



EUROPESE
COMMISSIE

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

ANNEX

SENSITIVE*
UNTIL ADOPTION

BIJLAGE

bij

MEDEDELING VAN DE COMMISSIE

Goedkeuring van de inhoud van een ontwerp van verordening van de Commissie waarbij bepaalde categorieën steun in de sectoren spoorvervoer, binnenvaart en multimodaal vervoer op grond van de artikelen 93, 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard

* 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>

BIJLAGE
**Verordening van de Commissie waarbij bepaalde categorieën steun in de sectoren
spoorvervoer, binnenvaart en multimodaal vervoer op grond van de artikelen 93, 107 en
108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard**

(Voor de EER relevante tekst)

ONTWERP

DE EUROPESE COMMISSIE,

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

Gezien Verordening (EU) 2022/2586 van de Raad van 19 december 2022 betreffende de toepassing van de artikelen 93, 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op bepaalde soorten staatssteun in de sectoren spoorvervoer, binnenvaart en multimodaal vervoer¹ en met name artikel 1,

Na raadpleging van het Adviescomité inzake overheidssteun,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Staatsfinanciering die aan de criteria van artikel 107, lid 1, van het Verdrag voldoet, is staatssteun en moet ingevolge artikel 108, lid 3, van het Verdrag bij de Commissie worden aangemeld. De Raad kan evenwel krachtens artikel 109 van het Verdrag categorieën steun vaststellen die van die aanmeldingsverplichting worden vrijgesteld. Overeenkomstig artikel 108, lid 4, van het Verdrag kan de Commissie verordeningen voor die soorten staatssteun vaststellen.
- (2) In Verordening (EU) 2022/2586 wordt de Commissie de bevoegdheid verleend om te verklaren dat steun ten behoeve van de coördinatie van het vervoer als bedoeld in artikel 93 van het Verdrag onder bepaalde voorwaarden van de aanmeldingsverplichting kan worden vrijgesteld.
- (3) Steun aan het spoorvervoer, de binnenvaart en multimodaal vervoer wordt met het Verdrag verenigbaar geacht indien die steun beantwoordt aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer of overeenkomt met de vergoeding van bepaalde met het begrip “openbare dienst” verbonden verplichte dienstverrichtingen overeenkomstig artikel 93 van het Verdrag.
- (4) Om de EU-doelen inzake klimaatneutraliteit te bereiken die in 2019 door de Commissie zijn voorgesteld en in de Europese Green Deal² zijn vervat, is een fundamentele groene en digitale transformatie van het vervoer in de EU nodig. In het kader van de strategie

¹ PB L 338 van 30.12.2022, blz. 35, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj?locale=nl>.

² Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Europese Raad, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's “De Europese Green Deal” (COM(2019) 640 final).

van de Commissie voor duurzame en slimme mobiliteit uit 2020³ riep de EU de lidstaten op tot maatregelen om alle vervoerswijzen te verduurzamen en om een overgang naar duurzamere vervoerswijzen te bevorderen.

- (5) In artikel 11 van het Verdrag wordt de inzet van de Commissie voor milieubescherming en duurzaamheid benadrukt, en met name de integratie van milieueisen in de formulering en uitvoering van haar beleid en optreden. De Commissie erkent het belang van duurzame praktijken in het vervoer.
- (6) Bij de toepassing van artikel 93 van het Verdrag heeft de Commissie ondervonden dat bepaalde categorieën staatssteun die aan de behoeften van de coördinatie van het vervoer beantwoorden, de mededinging en de handel tussen lidstaten niet in aanzienlijke mate verstoren, mits zij voldoen aan een aantal duidelijke verenigbaarheidscriteria die zijn vastgesteld op basis van de ervaringen met de besluitvormingspraktijk.
- (7) Deze verordening moet van toepassing zijn op staatssteunmaatregelen die worden genomen ten behoeve van ondernemingen in de sectoren spoorvervoer, binnenvaart en multimodaal vervoer.
- (8) Steun die voldoet aan alle voorwaarden van deze verordening, zowel in het algemeen als specifiek voor de desbetreffende categorieën steun, moet worden vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag.
- (9) Voor staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, van het Verdrag die niet onder deze verordening valt, blijft de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag gelden. Deze verordening laat voor de lidstaten de mogelijkheid onverlet om steun aan te melden waarvan de doelstellingen in overeenstemming zijn met doelstellingen die onder deze verordening vallen.
- (10) Deze verordening moet verdere vereenvoudiging en meer transparantie mogelijk maken, evenals een doeltreffende evaluatie en controles van de naleving van de staatssteunregels op nationaal en EU-niveau, en tegelijkertijd de institutionele bevoegdheden van de Commissie en de lidstaten waarborgen. Dit sluit aan bij de mededeling van de Commissie over de modernisering van het EU-staatssteunbeleid⁴ en de resultaten van de geschiktheidscontrole die de Commissie in 2020 heeft verricht⁵, waarin werd benadrukt dat de administratieve lasten moeten worden verminderd en overheidsmiddelen doelmatig moeten worden besteed.
- (11) De algemene voorwaarden voor de toepassing van deze verordening zijn gebaseerd op een aantal gemeenschappelijke beginselen, die waarborgen dat de steun i) coördinatie van het vervoer tot doel heeft; ii) een duidelijk stimulerend effect heeft; iii) noodzakelijk, passend en evenredig is; iv) op volledig transparante wijze wordt toegekend, aan controles wordt onderworpen en geregeld wordt geëvalueerd; en v) niet zodanig op de mededinging en de handel van invloed is dat de algemene belangen van de EU worden geschaad.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ COM(2012) 209 final van 8.5.2012.

⁵ Werkdocument van de diensten van de Commissie van 30 oktober 2020, Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance (Geschiktheidscontrole van het moderniseringspakket voor staatssteun uit 2012, richtsnoeren voor het spoorvervoer en kortlopende exportkredietverzekeringen), SWD(2020) 257 final.

- (12) Om te waarborgen dat de steun noodzakelijk is, en als prikkel fungeert om activiteiten of projecten verder te ontwikkelen, moet deze verordening niet gelden voor steun aan activiteiten die de begunstigde hoe dan ook zou ontplooien, ook zonder steun. Steun moet volgens deze verordening alleen van aanmelding worden vrijgesteld indien de werkzaamheden aan het gesteunde project of de gesteunde activiteit pas aanvangen nadat de begunstigde de steun schriftelijk heeft aangevraagd.
- (13) Ten aanzien van onder deze verordening vallende ad-hocinvesteringssteun aan een begunstigde grote onderneming moet de lidstaat waarborgen dat niet alleen wordt voldaan aan de voorwaarden inzake het stimulerende effect die gelden voor begunstigde kmo's, maar zich er ook van vergewissen dat de begunstigde, blijkens diens interne documenten, de levensvatbaarheid van de gesteunde investering heeft onderzocht in een scenario mét en een scenario zonder steun. In dergelijke gevallen moet de lidstaat verifiëren of uit die documenten daadwerkelijk blijkt dat de steun zal leiden tot een wezenlijke vergroting van de omvang van de gesteunde investering, tot een wezenlijke stijging van het totaalbedrag dat de begunstigde aan die investering besteedt, en/of tot een wezenlijke versnelling van de voltooiing van de investering.
- (14) Voor automatische steunregelingen in de vorm van belastingvoordelen moet nog steeds een specifieke voorwaarde betreffende het stimulerende effect gelden, aangezien de uit dit soort steunregelingen voortvloeiende steun automatisch wordt toegekend. Deze specifieke voorwaarde houdt in dat met die steunregelingen alleen projecten of activiteiten mogen worden gesteund waarvoor de werkzaamheden pas van start gaan nadat die regelingen in werking zijn getreden. Deze voorwaarde mag echter niet gelden in het geval van vervolgstunregelingen, als de activiteit reeds onder de voorgaande regelingen viel in de vorm van belastingvoordelen. Voor de beoordeling van het stimulerende effect van vervolgstunregelingen geldt als ijkpunt het moment waarop de belastingmaatregel voor het eerst werd vastgesteld in de oorspronkelijke regeling.
- (15) Exploitatiesteun die is bedoeld om de externe kosten te verlagen van vervoer dat aan de voorwaarden van deze verordening voldoet, moet als steun met een stimulerend effect worden beschouwd als die steun wordt doorgegeven aan de gebruikers en zo de vraag naar duurzame vervoersdiensten en een verschuiving tussen vervoerswijzen doet toenemen. Door middel van voorlichting moet meer bekendheid worden gegeven aan de maatregelen die beschikbaar zijn om de verschillen in concurrentievermogen te verkleinen tussen duurzame vervoerswijzen over land en het wegvervoer of andere concurrerende en meer vervuilende vervoerswijzen, en moet de steun dus zichtbaar worden gemaakt in de prijs die gebruikers moeten betalen. Exploitatiesteun die is bedoeld om de externe kosten van vervoer te verlagen, mag dus in geen geval worden toegekend wanneer de meer vervuilende vervoerswijze geen levensvatbaar alternatief is voor de duurzame vervoerswijze. Voor passagiersdiensten is er altijd een vervuilender maar commercieel levensvatbaar alternatief voor spoorwegvervoer of de binnenvaart, maar in de goederensector hangt het concurrentievermogen af van de vervoersafstand. Dat geldt niet voor wagenladingvervoer omdat die vorm van unimodaal vervoer per spoor ongeacht de afgelegde afstand minder winstgevend dan wegvervoer is vanwege de kosten voor het ophalen en samenvoegen van wagons van verschillende klanten.
- (16) Om transparantie, gelijke behandeling en een doeltreffend toezicht te waarborgen, moet deze verordening alleen van toepassing zijn op steun waarvan het brutosubsidie-equivalent vooraf nauwkeurig kan worden berekend zonder dat een risicobeoordeling hoeft te worden uitgevoerd ("transparante steun"). Voor bepaalde steuninstrumenten, waaronder leningen, garanties, belastingmaatregelen, risicofinancieringsmaatregelen en

met name terugbetaalbare voorschotten, wordt in deze verordening vastgesteld onder welke voorwaarden deze als transparant kunnen worden beschouwd. Kapitaalinjecties mogen niet als transparante steun worden beschouwd. Voor kleine en middelgrote ondernemingen (kmo's) worden in de mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun in de vorm van garanties⁶ niveaus van jaarpremies vermeld waarboven een staatsgarantie niet als steun wordt beschouwd.

