 indbyggere.

3. Ved "tilknyttede virksomheder" forstås virksomheder, mellem hvilke der består en af følgende former for forbindelse:

- a) en virksomhed besidder flertallet af de stemmerettigheder, der er tillagt aktionærerne eller deltagerne i en anden virksomhed
- b) en virksomhed har ret til at udnævne eller afsætte et flertal af medlemmerne af administrations-, ledelses- eller tilsynsorganet i en anden virksomhed
- c) en virksomhed har ret til at udøve en bestemmende indflydelse over en anden virksomhed i medfør af en med denne indgået aftale eller i medfør af en bestemmelse i dennes vedtægter
- d) en virksomhed, som er aktionær eller selskabsdeltager i en anden virksomhed, råder alene, i medfør af en aftale med andre aktionærer eller selskabsdeltagere i denne anden virksomhed, over flertallet af aktionærernes eller selskabsdeltagernes stemmerettigheder.

Der består en formodning om, at der ikke foreligger bestemmende indflydelse, hvis de i stk. 2, andet afsnit, nævnte investorer hverken direkte eller indirekte blander sig i forvaltningen af den pågældende virksomhed, når der ses bort fra de rettigheder, som de har i deres egenskab af indehavere af kapitalandele.

Virksomheder mellem hvilke der, via en eller flere andre virksomheder, eller med de i stk. 2 nævnte investorer, består en eller flere forbindelser som nævnt i første afsnit, betragtes også som tilknyttede virksomheder.

Virksomheder, mellem hvilke der via en fysisk person eller en gruppe af fysiske personer, som handler i fællesskab, består en eller flere af disse forbindelser, betragtes også som tilknyttede virksomheder, hvis disse virksomheder udøver deres aktiviteter eller en del af deres aktiviteter på det samme relevante marked eller på tilgrænsende markeder.

Som "tilgrænsende marked" betragtes markedet for et produkt eller en tjenesteydelse i et foregående eller efterfølgende omsætningsled i forhold til det relevante marked.

4. Bortset fra de tilfælde, der er omhandlet i stk. 2, andet afsnit, betragtes en virksomhed ikke som en SMV, hvis mindst 25 % af dens kapital eller dens stemmerettigheder kontrolleres direkte eller indirekte af et eller flere offentlige organer enkeltvis eller i fællesskab.

5. Virksomhederne kan afgive en erklæring om deres status som uafhængig virksomhed, partnervirksomhed eller tilknyttet virksomhed samt om dataene vedrørende de i artikel 2 nævnte tærskler. Selv om kapitalen er spredt på en sådan måde, at det ikke er muligt præcist at afgøre, hvem der ejer den, kan en sådan erklæring afgives, ved at virksomheden i god tro erklærer, at den med rimelighed kan antage, at en enkelt virksomhed eller flere indbyrdes tilknyttede virksomheder i fællesskab eller fysiske personer eller en gruppe af fysiske personer ikke ejer mindst 25 % af den. Sådanne erklæringer bevirker ingen indskrænkning af den kontrol, som er fastlagt i de nationale regler eller i EU-reglerne.

Artikel 4

Data, der skal anvendes ved beregning af antal beskæftigede, beløbsstørrelser og referenceperiode

1. De data, der anvendes ved beregning af antal beskæftigede og beløbsstørrelser, er dataene fra det seneste afsluttede regnskabsår, og de beregnes på årsbasis. De anvendes fra datoen for regnskabsafslutningen. Det pågældende omsætningsbeløb beregnes eksklusive moms og andre indirekte skatter og afgifter.
2. Hvis en virksomhed på datoen for regnskabsafslutningen konstaterer, at tærsklerne for antal beskæftigede eller de finansielle tærskler, som anført i artikel 2, på årsbasis er overskredet eller ikke er nået, medfører dette kun, at virksomheden får eller mister status som mellemstor virksomhed, lille virksomhed eller mikrovirksomhed, hvis tærsklerne er overskredet i to på hinanden følgende regnskabsår.
3. Hvis der er tale om nyetablerede virksomheder, hvis regnskaber endnu ikke er afsluttet, beregnes de pågældende data på grundlag af et skøn foretaget i god tro i løbet af regnskabsåret.