- (17) Om te waarborgen dat steun evenredig is en tot het benodigde bedrag beperkt blijft, worden in deze verordening maximale steunbedragen vastgesteld in de vorm van steunintensiteiten in verhouding tot een reeks in aanmerking komende kosten. Gezien de ervaringen van de Commissie wordt de steunintensiteit zodanig vastgesteld dat verstoringen van de mededinging en de handel door de gesteunde activiteit tot een minimum worden beperkt en tegelijkertijd het tekortschieten van de markt of andere belemmeringen voor de coördinatie van het vervoer op een passende wijze worden aangepakt.
- (18) Bij de berekening van de steunintensiteit mogen alleen in aanmerking komende kosten worden meegerekend. Dat kosten in aanmerking komen, moet blijken uit duidelijke, specifieke en actuele bewijsstukken. Bij deze verordening wordt geen vrijstelling verleend voor steun die de desbetreffende steunintensiteit te boven gaat. In alle gevallen moeten onder de gebruikte cijfers de bedragen vóór aftrek van belastingen of andere heffingen worden verstaan. Steun die in meerdere tranches wordt uitgekeerd, moet worden gediscoteerd tot de waarde ervan op het moment van toekenning van de steun. De in aanmerking komende kosten moeten ook worden gediscoteerd tot hun waarde op het moment van toekenning van de steun. Het rentepercentage dat voor de discontering en voor de berekening van het steunbedrag moet worden gebruikt wanneer de steun niet in de vorm van een rechtstreekse subsidie wordt verleend, moet respectievelijk het disconteringspercentage en het referentiepercentage zijn dat op het moment van toekenning geldt. Deze percentages worden vastgesteld in de Mededeling van de Commissie over de herziening van de methode waarmee de referentie- en disconteringspercentages worden vastgesteld⁷.
- (19) De Commissie moet erop toezien dat goedgekeurde steun de mededinging en de handel niet zodanig beïnvloedt dat het gemeenschappelijk belang van de Unie wordt geschaad. Daarom moet steun aan een begunstigde ten aanzien van wie een bevel tot terugvordering uitstaat ingevolge een eerder besluit van de Commissie waarin steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt is verklaard, van het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgesloten.
- (20) Steun aan ondernemingen in moeilijkheden moet van het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgesloten omdat dergelijke steun moet worden getoetst aan de Richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan niet-financiële ondernemingen in moeilijkheden⁸.
- (21) In deze verordening is de uitgebreide ervaring verwerkt die de Commissie heeft opgedaan met het beoordelen van exploitatiesteun die is bedoeld om de externe kosten

⁶ PB C 155 van 20.6.2008, blz. 10.

⁷ PB C 14 van 19.1.2008, blz. 6.

⁸ PB C 249 van 31.7.2014, blz. 1.

van vervoer te verlagen. Die steun moet worden gekwantificeerd op basis van de externe kosten die worden vermeden door over te stappen op een vervoersoplossing die groener is dan een concurrerende en meer vervuilende wijze van vervoer, waaronder het wegvervoer. Steun kan inhouden dat spoorwegondernemingen voor het gebruik van spoorweginfrastructuur lagere heffingen betalen dan ondernemingen in het wegvervoer voor het gebruik van wegen. Exploitatiesteun die is bedoeld om de externe kosten van vervoer te verlagen, mag alleen onder deze verordening vallen wanneer verstoringen van de mededinging en de handel beperkt van omvang zijn en aan welomschreven voorwaarden zijn onderworpen. Dit is het geval wanneer de vermeden externe kosten worden berekend volgens de regels en methoden van het handboek van de Commissie over de externe kosten van vervoer⁹ en de steunintensiteit onder bepaalde drempels blijft. Zo wordt gewaarborgd dat de steun strikt beperkt blijft tot compensatie voor de externe kosten die verband houden met het gebruik van een duurzamere wijze van vervoer.

- (22) Verder mag exploitatiesteun aan spoorwegondernemingen of vervoersorganisatoren die nieuwe commerciële verbindingen introduceren alleen onder deze verordening vallen wanneer de verstoringen van de mededinging en de handel beperkt van omvang zijn en aan welomschreven voorwaarden zijn onderworpen. Dat is het geval bij i) nieuwe commerciële goederenverbindingen voor spoorwegen en de binnenvaart; en ii) nieuwe commerciële spoorverbindingen voor personenvervoer met geregelde passagiersdiensten tussen vervoerterminals die in verschillende lidstaten (“internationale treinreizigersdiensten”) of meer dan 400 kilometer van elkaar (“langeafstandstreinreizigersdiensten”) zijn gelegen. Het steunbedrag wordt berekend op basis van de exploitatieverliezen die de begunstigde in de eerste vijf exploitatiejaren van de nieuwe commerciële verbinding lijdt en de steunintensiteit blijft onder een bepaalde drempel.
- (23) Investeren in unimodale en multimodale vervoersvoorzieningen voor spoorwegen en binnenvaart en in particuliere spooraansluitingen in de Unie is van wezenlijk belang om goede verbindingen, een duurzaam functionerende economie en cohesie tussen de lidstaten te waarborgen. Die investeringen ondersteunen de prioriteiten uit de strategie voor duurzame en slimme mobiliteit van de Commissie uit 2020¹⁰, waarin voorrang wordt gegeven aan de ontwikkeling van multimodale vervoersvoorzieningen. Deze verordening heeft betrekking op investeringssteun voor de bouw, de verbetering en de vernieuwing van spoorweg- en binnenvaartvoorzieningen, multimodale vervoersvoorzieningen voor spoorwegen en de binnenvaart en particuliere spooraansluitingen. Omwille van de duidelijkheid is deze verordening ook van toepassing op staatssteun ten behoeve van multimodale vervoersvoorzieningen in zeehavens met spoorweg- of binnenvaartverbindingen. Uitgaande van de ervaringen van de Commissie met het beoordelen van dit type steun is deze verordening bedoeld om de administratieve lasten van de aanmelding van eenvoudige staatssteunmaatregelen te verminderen en om de Commissie in staat te stellen zich met name te richten op de potentieel meest verstorende gevallen. De voorwaarden die gelden voor vrijstelling van de aanmeldingsverplichting voor investeringssteun aan spoorweg- en

⁹ Europese Commissie, directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K., e.a., Handbook on the external costs of transport (Handboek externe kosten van vervoer) — Uitgave 2019 — 1.1, Bureau voor publicaties van de Europese Unie, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

¹⁰ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement, de Raad, het Europees Economisch en Sociaal Comité en het Comité van de Regio's “Strategie voor duurzame en slimme mobiliteit — Het Europees vervoer op het juiste spoor naar de toekomst”, COM(2020) 789 final van 9.12.2020.

binnenvaartvoorzieningen, multimodale vervoersvoorzieningen voor spoorwegen en de binnenvaart en particuliere spoor aansluitingen, moeten verstoringen van de mededinging en de handel beperken die eerlijke concurrentie op de interne markt zouden ondermijnen, en dat moet met name gebeuren door de evenredigheid van de steun te waarborgen.

- (24) Investeringssteun ten behoeve van de aankoop van voertuigen voor spoorweg- of binnenvaartvervoer en bepaalde categorieën materieel voor overslagdiensten van bijkomende aard bij duurzaam multimodaal vervoer (d.w.z. intermodale laadeenheden en kranen op schepen) mogen alleen onder deze verordening vallen wanneer de verstoringen van de mededinging en de handel beperkt van omvang zijn. Voor de aankoop van voertuigen voor spoorweg- of binnenvaartvervoer is dat het geval wanneer de steun wordt verleend in de vorm van een aan welomschreven voorwaarden onderworpen garantie aan de koper van het voertuig. Voor de aankoop van bepaalde soorten materieel voor duurzaam multimodaal vervoer is dat het geval bij steunregelingen voor kranen op schepen en intermodale laadeenheden wanneer de steunintensiteit welomschreven drempels niet overschrijdt.
- (25) Overeenkomstig het vervoersbeleid en het digitale beleid van de Unie zijn verdere inspanningen nodig om de communicatie tussen de verschillende vervoersinformatiesystemen en de coördinatie van vervoersnetwerken en landsgrensoverschrijdende mededinging mogelijk te maken en om de veiligheid van het vervoer in de EU te verbeteren. Dit is noodzakelijk vanwege de verschillende normen van vervoersnetwerken, het gebrek aan technische harmonisatie, onverenigbare instrumenten en systemen voor gegevensverzameling en -uitwisseling en bezorgdheid over gegevenssoevereiniteit. Daarnaast heeft de Commissie lering getrokken uit haar ervaringen met het beoordelen van maatregelen voor interoperabiliteitssteun die bij haar werden aangemeld ingevolge de richtsnoeren die zij in 2008 vaststelde voor staatssteun aan spoorwegondernemingen¹¹. Uit deze ervaring blijkt dat acuut marktfalen kan bestaan door onvoldoende coördinatie en door het pioniersnadeel, terwijl de voordelen van de invoering van een specifieke technologie of norm het commerciële belang van vervoerders overstijgen.
- (26) Dit is bijvoorbeeld het geval bij treinbesturingssystemen en verkeersregelsystemen, waaronder het Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (ERTMS). Het ERTMS is een eengemaakt Europees systeem voor seingeving en snelheidscontrole dat de interoperabiliteit van de nationale spoorwegsysteem waarborgt, de aankoop- en onderhoudskosten van de seingevingssystemen doet dalen en de snelheid van treinen, de infrastructuurcapaciteit en het veiligheidsniveau in het spoorvervoer verhoogt. ERTMS bestaat uit het Europees treinbesturingssysteem (ETCS), d.w.z. een cabineseingevingssysteem met automatische treinbeveiliging, de mobiele spoorwegradio (RMR), geautomatiseerde treinbesturing (ATO) en bedrijfsvoorschriften. Gezien de beperkte nadelige effecten van interoperabiliteitssteun op de mededinging en de handel, en gelet op de opgedane ervaringen, moet dergelijke steun onder deze verordening vallen onder welomschreven voorwaarden en wanneer het betrokken voertuig voor spoorvervoer of de binnenvaart gedurende vijf jaar nadat de investering heeft plaatsgevonden in het desbetreffende nationale register en/of in een desbetreffend Europees voertuigregister geregistreerd blijft.

¹¹ Mededeling van de Commissie “Communautaire richtsnoeren betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen” (PB C 184 van 22.7.2008, blz. 13).

- (27) Om het concurrentievermogen van het spoorvervoer en de binnenvaart te bevorderen, moeten ook de technische aanpassing en modernisering van voertuigen voor spoorvervoer of de binnenvaart en van bepaalde categorieën materieel voor duurzaam multimodaal vervoer worden bevorderd. Aan steun voor dergelijke investeringen moeten voorwaarden zijn verbonden ter beperking van verstoringen van de mededinging en de handel die de eerlijke concurrentie op de interne markt ondermijnen. Deze voorwaarden moeten met name garanderen dat de steun noodzakelijk en evenredig is, en waarborgen omvatten voor het soort steun, de in aanmerking komende begunstigden en de in aanmerking komende kosten.
- (28) Wanneer aan ondernemingen steun wordt verleend ten behoeve van hun aanpassing aan toekomstige Europese normen, kan sneller een hoge mate van harmonisatie en standaardisatie worden bereikt. Steun mag niet worden verleend wanneer ondernemingen dankzij investeringen voldoen aan Europese normen die al zijn goedgekeurd. In die gevallen echter waarin de betrokken Unienorm al is goedgekeurd maar nog niet van kracht is, kan steun een stimulerend effect hebben indien de steun ertoe aanzet de investering ten minste twaalf maanden voordat de norm van kracht wordt te implementeren en te voltooien, voor zover de norm niet met terugwerkende kracht van toepassing is. Om lidstaten er niet van te weerhouden bindende nationale normen vast te stellen die strenger of ambitieuzer zijn dan de overeenkomstige Unienormen, kunnen steunmaatregelen een stimulerend effect hebben, ongeacht of dergelijke nationale normen bestaan. Hetzelfde geldt voor steun die wordt toegekend in het geval van bindende nationale normen die bij ontstentenis van Unienormen zijn vastgesteld.
- (29) Vanwege de grotere kans op onnodige verstoringen van de mededinging en de handel, moeten bepaalde categorieën steun na aanmelding door de Commissie worden beoordeeld wanneer daarbij per project grote bedragen aan steun zijn toegekend. Voor steun die deze drempels te boven gaat, moet de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag blijven gelden. De in deze verordening vastgestelde drempels mogen niet worden omzeild door projecten kunstmatig op te delen in meerdere projecten met vergelijkbare eigenschappen, doelstellingen of begunstigden.
- (30) Gezien de grotere potentiële impact van grote regelingen op de handel en de mededinging moeten steunregelingen waarvan het staatssteunbudget in een bepaald jaar of in totaal groter is dan een op een absolute waarde gebaseerde drempel, in principe aan een staatssteunevaluatie worden onderworpen. Bij de evaluatie moet worden getracht na te gaan of aan de aannames en voorwaarden voor verenigbaarheid van de regeling is voldaan en of de steunmaatregel gezien de algemene en specifieke doelstellingen ervan doeltreffend is geweest. Daarnaast moet in evaluatie worden ingegaan op het effect van de regeling op de mededinging en de handel. Om een gelijke behandeling te waarborgen, moet de staatssteunevaluatie worden verricht op basis van een door de Commissie goedgekeurd evaluatieplan. Hoewel een dergelijk plan doorgaans moet worden opgesteld op het ogenblik waarop de regeling wordt uitgewerkt en tijdig moet worden goedgekeurd opdat de regeling in werking kan treden, is dit wellicht niet in alle gevallen mogelijk. Om de inwerkingtreding van dit soort regelingen niet te vertragen, moet deze verordening daarom gedurende een initiële periode van maximaal zes maanden op die regelingen van toepassing zijn. De Commissie kan besluiten deze periode te verlengen na goedkeuring van het evaluatieplan. Met het oog daarop moet het evaluatieplan binnen twintig werkdagen na de inwerkingtreding van de regeling bij de Commissie worden aangemeld. Daarnaast kan de Commissie bij wijze van uitzondering en gelet op de specifieke kenmerken van het geval besluiten dat een evaluatie niet noodzakelijk is.

- (31) Om het evaluatieplan te kunnen beoordelen, moet de Commissie de benodigde gegevens van de lidstaat ontvangen. Ook moet de Commissie zonder onnodige vertraging aanvullende gegevens opvragen. De lidstaat kan de ontbrekende gegevens dan verstrekken zodat de Commissie een besluit kan nemen. Aanpassingen van te evalueren regelingen, met uitzondering van wijzigingen die niet van invloed kunnen zijn op de verenigbaarheid van de steunregeling binnen het toepassingsgebied van deze verordening of die de inhoud van het goedgekeurde evaluatieplan niet ingrijpend kunnen veranderen, moeten worden beoordeeld met inachtneming van de uitkomst van een dergelijke evaluatie en moeten van het toepassingsgebied van deze verordening worden uitgesloten. Aanpassingen die louter formele wijzigingen of administratieve wijzigingen behelzen, ook wanneer zij worden aangebracht in het kader van door de EU medegefinancierde maatregelen, mogen, in beginsel, niet worden geacht de inhoud van het goedgekeurde evaluatieplan ingrijpend te veranderen.
- (32) Om te bepalen of de in deze verordening vastgestelde aanmeldingsdrempels en maximale steunintensiteiten worden nageleefd, moet het totale bedrag aan staatssteun ten behoeve van de gesteunde activiteit of het gesteunde project in aanmerking worden genomen. In deze verordening moet een nadere omschrijving worden gegeven van de gevallen waarin verschillende categorieën steun mogen worden gecumuleerd. Overeenkomstig deze verordening vrijgestelde steun mag worden gecumuleerd met andere verenigbare steun die op grond van andere verordeningen is vrijgesteld of door de Commissie is goedgekeurd, mits het bij die maatregelen gaat om verschillende identificeerbare in aanmerking komende kosten. Wanneer verschillende bronnen van steun betrekking hebben op dezelfde, elkaar geheel of gedeeltelijk overlappende, identificeerbare in aanmerking komende kosten, is cumulering toegestaan tot de hoogste steunintensiteit die of het hoogste steunbedrag dat krachtens deze verordening voor die steun geldt. In deze verordening moeten ook bijzondere voorschriften worden vastgesteld voor cumulering van steunmaatregelen waarvan de in aanmerking komende kosten wél en niet kunnen worden geïdentificeerd, en voor cumulering met de-minimissteun. De-minimissteun wordt vaak niet toegekend voor, of is vaak niet toe te wijzen aan specifieke, identificeerbare in aanmerking komende kosten. In dergelijke gevallen moet het mogelijk zijn om de-minimissteun vrijelijk te cumuleren met krachtens deze verordening vrijgestelde staatssteun. Wanneer echter de-minimissteun wordt toegekend voor dezelfde identificeerbare in aanmerking komende kosten als waarvoor krachtens deze verordening vrijgestelde steun wordt toegekend, is cumulering slechts toegestaan tot ten hoogste de in hoofdstuk II vastgestelde maximale steunintensiteit.
- (33) Financiering die centraal wordt beheerd door de instellingen, agentschappen, gezamenlijke ondernemingen en andere organen van de Unie en waarover de lidstaten geen rechtstreekse of indirecte zeggenschap hebben, is geen staatssteun. Wanneer dergelijke Uniefinanciering wordt gecumuleerd met staatssteun, wordt alleen de staatssteun in aanmerking genomen om vast te stellen of de aanmeldingsdrempels en de maximale steunintensiteiten in acht zijn genomen. Dit is echter op voorwaarde dat het totale bedrag aan overheidsfinanciering dat voor dezelfde in aanmerking komende kosten wordt toegekend, het in de toepasselijke regels van het Unierecht vastgestelde gunstigste financieringspercentage niet overschrijdt.
- (34) De transparantie van staatssteun is van wezenlijk belang voor de correcte toepassing van de Verdragsregels en leidt tot betere naleving van de regels, een grotere verantwoordingsplicht, collegiale toetsing en uiteindelijk tot een doeltreffendere besteding van overheidsmiddelen. Om transparantie te garanderen, moeten de lidstaten

uitgebreide regionale of nationale staatssteunwebsites opzetten met beknopte informatie over elke krachtens deze verordening vrijgestelde steunmaatregel. Volgens de in Richtlijn (EU) 2019/1024 van het Europees Parlement en de Raad¹² beschreven standaardpraktijk voor de publicatie van informatie moet een standaardformaat worden gebruikt dat het mogelijk maakt om gegevens te doorzoeken, te downloaden en gemakkelijk op internet te publiceren. De links naar de staatssteunwebsites van alle lidstaten moeten op de website van de Commissie worden gepubliceerd. Overeenkomstig artikel 2, lid 2, van Verordening (EU) 2022/2586 moet de beknopte informatie over elke steunmaatregel die krachtens deze verordening is vrijgesteld, op de website van de Commissie worden gepubliceerd.