Artikel 5

Antal beskæftigede

1. Antal beskæftigede er lig antallet af årsværk, dvs. det antal personer, der på fuld tid har arbejdet i den pågældende virksomhed eller for denne virksomheds regning i løbet af hele det pågældende år. Arbejde præsteret af personer, der ikke har arbejdet hele året, personer som har arbejdet på deltid, uanset arbejdsforholdets varighed, og sæsonarbejdende indgår som brøkdele af årsværk. Til beskæftigede medregnes:
 - a) lønmodtagere
 - b) personer, der arbejder for virksomheden, har et underordningsforhold til denne og sidestilles med lønmodtagere i national ret
 - c) aktive virksomhedsejere
 - d) partnere, der regelmæssigt arbejder i virksomheden og nyder godt af økonomiske fordele fra virksomhedens side.
2. Lærlinge og elever under erhvervsuddannelse, som har indgået en lærlingekontrakt eller en erhvervsuddannelseskontrakt, medregnes ikke i antal beskæftigede. Barselsorlov og forældreorlov medregnes ikke.

Artikel 6

Fastlæggelse af data om en virksomhed

1. Er der tale om en uafhængig virksomhed, fastsættes dataene, herunder antal beskæftigede, udelukkende på grundlag af denne virksomheds regnskaber.
2. Er der tale om en virksomhed, der har partnervirksomheder eller tilknyttede virksomheder, fastsættes dataene, herunder antal beskæftigede, på grundlag af virksomhedens regnskaber og

andre data eller – såfremt sådanne foreligger – virksomhedens konsoliderede regnskab eller de konsoliderede regnskaber, hvori virksomheden indgår ved konsolidering.

De i første afsnit nævnte data forenes med dataene for den pågældende virksomheds eventuelle partnervirksomheder, der er umiddelbart over- eller underordnet denne. Foreningen sker proportionelt med den højeste af enten den procentvise andel af kapitalen eller af stemmerettighederne. Er der tale om gensidig deltagelse, anvendes den højeste af disse procentsatser.

Til de i første og andet afsnit nævnte data lægges 100 % af dataene for eventuelle virksomheder, der er direkte eller indirekte tilknyttet den pågældende virksomhed, og som ikke allerede indgår i regnskaberne ved konsolidering.

3. Ved anvendelsen af stk. 2 er dataene for virksomheder, der er tilknyttet den pågældende virksomhed, de data, der fremgår af deres regnskaber og andre data, i konsolideret form, såfremt denne findes. Dertil lægges 100 % af dataene for virksomheder, der er tilknyttet disse partnervirksomheder, undtagen hvis deres data allerede indgår ved konsolidering.

Ved anvendelsen af stk. 2 er dataene for virksomheder, der er tilknyttet den pågældende virksomhed, de data, der fremgår af deres regnskaber og andre data, i konsolideret form, såfremt denne findes. Til disse føjes proportionelt dataene for eventuelle partnervirksomheder til disse tilknyttede virksomheder, der er umiddelbart over- eller underordnet disse, hvis de ikke allerede indgår i det konsoliderede regnskab i et forhold, som mindst svarer til den procentsats, der er fastsat i henhold til stk. 2, andet afsnit.

4. Hvis antallet af beskæftigede i en given virksomhed ikke fremgår af det konsoliderede regnskab, beregnes antallet ved proportionel forening af dataene for de virksomheder, som denne virksomhed er partnervirksomhed med, og med tillæg af dataene vedrørende de virksomheder, som den er tilknyttet.

BILAG II

Foranstaltninger, der er omfattet af gruppefritagelsesforordningen for transport, og foranstaltninger, der skal anmeldes i henhold til retningslinjerne for landtransport og multimodal transport ("transportretningslinjerne").