- (35) De handhaving van de staatssteunregels is sterk afhankelijk van de medewerking van de lidstaten. Daarom moeten de lidstaten alle nodige maatregelen nemen om de naleving van deze verordening te garanderen, ook bij individuele steunverlening in het kader van regelingen die onder een groepsvrijstelling vallen, met alle daaraan verbonden voorwaarden.
- (36) Om een doeltreffend toezicht op steunmaatregelen overeenkomstig Verordening (EU) 2022/2586 van de Raad te waarborgen, moeten voorschriften worden vastgesteld voor de rapportage door de lidstaten van ingevolge deze verordening vrijgestelde steunmaatregelen. Voorts moeten in het licht van de verjaringstermijn van artikel 16 van Verordening (EU) 2015/1589 van de Raad¹³ regels worden opgesteld voor de dossiers die de lidstaten moeten bijhouden over de overeenkomstig deze verordening vrijgestelde steun.
- (37) Om de verenigbaarheidsvoorwaarden van deze verordening doeltreffender te maken, moet de Commissie het voordeel van de groepsvrijstelling met toekomstige werking kunnen intrekken wanneer niet aan die voorwaarden wordt voldaan. Wanneer de niet-naleving van deze verordening alleen betrekking heeft op een beperkte groep maatregelen of bepaalde autoriteiten, moet de Commissie de intrekking van het voordeel van de groepsvrijstelling kunnen beperken tot bepaalde soorten steun, bepaalde begunstigde of door bepaalde autoriteiten vastgestelde steunmaatregelen. Een dergelijke gerichte intrekking moet een evenredige oplossing bieden die rechtstreeks is gerelateerd aan de geconstateerde niet-naleving van deze verordening. Wanneer een steunmaatregel niet wordt aangemeld en niet voldoet aan alle voorwaarden om van aanmelding te worden vrijgesteld, gaat het om onrechtmatige steun, die de Commissie onderzoekt in het kader van de desbetreffende procedure van Verordening (EU) 2015/1589 voor niet-aangemelde steun. Wanneer niet wordt voldaan aan de verenigbaarheidsvoorwaarden van de hoofdstukken I en II, mag de intrekking van het voordeel van de groepsvrijstelling met toekomstige werking geen afbreuk doen aan de groepsvrijstelling die werd verleend voor de vroegere maatregelen die aan deze verordening voldeden.
- (38) Om verschillen weg te nemen die de mededinging en de handel mogelijkwerijds verstoren, en om de coördinatie van verschillende initiatieven van de Unie en nationale initiatieven voor kmo's te vergemakkelijken, alsook omwille van de administratieve

¹² Richtlijn (EU) 2019/1024 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 inzake open data en het hergebruik van overheidsinformatie (herschikking) (PB L 172 van 26.6.2019, blz. 56).

¹³ Verordening (EU) 2015/1589 van de Raad van 13 juli 2015 tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (PB L 248 van 24.9.2015, blz. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/2015-09-24>).

duidelijkheid en de rechtszekerheid, moet de definitie van een kmo in de zin van bijlage I bij deze verordening berusten op de definitie uit Aanbeveling 2003/361/EG van de Commissie¹⁴.

- (39) Het staatssteunbeleid moet op basis van de ervaringen van de Commissie op dit gebied periodiek worden herzien. Daarom moet de toepassingsduur van deze verordening worden beperkt. Er moeten overgangsbepalingen worden vastgesteld, waaronder ook regels die voor vrijgestelde steunregelingen gelden aan het eind van de toepassingsperiode van deze verordening. Die regels moeten lidstaten de tijd geven om zich aan toekomstige regelingen aan te passen,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Hoofdstuk I — Gemeenschappelijke bepalingen

Artikel 1

Toepassingsgebied

1. Deze verordening is van toepassing op de navolgende categorieën steun:
 - (a) exploitatiesteun die is bedoeld om de externe kosten van vervoer te verlagen;
 - (b) regelingen voor exploitatiesteun die zijn bedoeld om nieuwe commerciële verbindingen te introduceren;
 - (c) regelingen voor investeringssteun voor de bouw, de verbetering en de vernieuwing van multimodale vervoersvoorzieningen voor spoorwegen en de binnenvaart, spoorweg- of binnenvaartvoorzieningen en zowel ad-hocinvesteringssteun als investeringssteunregelingen voor de bouw, de verbetering en de vernieuwing van multimodale goederenterminals voor spoorwegen en de binnenvaart;
 - (d) regelingen voor investeringssteun die zijn bedoeld voor de bouw, de verbetering en de vernieuwing van particuliere spooraansluitingen;
 - (e) regelingen voor investeringssteun die zijn bedoeld voor de aankoop van voertuigen voor spoorvervoer of de binnenvaart;
 - (f) regelingen voor investeringssteun die zijn bedoeld voor de aankoop van intermodale laadeenheden (Intermodal Loading Units, ILU) en kranen op schepen;
 - (g) regelingen voor investeringssteun ten behoeve van interoperabiliteit;

¹⁴ Aanbeveling van de Commissie van 6 mei 2003 betreffende de definitie van kleine, middelgrote en micro-ondernemingen (PB L 124 van 20.5.2003, blz. 36, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj?locale=nl>).

- (h) regelingen voor investeringssteun die zijn bedoeld voor aanpassing en modernisering van voertuigen voor spoorvervoer of de binnenvaart en van materieel voor duurzaam multimodaal vervoer.

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

- (a) steunregelingen die niet uitdrukkelijk voorzien in uitsluiting van de betaling van individuele steun aan ondernemingen ten aanzien waarvan een bevel tot terugvordering uitstaat als gevolg van een eerder besluit van de Commissie waarbij door dezelfde lidstaat toegekende steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt is verklaard;
- (b) ad-hocsteun aan een onderneming ten aanzien waarvan een bevel tot terugvordering uitstaat als gevolg van een eerder besluit van de Commissie waarbij door dezelfde lidstaat toegekende steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt is verklaard;
- (c) steun die afhangt van het gebruik van binnenlandse producten in plaats van ingevoerde producten;
- (d) steun aan ondernemingen in moeilijkheden;
- (e) staatssteunmaatregelen die op zichzelf of door de daaraan verbonden voorwaarden of financieringswijze tot een daarmee onlosmakelijk verbonden schending van het Unierecht leiden, waaronder met name:
 - (i) steunmaatregelen waarbij aan de steunverlening de verplichting voor de begunstigde is verbonden om zijn hoofdkantoor in de betrokken lidstaat te hebben of om overwegend in die lidstaat te zijn gevestigd. Het is echter toegestaan om te eisen dat een onderneming op het moment van de uitkering van de steun een vaste inrichting of dochteronderneming in de steunverlenende lidstaat heeft;
 - (ii) steun waarbij aan de steunverlening de verplichting voor de begunstigde is verbonden om binnenlands geproduceerde goederen of binnenlandse diensten te gebruiken;
- (f) staatssteun voor de exploitatie van openbaar personenvervoer per spoor en andere spoorgebonden vormen van vervoer en over de weg die onder Verordening (EG) nr. 1370/2007 vallen¹⁵;
- (g) staatssteun ten behoeve van de exploitatie van openbaar personenvervoer over de binnenwateren wanneer lidstaten hebben besloten om Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad¹⁶ op die diensten toe te passen;
- (h) staatssteun voor haveninfrastructuur die door de Commissie rechtstreeks wordt beoordeeld ingevolge artikel 107, lid 3, punt c), van het Verdrag indien deze

¹⁵ Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24?locale=nl>).

¹⁶ Zie artikel 1, lid 2, van Verordening (EG) nr. 1370/2007.

steun niet onder Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie¹⁷ valt, of, indien de haveninfrastructuur nodig is voor de verrichting van een dienst van algemeen economisch belang en is onderworpen aan de voorschriften die zijn neergelegd in Besluit 2012/21/EU van de Commissie¹⁸ en de mededeling van de Commissie “EU-kaderregeling inzake staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst”;

- (i) steunregelingen als bedoeld in hoofdstuk II indien zij binnen het toepassingsgebied van artikel 20 vallen, vanaf zes maanden na hun inwerkingtreding. Na beoordeling van het betrokken evaluatieplan dat de lidstaat bij de Commissie heeft aangemeld, kan de Commissie evenwel besluiten dat deze verordening langer dan zes maanden op een steunregeling van toepassing blijft. Bij de indiening van de evaluatieplannen verstrekken de lidstaten ook alle gegevens die de Commissie nodig heeft om de evaluatieplannen te beoordelen en een besluit te nemen;
- (j) aanpassingen van de in punt i) bedoelde regelingen, anders dan wijzigingen die geen invloed hebben op de verenigbaarheid van de steunregeling krachtens deze verordening of die de inhoud van het goedgekeurde evaluatieplan niet ingrijpend veranderen.