Primært mål	Gruppefritagelsesforordningen		Retningslinjerne	
	Foranstaltning	Tilladt intensitet	Foranstaltning	Tilladt intensitet
Driftsstøtte til nedbringelse af eksterne transportomkostninger	Støtteordninger	<p><i>50 % af de støtteberettigede omkostninger</i></p> <p><i>[60] % af de støtteberettigede omkostninger for støtte ydet til kombineret transport</i></p>	<p>Ad hoc-støtte</p> <p>Støtteordninger med højere intensiteter end dem der er tilladt efter gruppefritagelsesforordningen</p> <p>Støtteordninger, som ikke følger Kommissionens håndbog</p>	<i>75 % af de støtteberettigede omkostninger</i>
Driftsstøtte til etablering af nye kommercielle forbindelser	<p>Støtteordninger</p> <p>Individuelt støttebeløb tildelt under en ordning pr. projekt < 15 mio. EUR</p>	<p><i>80 % af de støtteberettigede omkostninger i det første driftsår, 70 % i det andet år, 60 % i det tredje år, 50 % i det fjerde år og 40 % i det femte år</i></p>	<p>Ad hoc-støtte</p> <p>Individuelt støttebeløb tildelt under en ordning pr. projekt ≥ 15 mio. EUR</p>	<p><i>80 % af de støtteberettigede omkostninger i det første driftsår, 70 % i det andet år, 60 % i det tredje år, 50 % i det fjerde år og 40 % i det femte år</i></p>
Investeringsstøtte til etablering, opgradering og fornyelse af unimodale eller multimodale faciliteter til transport ad jernbane eller indre vandveje	<p>Støtteordninger</p> <p>Individuelt støttebeløb tildelt under en ordning pr. projekt < 20 mio. EUR</p> <p>Ad hoc-støtte til bæredygtige multimodale godsterminaler < 10 mio. EUR</p>	<p><i>50 % af de støtteberettigede omkostninger, hvis støtten < 3 mio. EUR pr. projekt</i></p> <p><i>50 % af de støtteberettigede omkostninger, men inden for den tilladte forskel mellem de støtteberettigede omkostninger og driftsoverskuddet af</i></p>	<p>Ad hoc-støtte</p> <p>Ad hoc-støtte til bæredygtige multimodale godsterminaler ≥ 10 mio. EUR</p> <p>Individuelt støttebeløb tildelt under en ordning pr. projekt ≥ 20 mio. EUR</p> <p>Støtteordninger med højere intensiteter end dem der er tilladt efter</p>	<p><i>Finansieringskløften er begrænset til 100 % af de støtteberettigede omkostninger</i></p> <p><i>Ingen tærskel, hvis ad hoc-støtten tildeles gennem en konkurrencepræget udbudsprocedure</i></p>

		<i>investeringen over dens levetid og slutværdien, hvis støtten \geq 3 mio. EUR pr. projekt</i>	gruppefritagelsesforordningen	
Investeringsstøtte til etablering, opgradering og fornyelse af private sidespor	Støtteordninger Individuelt støttebeløb tildelt under en ordning pr. projekt < 2 mio. EUR	<i>50 % af de støtteberettigede omkostninger, hvis støtten < 500 000 EUR pr. projekt</i> <i>50 % af de støtteberettigede omkostninger, men inden for den tilladte forskel mellem de støtteberettigede omkostninger og driftsoverskuddet af investeringen over dens levetid og slutværdien, hvis støtten \geq 500 000 EUR pr. projekt</i>	Ad hoc-støtte Individuelt støttebeløb tildelt under en ordning pr. projekt \geq 2 mio. EUR Støtteordninger med højere intensiteter end dem der er tilladt efter gruppefritagelsesforordningen	<i>Finansieringskløften er begrænset til 100 % af de støtteberettigede omkostninger</i>
Investeringsstøtte til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje	Støtteordninger	<i>Underliggende låns pålydende \leq de støtteberettigede omkostninger</i> <i>Garantidækning \leq 80 % af det underliggende lån</i>	Ad hoc-støtte Støtteordninger med højere intensiteter end dem der er tilladt efter gruppefritagelsesforordningen	<i>Underliggende låns pålydende \leq de støtteberettigede omkostninger</i> <i>Garantidækning \leq 90 % af det underliggende lån</i>
Investeringsstøtte til anskaffelse af intermodale lasteenheder og kraner om bord på fartøjer	Støtteordninger	<i>30 % af de støtteberettigede omkostninger (for intermodale lasteenheder)</i> <i>20 % af de støtteberettigede omkostninger</i>	Ikke relevant	

		<i>(for kraner om bord på fartøjer)</i>		
Investeringsstøtte til opnåelse af interoperabilitet	Støtteordninger	<p><i>50 % af de støtteberettigede omkostninger</i></p> <p><i>80 % af de støtteberettigede omkostninger (for ERTMS og DAC)</i></p>	<p>Ad hoc-støtte</p> <p>Støtteordninger med højere intensiteter end dem der er tilladt efter gruppefritagelsesforordningen eller investeringer, der ikke er opført på den liste, der er omfattet af gruppefritagelsesforordningen</p>	<p><i>50 % af de støtteberettigede omkostninger</i></p> <p><i>80 % af de støtteberettigede omkostninger (for ERTMS og DAC)</i></p> <p><i>Finansieringskløften er begrænset til 100 % af de støtteberettigede omkostninger</i></p>
Investeringsstøtte til teknisk tilpasning og modernisering af køretøjer, fartøjer og udstyr til bæredygtig multimodal transport	Støtteordninger	<i>20 % af de støtteberettigede omkostninger</i>	<p>Ad hoc-støtte</p> <p>Støtteordninger med højere intensiteter end dem der er tilladt efter gruppefritagelsesforordningen eller investeringer, der ikke er opført på den liste, der er omfattet af gruppefritagelsesforordningen</p>	<p><i>20 % af de støtteberettigede omkostninger</i></p> <p><i>Finansieringskløften er begrænset til 100 % af de støtteberettigede omkostninger</i></p>