Artikel 2

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

- (a) “toegangsinfrastructuur”: elke soort infrastructuur die nodig is voor ontsluiting over land, zee en rivieren ten behoeve van gebruikers van een multimodale vervoersvoorziening voor spoorwegen of de binnenvaart of een unimodale voorziening voor spoorwegen of de binnenvaart, waaronder wegen, spoorlijnen, vaargeulen en sluizen;
- (b) “ad-hocsteun”: steun die niet op grond van een steunregeling wordt toegekend;
- (c) “steunintensiteit”: het brutosteunbedrag, uitgedrukt als een percentage van de in aanmerking komende kosten, vóór aftrek van belastingen of andere heffingen;
- (d) “steunregeling”: elk besluit op grond waarvan aan ondernemingen die in het besluit op algemene en abstracte wijze zijn omschreven, individuele steun kan worden toegekend zonder dat hiervoor nog uitvoeringsmaatregelen vereist zijn, alsmede elk besluit op grond waarvan steun die niet aan een specifiek project is

¹⁷ Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PB L 187 van 26.6.2014, blz. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01?locale=nl>).

¹⁸ Besluit 2012/21/EU van de Commissie van 20 december 2011 betreffende de toepassing van artikel 106, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op staatssteun in de vorm van compensatie voor de openbare dienst, verleend aan bepaalde met het beheer van diensten van algemeen economisch belang belaste ondernemingen (PB L 7 van 11.01.2012, blz. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj)).

gebonden voor onbepaalde tijd en/of voor een onbepaald bedrag aan een of meer ondernemingen kan worden toegekend;

- (e) “specifieke infrastructuur”: infrastructuur die is aangelegd voor een of meer vooraf identificeerbare ondernemingen en op hun behoeften is toegesneden;
- (f) “materieel voor duurzaam multimodaal vervoer”: materieel dat wordt gebruikt bij overslagdiensten van bijkomende aard voor duurzaam multimodaal vervoer, waaronder kraanbare opleggers, met uitzondering van mobiel terminalmaterieel;
- (g) “Europees voertuigregister”: een register als bedoeld in artikel 47, lid 5, van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad¹⁹ en artikel 19 van Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad²⁰;
- (h) “evaluatieplan”: een document dat in ieder geval de volgende elementen bevat: de te evalueren doelstellingen van de steunregeling, de evaluatievragen, de resultaatindicatoren, de beoogde methodologie voor de uitvoering van de evaluatie, de vereisten inzake gegevensverzameling, het voorgestelde tijdschema voor de evaluatie (met inbegrip van de datum van indiening van de tussentijdse en de definitieve evaluatieverslagen), de beschrijving van de onafhankelijke instantie die de evaluatie uitvoert of de criteria die zullen worden gebruikt voor de selectie ervan, en de nadere bepalingen om de openbaarheid van de evaluatie te waarborgen;
- (i) “externe kosten van vervoer”: kosten die door gebruikers van vervoer worden gegenereerd en niet door hen worden gedragen, maar door de samenleving als geheel, waaronder met name kosten die verband houden met broeikasgasemissies, luchtverontreiniging, ongevallen met letsel en met dodelijke afloop, lawaai en congestie;
- (j) “individuele steun”: i) ad-hocsteun; en ii) steun die aan individuele begunstigden wordt toegekend op grond van een steunregeling;
- (k) “binnenvaartvoorziening”: elke dienstvoorziening (bijvoorbeeld een terminal of een onderhouds- of opslaginrichting) en de bijbehorende toegangsinfrastructuur (met inbegrip van de fysieke uitrusting of computerhardware die benodigd is om deze te kunnen gebruiken) die binnen de Unie is gelegen en wordt gebruikt ten behoeve van de binnenvaart, met uitzondering van voor niet-vervoersgebonden activiteiten benodigde voorzieningen of materieel;
- (l) “binnenschip”: een vaartuig voor het vervoer van personen of goederen dat uitsluitend of hoofdzakelijk is bestemd voor het bevaren van binnenwateren of wateren binnen, of in de directe nabijheid van, beschutte wateren;

¹⁹ Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie (herschikking) (PB L 138 van 26.5.2016, blz. 44).

²⁰ Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016 tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen, tot wijziging van Richtlijn 2009/100/EG en tot intrekking van Richtlijn 2006/87/EG (PB L 252 van 16.9.2016, blz. 118, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2016/1629/oj?locale=nl>).

- (m) “intermodale laadeenheid” (Intermodal Loading Unit, ILU): een voor intermodaal vervoer gebruikt(e) container, wissellaadbak of oplegger of wegvoertuig of voertuigcombinatie;
- (n) “intermodaal vervoer”: het vervoer van goederen (in één en dezelfde vervoerseenheid) waarvoor opeenvolgende vervoerswijzen worden gebruikt zonder dat de goederen bij de verandering van vervoerswijze zelf worden verplaatst;
- (o) “interoperabiliteit”: ononderbroken verkeersstromen van goederen of personen, in het bijzonder tussen lidstaten of wijzen van vervoer;
- (p) “multimodaal vervoer”: verkeer van goederen of personen met ten minste twee verschillende wijzen van vervoer;
- (q) “mobiel terminalmaterieel”: materieel dat wordt gebruikt voor het laden, lossen en overslaan van goederen en intermodale laadeenheden, alsmede voor het verplaatsen van goederen op het terrein van een terminal;
- (r) “nationaal register”: een register dat door een lidstaat wordt bijgehouden ingevolge artikel 47 van Richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad of artikel 17 van Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad;
- (s) “nieuwe commerciële binnenvaartverbinding voor goederenvervoer”: een commerciële verbinding met nieuw geregeld binnenvaartvervoer van goederen tussen ten minste twee terminals die gedurende ten minste vijf jaar voor de aanvang van het vervoer over de desbetreffende verbinding niet door geregelde goederendiensten met elkaar verbonden zijn geweest;
- (t) “nieuwe commerciële spoorverbinding voor goederenvervoer”: een commerciële verbinding met nieuw geregeld goederenvervoer per spoor tussen ten minste twee terminals die gedurende ten minste vijf jaar voor de aanvang van het vervoer over de desbetreffende verbinding niet door geregelde goederendiensten met elkaar verbonden zijn geweest;
- (u) “nieuwe commerciële spoorverbinding voor personenvervoer”: een commerciële verbinding met nieuw geregeld personenvervoer per spoor tussen ten minste twee terminals die gedurende ten minste vijf jaar voor de aanvang van het vervoer over de desbetreffende verbinding niet door geregelde passagiersdiensten met elkaar verbonden zijn geweest;
- (v) “nieuwkomer”: een spoorwegonderneming in de zin van artikel 3, punt 1, van Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad²¹ die voldoet aan beide navolgende voorwaarden:

²¹ Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB L 343 van 14 december 2012, blz. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>), waarbij Richtlijn 91/440/EEG, gewijzigd bij Richtlijn 2001/12/EG en Richtlijn 2004/51/EG, en Richtlijn 2007/58/EG met ingang van 17 juni 2015 zijn geconsolideerd en ingetrokken.

- (i) aan de spoorwegonderneming is minder dan twintig jaar voordat de steun is toegekend een vergunning overeenkomstig artikel 17, lid 3, van Richtlijn 2012/34/EU verleend voor het desbetreffende marktsegment;
- (ii) de onderneming is niet in de zin van artikel 3, lid 3, van bijlage I bij deze verordening verbonden met een spoorwegonderneming waaraan vóór 1 januari 2010 een vergunning in de zin van artikel 3, punt 14, van Richtlijn 2012/34/EU is verleend;
- (w) “niet-vervoersgebonden activiteiten”: commerciële diensten die worden verricht voor vervoersondernemingen of andere gebruikers van voorzieningen, die niet gebonden zijn aan spoorweg- of binnenvaartvervoer of duurzaam multimodaal vervoer, met inbegrip van ondersteunende diensten voor passagiers, expediteurs of andere dienstverrichters, waaronder de verhuur van kantoren, winkels en hotels;
- (x) “exploitatiewinst”: het verschil tussen de gediscoteerde inkomsten en de gediscoteerde exploitatiekosten gedurende de economische levensduur van de investering, indien dit verschil positief is. De exploitatiekosten omvatten onder meer personeelskosten, kosten voor materialen, uitbestede diensten, communicatie, energie, onderhoud, huur en administratie, doch niet afschrijvingslasten en financieringskosten indien deze zijn gedekt door investeringssteun. Door inkomsten en exploitatiekosten te disconteren tegen een passend disconteringspercentage kan een redelijke winst worden gemaakt;
- (y) “particuliere spooraansluiting”: spoorweginfrastructuur (met inbegrip van rails en andere installaties of uitrusting die nodig zijn voor het gebruik ervan) die in handen is van en wordt geëxploiteerd door een particulier en is aangesloten op de laadvoorzieningen van het openbare spoorwegnetwerk die niet vallen onder de definitie van dienstvoorzieningen uit bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU, alsmede elke speciale infrastructuur die wordt gebruikt ten behoeve van spoorweginfrastructuur die in handen is van en wordt geëxploiteerd door een particulier;
- (z) “multimodale goederenterminal voor spoorwegen en/of de binnenvaart”: een voorziening die is uitgerust voor de overslag van goederen tussen ten minste twee wijzen van vervoer (waarvan één het vervoer per spoor of de binnenvaart is) of tussen twee verschillende spoorwegsysteem, waaronder terminals in binnenhavens of zeehavens, aan binnenwateren of op luchthavens en multimodale logistieke platforms;
- (aa) “multimodale vervoersvoorziening voor spoorwegen en/of de binnenvaart”: een dienstvoorziening en de bijbehorende toegangsinfrastructuur (met inbegrip van de fysieke uitrusting of computerhardware die benodigd is om deze te kunnen gebruiken), die binnen de Unie is gelegen en benodigd is voor de uitvoering van spoorweg- of binnenvaartvervoer in combinatie met andere wijzen van vervoer en met uitzondering van voor niet-vervoersgebonden activiteiten benodigde voorzieningen of materieel. Onder deze definitie vallen multimodale goederenterminals voor spoorwegen en de binnenvaart;
- (bb) “spoorwegvoorziening”: elke dienstvoorziening (bijvoorbeeld spoorwegterminals voor goederenvervoer of een voorziening voor onderhoud of

opslag) en de bijbehorende toegangsinfrastructuur (met inbegrip van de fysieke uitrusting of computerhardware die benodigd is om deze te kunnen gebruiken), die binnen de Unie is gelegen en is vermeld in bijlage II bij Richtlijn 2012/34/EU, met uitzondering van voor niet-vervoersgebonden activiteiten benodigde voorzieningen of materieel;

- (cc) “spoorwegonderneming”: iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming als bedoeld in artikel 3, punt 1, van Richtlijn 2012/34/EU;
- (dd) “RIS-platform”: een elektronisch platform met centrale toegang dat informatie uit nationale River Information Services (RIS) bevat en voor RIS-gebruikers River Information Services alsmede informatiediensten betreffende de vaarweg, verkeer en vervoersmanagement verzorgt, met inbegrip van route- en vervoersplanning, en bestemd is voor elektronische melding volgens het eenmaligheidsbeginsel;
- (ee) “rollend materieel”: een van de volgende soorten materieel:
 - i) locomotieven en rollend materieel voor personenvervoer, met inbegrip van al dan niet elektrische treinstellen, al dan niet elektrische motortreinstellen voor het vervoer van personen, en rijtuigen voor personenvervoer;
 - ii) goederenwagens, met inbegrip van diepladervoertuigen die voor het gehele spoorwegnet zijn ontworpen en voertuigen voor het vervoer van vrachtwagens;
- (ff) “korte vaart”: de verplaatsing over zee van lading en passagiers tussen in het geografische Europa gelegen havens of tussen die havens en havens in niet-Europese landen, waarvan de kustlijn langs de Europa begrenzende binnenzeeën loopt²²;
- (gg) “kleine en middelgrote onderneming” of “kmo”: een onderneming die voldoet aan de voorwaarden van bijlage I bij deze verordening;
- (hh) “aanvang van de werkzaamheden”: het begin van de met de investering verband houdende bouwwerkzaamheden of, indien dat eerder is, de eerste juridisch bindende toezegging om materieel te bestellen, hetzij een andere toezegging die de investering onomkeerbaar maakt. De aankoop van gronden en voorbereidende werkzaamheden, waaronder het verkrijgen van vergunningen en het verrichten van haalbaarheidsonderzoek, worden niet als de aanvang van de werkzaamheden beschouwd. Bij overnames wordt onder de aanvang van de werkzaamheden het moment verstaan waarop de activa worden verworven die rechtstreeks met de overgenomen vestiging verband houden;
- (ii) “duurzaam multimodaal vervoer”: het vervoer van goederen of personen met ten minste twee verschillende wijzen van vervoer, waarbij ten minste een van de

²² Mededeling van de Commissie aan de Raad, aan het Europees Parlement, aan het Economisch en Sociaal Comité en aan het Comité van de Regio's “De ontwikkeling van de korte vaart in Europa — Een dynamisch alternatief in een duurzame vervoersketen — Tweede tweejaarlijks voortgangsrapport”, COM(1999) 317 def. van 29.6.1999.

gebruikte vervoerswijzen het spoor of de binnenvaart is, of vervoer over de weg, indien dat wordt gecombineerd met korte vaart;

- (jj) “telematicatoepassingen voor goederendiensten”: toepassingen waaronder informatiesystemen (realtime volgsystemen voor goederen en treinen), rangeer- en samenstellingssystemen, reserverings-, betalings- en factureringssystemen, het beheer van aansluitingen met andere vervoerswijzen en de opstelling van begeleidende elektronische documenten;
- (kk) “vervoerder”: elke onderneming die personen en/of goederen vervoert in de sectoren spoorvervoer, binnenvaart en/of multimodaal vervoer;
- (ll) “vervoersorganisator”: elke onderneming die het vervoer van goederen organiseert en daarbij een keuze tussen vervoerswijzen maakt (waaronder logistieke ondernemingen, expediteurs en multimodale vervoerders);
- (mm) “onderneming in moeilijkheden”: een onderneming die voldoet aan de criteria van artikel 2, punt 18, van Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie;
- (nn) “voertuig voor spoorweg- of binnenvaartvervoer”:
 - i) een binnenschip; of
 - ii) rollend materieel.

Artikel 3

Voorwaarden voor vrijstelling

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

Artikel 4

Drempels voor aanmelding

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

- (a) voor in het kader van een regeling toegekende individuele exploitatiesteun voor de introductie van nieuwe commerciële verbindingen: 15 miljoen EUR per verbinding;
- (b) voor in het kader van een regeling toegekende individuele investeringssteun voor de bouw, de verbetering en de vernieuwing van spoorwegvoorzieningen, binnenvaartvoorzieningen en multimodale vervoersvoorzieningen voor spoorwegen en de binnenvaart: 20 miljoen EUR per project;

- (c) voor ad-hocinvesteringssteun voor de bouw, de verbetering en de vernieuwing van multimodale goederenterminals voor spoorwegen en de binnenvaart: 10 miljoen EUR per project;
- (d) voor in het kader van een regeling toegekende individuele investeringssteun voor particuliere spooraansluitingen: 2 miljoen EUR per project.

Artikel 5

Transparantie van de steun

1. Deze verordening is uitsluitend van toepassing op transparante steun.
2. Steun wordt als transparant beschouwd indien het brutosubsidie-equivalent van de steun vooraf nauwkeurig kan worden berekend zonder dat een risicobeoordeling hoeft te worden uitgevoerd.
3. Voor de toepassing van deze verordening worden de navolgende vormen van steun als transparante steun beschouwd:
 - (a) steun in de vorm van subsidies en rentesubsidies;
 - (b) steun in de vorm van leningen indien het brutosubsidie-equivalent is berekend op basis van het op het moment van toekenning geldende referentiepercentage;
 - (c) steun in de vorm van belastingvoordelen en heffingen wanneer de maatregel voorziet in een maximum dat garandeert dat de toepasselijke drempel niet wordt overschreden;
 - (d) steun in de vorm van garanties indien aan een van de navolgende voorwaarden wordt voldaan:
 - (i) het brutosubsidie-equivalent is berekend op basis van safe-harbour-premies die zijn vastgesteld in de mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag op staatssteun in de vorm van garanties²³;
 - (ii) voorafgaand aan de uitvoering van de maatregel is de methode voor het berekenen van het brutosubsidie-equivalent van de garantie door de Commissie aanvaard op grond van de mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun in de vorm van garanties, na aanmelding van die methode bij de Commissie op grond van een door de Commissie vastgesteld dwingend besluit op het gebied van staatssteun dat op dat moment van toepassing is, en de goedgekeurde methode is uitdrukkelijk toegespitst op het soort garanties en het soort onderliggende transacties die in het kader van de toepassing van deze verordening in het geding zijn;

²³ Mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag op staatssteun in de vorm van garanties. PB C 155 van 20.6.2008, blz. 10.

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

Artikel 6

Stimulerend effect

1. Deze verordening is uitsluitend van toepassing op steun die een stimulerend effect heeft.
2. Steun wordt geacht een stimulerend effect te hebben wanneer de begunstigde de steun vóór aanvang van het project of de activiteit schriftelijk bij de betrokken lidstaat heeft aangevraagd. De steunaanvraag moet in ieder geval de navolgende gegevens bevatten:
 - (a) de naam en de omvang van de onderneming;
 - (b) een beschrijving van het project of de activiteit, waaronder de begin- en einddatum;
 - (c) de plaats waar het project of de activiteit wordt uitgevoerd;
 - (d) een overzicht van de kosten van het project of de activiteit;
 - (e) het soort steun (subsidie, lening, garantie, terugbetaalbaar voorschot, kapitaalinjectie enz.) en het bedrag aan overheidsfinanciering dat voor het project of de activiteit nodig is.
3. Ad-hocsteun aan grote ondernemingen wordt geacht een stimulerend effect te hebben indien de lidstaat niet alleen waarborgt dat aan de voorwaarden van lid 2 wordt voldaan, maar vóór de toekenning van de desbetreffende steun bovendien heeft geverifieerd of uit door de begunstigde opgestelde documenten blijkt dat de steun een of meer van de volgende effecten zal hebben:
 - (a) als gevolg van de steun neemt de reikwijdte van het project of de activiteit wezenlijk toe;
 - (b) als gevolg van de steun neemt het totale bedrag dat de begunstigde aan het project of de activiteit besteedt wezenlijk toe;
 - (c) het desbetreffende project of de desbetreffende activiteit wordt wezenlijk sneller voltooid.
4. In afwijking van de leden 2 en 3 worden maatregelen in de vorm van belastingvoordelen geacht een stimulerend effect te hebben indien aan de navolgende cumulatieve voorwaarden wordt voldaan:
 - (a) de maatregel geeft op basis van objectieve criteria recht op steun zonder dat de lidstaat nog een beoordelingsbevoegdheid uitoefent;
 - (b) de maatregel is goedgekeurd en is in werking getreden voordat de werkzaamheden in het kader van het gesteunde project of de gesteunde activiteit

zijn aangevangen, behalve in het geval van vervolgregelingen, mits de activiteit al onder de vroegere regelingen in de vorm van belastingvoordelen viel.