BILAG III

OPLYSNINGER VEDRØRENDE STATSSTØTTE, DER ER FRITAGET EFTER DENNE FORORDNING

DEL I – fremsendes via Kommissionens elektroniske notifikationssystem, jf. artikel 19

Sag nr.	<i>(udfyldes af Kommissionen)</i>	
Medlemsstat	.....
Medlemsstatens referencenr.	.....
Region	Regionens eller regionernes navn(e) (NUTS ⁽¹⁾)	Regionalstøttestatus ⁽²⁾
Støtteydende myndighed	Navn	.....
	Postadresse	.....
	Websted	.....
Foranstaltningens betegnelse	.....
Nationalt retsgrundlag (henvisning til den nationale officielle publikation)	.....
Internetlink til støtteforanstaltningens fulde ordlyd	.....
Foranstaltningens type	<input type="checkbox"/> Ordning	
	<input type="checkbox"/> Ad hoc-støtte	Navn på støttemodtageren og den koncern ⁽³⁾ denne eventuelt tilhører
Ændring af en eksisterende støtteordning eller ad hoc-støtte		Statsstøttesagsnummer i Kommissionen
	<input type="checkbox"/> Forlængelse	.....
	<input type="checkbox"/> Ændring	.....
Varighed ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Ordning	dd/mm/åååå til dd/mm/åååå
Tildelingsdato ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> Ad hoc-støtte	dd/mm/åååå
Erhvervssektor(er)	<input type="checkbox"/> Alle støtteberettigede erhvervssektorer	
	<input type="checkbox"/> Støtte begrænset til særlige sektorer: Angiv NACE-reference på koncernniveau ⁽⁶⁾

Type støttemodtager	<input type="checkbox"/> SMV		
	<input type="checkbox"/> Store virksomheder		
Budget	Samlede planlagte årlige udgifter til ordningen ⁽¹⁾	I national valuta (hele beløb)	
	Samlede ad hoc-støtte, der er tildelt virksomheden ⁽⁸⁾	I national valuta (hele beløb)	
	<input type="checkbox"/> For garantier ⁽⁹⁾	I national valuta (hele beløb)	
Støtteinstrument	<input type="checkbox"/> Tilskud/rentetilskud		
	<input type="checkbox"/> Lån/Tilbagebetalingspligtige forskud		
	<input type="checkbox"/> Garanti (evt. med henvisning til kommissionsafgørelse ⁽¹⁰⁾)		
	<input type="checkbox"/> Skattefordel eller skattefritagelse		
	<input type="checkbox"/> Indskud af risikokapital		
	<input type="checkbox"/> Andet (bedes angivet nærmere) Angiv, under hvilken af nedennævnte generelle kategorier støtten bedst kan henføres med hensyn til dens virkning/funktion: <input type="checkbox"/> Tilskud <input type="checkbox"/> Lån <input type="checkbox"/> Garanti <input type="checkbox"/> Skattefordel <input type="checkbox"/> Indskud af risikokapital		
<input type="checkbox"/> Hvis samfinansieret med EU-fonde	EU-fonden(es) navn(e):	Finansieringsbeløb	I national valuta ... (hele beløb)

⁽¹⁾ NUTS — den fælles nomenklatur for statistiske regionale enheder. Regionen specificeres typisk på niveau 2.
⁽²⁾ Traktatens artikel 107, stk. 3, litra a) (status »A«), traktatens artikel 107, stk. 3, litra c) (status »C«), ikkestøttede områder, dvs. områder, der ikke er regionalstøtteberettigede (status »N«).
⁽³⁾ En virksomhed er i henhold til traktatens konkurrenceregler og denne forordning enhver enhed, der er involveret i en økonomisk aktivitet, uanset dens retlige status og den måde, hvorpå den er finansieret. Domstolen har fastslået, at enheder, som (de jure eller de facto) kontrolleres af en og samme enhed, skal betragtes som én virksomhed.
⁽⁴⁾ Det tidsrum, for hvilket den støttetildelende myndighed kan afgive støttetilsagn.
⁽⁵⁾ Fastsat i henhold til artikel 2, nr. 27), i forordningen.
⁽⁶⁾ NACE Rev. 2 — statistisk nomenklatur for økonomiske aktiviteter i Den Europæiske Union. Sektoren skal normalt angives på koncernniveau.
⁽⁷⁾ Hvis der er tale om en støtteordning: Angiv de samlede årlige budgetbevillinger eller det skønnede årlige skatteprovenutab for alle de støtteinstrumenter, ordningen omfatter.
⁽⁸⁾ Hvis der er tale om ad hoc-støtte: Anfør det samlede støttebeløb/skatte- og afgiftstab.
⁽⁹⁾ For garantiers vedkommende angives det (maksimale) lånebeløb, der garanteres for.
⁽¹⁰⁾ Der henvises eventuelt til den afgørelse, hvorved Kommissionen godkendte metoden for beregning af bruttosubventionsækvivalenten, jf. forordningens artikel 5, stk. 2, litra c).

DEL II – fremsendes via Kommissionens elektroniske notifikationssystem, jf. artikel 19

Angiv den bestemmelse i gruppefritagelsesforordningen for transport, der ligger til grund for støtteforanstaltningen.

Primært mål	Maksimal støtteintensitet i % af de støtteberettigede omkostninger	Samlet budget

Driftsstøtteordning til nedbringelse af eksterne omkostninger ved transport (artikel 10)	... %	... i national valuta (pr. ordning pr. år)
Driftsstøtteordning til etablering af nye kommercielle forbindelser (artikel 11)	... %	... i national valuta
Investeringsstøtteordning til faciliteter (artikel 12)	... %	... i national valuta
Ad hoc-investeringsstøtte til bæredygtige multimodale godsterminaler (artikel 12)	... %	... i national valuta (pr. projekt)
Investeringsstøtteordning til private sidespor (artikel 13)	... %	... i national valuta
Investeringsstøtteordning til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje (artikel 14)	... %	... i national valuta
Investeringsstøtteordning til anskaffelse af intermodale lasteenheder og kraner om bord på fartøjer (artikel 15)	... %	... i national valuta
Investeringsstøtteordning til opnåelse af interoperabilitet (artikel 16)	... %	... i national valuta
Investeringsstøtteordning til tekniske tilpasninger og modernisering (artikel 17)	... %	... i national valuta

BILAG IV

Bestemmelser om offentliggørelse af oplysninger som fastsat i artikel 9

Medlemsstaternes centrale statsstøtwebsteder, hvor de oplysninger, der er omhandlet i artikel 7 skal offentliggøres, udformes på en måde, der giver let adgang til oplysningerne. Oplysningerne skal offentliggøres i et regnearkformat, som giver mulighed for at søge i, udvælge og let offentliggøre oplysninger på internettet, f.eks. i CSV- eller XML-format. Alle interesserede skal have ubegrænset adgang til webstedet. Der må ikke stilles krav om brugerregistrering forud for adgangen til webstedet.

I forbindelse med individuelle tildelinger efter artikel 9, stk. 1, litra c), skal følgende oplysninger offentliggøres:

- a) Støttemodtagerens navn
- b) Støttemodtagerens identifikator
- c) Type virksomhed (SMV/stor) på tildelingstidspunktet
- d) Region, hvori støttemodtageren er etableret, på NUTS II-niveau³³
- e) NACE-reference på koncernniveau³⁴
- f) Støtteelement, hele beløb i national valuta³⁵
- g) Støtteinstrument³⁶ (tilskud/rentetilskud, lån/tilbagebetalingspligtige forskud/tilbagebetalingspligtigt lån, garanti, skattefordel eller skatte- og afgiftsfritagelse, risikofinansiering, andet (præciser venligst))
- h) Dato for støttens tildeling
- i) Målet med støtten
- j) Støttetildelende myndighed
- k) Foranstaltningens betegnelse³⁷.

³³ NUTS – Nomenklaturen over Statistiske Territoriale Enheder. Regionen specificeres typisk på niveau 2.

³⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1893/2006 af 20. december 2006 om oprettelse af den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter NACE rev. 2 og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3037/90 og visse EF-forordninger om bestemte statistiske områder (EUT L 393 af 30.12.2006, s. 1).

³⁵ Ved driftsstøtte kan det årlige støttebeløb pr. støttemodtager anføres. Ved investeringsstøtte angives investeringsbeløbet. Ved foranstaltninger i henhold til artikel 12 angives bruttosubventionsækvivalenten.

³⁶ Hvis støtten ydes via flere støtteinstrumenter, skal støttebeløbet anføres pr. instrument.

³⁷ Som anført af Kommissionen under den elektroniske procedure, der er omhandlet i artikel 11 i denne forordning.