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

Artikel 7

Steunintensiteit en in aanmerking komende kosten

1. Alle bedragen die voor de berekening van de steunintensiteit en de in aanmerking komende kosten worden gebruikt, zijn bedragen vóór aftrek van belastingen of andere heffingen. Bij de berekening van de steunintensiteit en de in aanmerking komende kosten wordt de belasting over de toegevoegde waarde op in aanmerking komende kosten echter niet meegerekend, evenmin als uitgaven die krachtens de toepasselijke nationale belastingwetgeving terugvorderbaar zijn. De in aanmerking komende kosten worden gestaafd met duidelijke, specifieke en actuele bewijsstukken. De bedragen van de in aanmerking komende kosten kunnen worden berekend overeenkomstig vereenvoudigde kostenopties, mits de activiteit ten minste gedeeltelijk wordt gefinancierd uit een fonds van de Unie dat het gebruik van vereenvoudigde kostenopties toestaat en de kostencategorie in aanmerking komt overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van deze verordening. In die gevallen zijn de vereenvoudigde kostenopties van toepassing zoals bepaald in de desbetreffende voorschriften voor het fonds van de Unie.
2. Daarnaast kunnen voor projecten die worden uitgevoerd in overeenstemming met herstel- en veerkrachtplannen die door de Raad zijn goedgekeurd krachtens Verordening (EU) 2021/241 van het Europees Parlement en de Raad²⁴ de bedragen van de in aanmerking komende kosten ook worden berekend overeenkomstig vereenvoudigde kostenopties, mits de in Verordening (EU) nr. 1303/2013 van het Europees Parlement en de Raad²⁵ of Verordening (EU) 2021/1060 van het Europees Parlement en de Raad²⁶ beschreven vereenvoudigde kostenopties worden gebruikt.

²⁴ Verordening (EU) 2021/241 van het Europees Parlement en de Raad van 12 februari 2021 tot instelling van de herstel- en veerkrachtfaciliteit (PB L 57 van 18.2.2021, blz. 17, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/241/2023-03-01?locale=nl>).

²⁵ Verordening (EU) nr. 1303/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 houdende gemeenschappelijke bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds, het Cohesiefonds, het Europees Landbouwfonds voor plattelandsontwikkeling en het Europees Fonds voor maritieme zaken en visserij en algemene bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds, het Cohesiefonds en het Europees Fonds voor maritieme zaken en visserij, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1083/2006 van de Raad (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 320, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/1303/2023-03-01?locale=nl>).

²⁶ Verordening (EU) 2021/1060 van het Europees Parlement en de Raad van 24 juni 2021 houdende gemeenschappelijke bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds Plus, het Cohesiefonds, het Fonds voor een rechtvaardige transitie en het Europees Fonds voor maritieme zaken, visserij en aquacultuur en de financiële regels voor die fondsen en voor het Fonds voor asiel, migratie en integratie, het Fonds voor interne veiligheid en het Instrument voor financiële steun voor grensbeheer en visumbeleid (PB L 231 van 30.6.2021, blz. 159, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2021/1060/2023-03-01?locale=nl>).

3. Wanneer steun in een andere vorm dan een subsidie wordt toegekend, is het steunbedrag het brutosubsidie-equivalent van de steun.
4. In de toekomst betaalbare steun, waaronder steun die in meerdere tranches wordt uitgekeerd, wordt gediscoteerd tot de waarde ervan op het moment van de toekenning ervan. De in aanmerking komende kosten worden gediscoteerd tot hun waarde op het moment van toekenning van de steun. De rentevoet die bij discontering wordt gehanteerd, is de disconteringsvoet die op het moment van toekenning van de steun van toepassing is.

Artikel 8

Cumulering

1. Wanneer moet worden bepaald of de aanmeldingsdrempels in overeenstemming zijn met de aanmeldingsdrempels van artikel 4 en de maximale steunintensiteiten van hoofdstuk II, moet rekening worden gehouden met het totaalbedrag aan staatssteun voor de ondersteunde activiteit of onderneming of het ondersteunde project (afhankelijk van het soort steun).
2. Wanneer centraal door de instellingen, agentschappen, gemeenschappelijke ondernemingen of andere instanties van de Unie beheerde Uniefinanciering waarover de lidstaten geen rechtstreekse of indirecte zeggenschap hebben, wordt gecumuleerd met staatssteun, wordt alleen de staatssteun in aanmerking genomen om te bepalen of de aanmeldingsdrempels en maximale steunintensiteiten in acht worden genomen, mits het totale bedrag aan overheidsfinanciering dat voor dezelfde in aanmerking komende kosten wordt toegekend het in het Unierecht vastgestelde gunstigste financieringspercentage niet overschrijdt.
3. Krachtens deze verordening vrijgestelde steun met identificeerbare in aanmerking komende kosten mag worden gecumuleerd met:
 - (a) andere staatssteun, mits het bij die maatregelen om andere identificeerbare in aanmerking komende kosten gaat;
 - (b) andere staatssteun ten behoeve van dezelfde geheel of gedeeltelijk overlappende in aanmerking komende kosten, mits deze cumulering niet leidt tot overschrijding van de hoogste steunintensiteit die of het hoogste steunbedrag dat krachtens deze verordening voor deze steunmaatregel geldt;
 - (c) de-minimissteun voor dezelfde in aanmerking komende kosten, mits deze cumulering niet leidt tot overschrijding van de hoogste steunintensiteit die of het hoogste steunbedrag dat krachtens deze verordening voor deze steunmaatregel geldt.

Artikel 9

Publicatie en informatie

1. De betrokken lidstaat publiceert het navolgende op een uitgebreide nationale of regionale staatssteunwebsite:

- (a) de in artikel 19 bedoelde beknopte informatie, in het gestandaardiseerde formaat van bijlage III bij deze verordening, of een link naar die informatie;
 - (b) de in artikel 19 bedoelde volledige tekst van elke steunmaatregel of een link naar de volledige tekst;
 - (c) de in bijlage IV bij deze verordening bedoelde informatie over elke individueel toegekende steun voor een bedrag van meer dan 100 000 EUR.
- 2. Voor steunregelingen in de vorm van belastingvoordelen wordt aan de voorwaarden van lid 1 geacht te zijn voldaan als de lidstaten de verplichte gegevens over individuele steunbedragen publiceren in de onderstaande tranches (in miljoen EUR):
 - 0,1 tot 0,5;
 - 0,5 tot 1;
 - 1 tot 2;
 - 2 tot 5;
 - 5 tot 10;
 - 10 tot 15;
 - 15 en meer.
- 3. De in lid 1, punt c), bedoelde gegevens worden op een gestandaardiseerde wijze georganiseerd en toegankelijk gemaakt overeenkomstig bijlage III en kunnen op doeltreffende wijze worden doorzocht en gedownload. De gegevens worden binnen zes maanden na toekenning van de steun gepubliceerd of, indien de steun in de vorm van een belastingvoordeel wordt verleend, binnen een jaar na de datum waarop de belastingaangifte moet zijn ingediend. De gegevens blijven beschikbaar tot ten minste tien jaar na de datum waarop de steun is toegekend.
- 4. De in lid 1 bedoelde volledige tekst van de steunregeling of de ad-hocsteun omvat met name een uitdrukkelijke verwijzing naar deze verordening, onder vermelding van de titel en van de vindplaats ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*, en naar de specifieke bepalingen van hoofdstuk II die op die steunregeling betrekking hebben, of, indien van toepassing, naar de nationale wet die waarborgt dat de betrokken bepalingen van deze verordening worden nageleefd. De steunregeling of de ad-hocsteun gaat vergezeld van de bijbehorende uitvoeringsbepalingen en wijzigingen.
- 5. De Commissie publiceert op haar website:
 - (a) de links naar de in lid 1 bedoelde staatssteunwebsites;
 - (b) de in artikel 19 bedoelde beknopte informatie.

Hoofdstuk II — Bijzondere bepalingen voor de verschillende categorieën steun

AFDELING 1 — EXPLOITATIESTEUN

Onderafdeling A — Exploitatiesteun bedoeld om de externe kosten van vervoer te verlagen

Artikel 10

Steun bedoeld om de externe kosten van vervoer te verlagen

1. Regelingen voor exploitatiesteun die bedoeld zijn om de externe kosten van vervoer te verlagen, zijn met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 93 van het Verdrag en zijn vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan de voorwaarden van dit artikel en van hoofdstuk I wordt voldaan.
2. Spoorvervoer, de binnenvaart en/of duurzaam multimodaal personen- en goederenvervoer kunnen voor ondersteuning in aanmerking komen. De steun wordt toegekend aan vervoerders en/of vervoersorganisatoren die voor duurzame oplossingen voor vervoer over land kiezen.
3. In aanmerking komt het deel van de externe kosten van het vervoer dat bij unimodaal of multimodaal gebruik van spoorwegvervoer, binnenvaartvervoer en/of korte vaartvervoer in het kader van duurzaam multimodaal vervoer kan worden vermeden in vergelijking met concurrerende en meer vervuilende vervoerswijzen. De vermeden externe kosten worden berekend volgens de regels en de methode die zijn opgenomen in het handboek van de Commissie over externe vervoerskosten, zoals gewijzigd of vervangen²⁷. De lidstaten kunnen de externekostenmethode gebruiken voor alle exploitatiekosten, waaronder ook exploitatiekosten voor het gebruik van infrastructuur.
4. De steunintensiteit bedraagt ten hoogste [50] % van de in aanmerking komende kosten.
5. De steunintensiteit kan met [5-10] procentpunten worden verhoogd indien de steun wordt toegekend aan gecombineerd vervoer in de zin van artikel 1 van Richtlijn 92/106/EEG²⁸.
6. Indien de steun aan vervoersactiviteiten in de goederensector wordt toegekend, bedraagt de afgelegde afstand met de gesteunde wijze van vervoer ten hoogste:
 - (a) bij multimodaal vervoer:
 - (i) 800 kilometer voor spoorwegvervoer;

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

²⁸ PB L 368 van 17.12.1992, blz. 38 [na goedkeuring van de wijziging van Richtlijn 92/106/EEG (2023/0396 (COD)) te vervangen door “overeenkomstig artikel 1 quater, lid 2, van Richtlijn 92/106/EEG”].

- (ii) 375 kilometer voor binnenvaartvervoer;
 - (iii) 750 kilometer voor kortevaartvervoer; en
 - (b) bij unimodaal vervoer:
 - (i) 350 kilometer voor spoorwegvervoer (met uitzondering van wagenladingvervoer);
 - (ii) 375 kilometer voor binnenvaartvervoer.
7. Om te waarborgen dat steun uitsluitend wordt toegekend aan duurzame vervoersdiensten over land die daadwerkelijk worden verricht, wordt de steun toegekend op basis van werkelijk uitgevoerde vervoersdiensteenheden, zoals reizigerskilometers in het reizigersvervoer, tonkilometers of voertuigkilometers in het goederenvervoer of, meer in het algemeen, de productie-eenheid van de vervoersdienst, en niet als een vast bedrag.
8. De steun die wordt toegekend aan een spoorwegonderneming en aan exploitanten in de binnenvaart en de korte vaart, moet ertoe leiden dat de verschuiving tussen vervoerswijzen in stand wordt gehouden of toeneemt. Daartoe maken spoorwegondernemingen en exploitanten in de binnenvaart en de korte vaart in ieder geval de navolgende gegevens over de ontvangen steun openbaar: de steunverlenende autoriteit, de datum van toekenning van de steun, de ontvangen steunbedragen, de periode waarin zij werden ontvangen en de activiteiten waarvoor de steun werd toegekend.

Onderafdeling B — Exploitatiesteun bedoeld voor de introductie van nieuwe commerciële verbindingen

Artikel 11

Steun bedoeld voor de introductie van nieuwe commerciële verbindingen

1. Steunregelingen ten behoeve van de introductie van nieuwe commerciële goederenverbindingen voor spoorwegen en de binnenvaart en nieuwe commerciële spoorverbindingen voor personenvervoer zijn met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 93 van het Verdrag en zijn vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan de voorwaarden van dit artikel en van hoofdstuk I wordt voldaan.
2. De steun wordt toegekend:
 - (a) aan spoorwegondernemingen en/of vervoersorganisatoren die de vraag bundelen en geregeld goederenvervoer tussen vervoersterminals organiseren om nieuwe commerciële goederenverbindingen voor spoorwegen en de binnenvaart te introduceren; en/of
 - (b) aan spoorwegondernemingen die geregeld personenvervoer organiseren tussen vervoersterminals die in verschillende lidstaten zijn gelegen (“internationale treinreizigersdiensten”) of meer dan 400 kilometer van elkaar zijn gelegen (“langeafstandstreinreizigersdiensten”).

3. De steun kan worden toegekend in de vorm van subsidies die periodiek worden uitgekeerd gedurende ten hoogste één jaar.
4. De in aanmerking komende kosten zijn de exploitatieverliezen die op de desbetreffende verbinding worden geleden gedurende een periode van ten hoogste vijf jaar, te rekenen vanaf de datum waarop de begunstigde de exploitatie van de nieuwe commerciële verbinding aanvangt. Onverminderd de vorige zin mogen exploitatiekosten die verband houden met en worden gemaakt in de periode voorafgaand aan de introductie van de nieuwe verbinding, worden meegerekend en verwerkt in de kwantificering van de in aanmerking komende kosten voor het eerste jaar waarin de nieuwe commerciële verbinding wordt geëxploiteerd.
5. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder “exploitatieverliezen” een negatief verschil verstaan tussen de opbrengsten en de exploitatiekosten die worden gemaakt voor de desbetreffende verbinding, evenals de exploitatiekosten voor de werkzaamheden die verband houden met en worden gemaakt in de periode voorafgaand aan de introductie van de nieuwe commerciële verbinding. De steunintensiteit bedraagt in het eerste jaar ten hoogste 80 % van de in aanmerking komende kosten, in het tweede jaar ten hoogste 70 % van de in aanmerking komende kosten, in het derde jaar ten hoogste 60 % van de in aanmerking komende kosten, in het vierde jaar ten hoogste 50 % van de in aanmerking komende kosten en in het vijfde jaar ten hoogste 40 % van de in aanmerking komende kosten.
6. Onder de kosten die aan de nieuwe commerciële verbinding worden toegerekend, mogen alle directe exploitatiekosten vallen die worden gemaakt voor de exploitatie van de nieuwe commerciële verbinding, alsmede een passende bijdrage aan de gemeenschappelijke exploitatiekosten voor zowel de nieuwe commerciële verbinding als andere activiteiten. Onder de in aanmerking te nemen opbrengsten vallen de volledige opbrengsten van de nieuwe commerciële verbinding.
7. Indien de steun vooraf wordt uitbetaald, worden de in aanmerking komende kosten vooraf geraamd op basis van redelijke prognoses en worden zij gediscoteerd tot hun waarde op het moment van toekenning. De lidstaten voorzien in een regeling voor toezicht en terugvordering om te waarborgen dat de steun de toegestane steunintensiteit niet overschrijdt.

AFDELING 2 — INVESTERINGSSTEUN

Onderafdeling A — Investeringssteun ten behoeve van unimodale en multimodale vervoersvoorzieningen voor spoorwegen en de binnenvaart en particuliere spooraansluitingen

Artikel 12

Steun ten behoeve van de bouw, de verbetering en de vernieuwing van unimodale en multimodale vervoersvoorzieningen voor spoorwegen en de binnenvaart

1. Steun ten behoeve van de bouw, de verbetering of de vernieuwing (waaronder ook vervanging verstaan) van spoorwegvoorzieningen, binnenvaartvoorzieningen en multimodale vervoersvoorzieningen voor spoorwegen en de binnenvaart is met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 93 van het Verdrag en is vrijgesteld van

de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan de voorwaarden van dit artikel en van hoofdstuk I wordt voldaan.

2. De steun wordt toegekend aan ondernemingen die in het kader van regelingen spoorwegvoorzieningen, binnenvaartvoorzieningen en multimodale vervoersvoorzieningen voor spoorwegen en de binnenvaart bouwen, verbeteren en/of vernieuwen, met uitzondering van steun voor de bouw, de verbetering en de vernieuwing van multimodale goederenterminals voor spoorwegen en de binnenvaart, die ook als ad-hocsteun kan worden toegekend. Ad-hocsteun kan alleen worden toegekend wanneer de potentiële vraag naar capaciteit, in ieder geval op middellange termijn, groter is dan de bestaande gezamenlijke capaciteit van de gesteunde voorziening en van andere bestaande of reeds geplande voorzieningen die redelijkerwijs als alternatief voor de gesteunde voorziening zouden kunnen dienen.
3. In aanmerking komen de kosten voor investeringen in materiële (vaste en roerende) en immateriële activa die rechtstreeks verband houden met de bouw, de verbetering of de vernieuwing van de desbetreffende voorziening. De investering kan voorzieningen aan de oppervlakte (onder andere voor opslag), vaste installaties (waaronder opslagloodsen en terminals) en mobiel terminalmaterieel (waaronder reachstackers) omvatten die op het terrein van de voorziening aanwezig zijn voor de verrichting van vervoersgerelateerde diensten. Ook haalbaarheidsonderzoek en topologisch onderzoek alsmede plannings- en installatiekosten komen in aanmerking.
4. Kosten in verband met niet-vervoersgebonden activiteiten komen niet in aanmerking.
5. Het steunbedrag mag de laagste van de navolgende drempels niet te boven gaan:
 - (a) het verschil tussen de in aanmerking komende kosten en de som van de exploitatiewinst van de investering gedurende de economische levensduur daarvan en de gediscoteerde restwaarde van die investering (de restwaarde aan het eind van de economische levensduur van de investering). Onder de exploitatiewinst vallen ook de incrementele operationele nettowinsten uit niet-vervoersgebonden activiteiten die verband houden met de vervoersactiviteiten die in de desbetreffende voorziening zullen worden uitgevoerd (waaronder de verhuur van bedrijfspanden op het terrein van de voorziening). De exploitatiewinst en de restwaarde worden op basis van redelijke prognoses vooraf in mindering gebracht op de in aanmerking komende kosten, of achteraf door middel van een terugvorderingsregeling;
 - (b) 50 % van de in aanmerking komende kosten.
6. Als alternatief voor de toepassing van de methode van lid 5 kan het maximale steunbedrag voor steun die een bedrag van 3 miljoen EUR per project niet te boven gaat ook worden vastgesteld op ten hoogste 50 % van de in aanmerking komende kosten.
7. De gesteunde voorziening is voor alle belangstellende gebruikers op open, transparante en niet-discriminerende wijze toegankelijk overeenkomstig de sectorale wetgeving, waaronder Richtlijn 2012/34/EU.
8. Iedere concessie of iedere andere vorm van toewijzing aan een derde om de gesteunde voorziening te bouwen, te verbeteren, te exploiteren of te verhuren, wordt op

concurrerende, transparante, niet-discriminerende en onvoorwaardelijke basis verleend.

9. Wanneer de eigenaar, de exploitant en eventuele beoogde eindgebruikers van de gesteunde vervoersvoorzieningen tot dezelfde onderneming behoren of verbonden ondernemingen zijn in de zin van bijlage I bij deze verordening, wordt de exploitatie van de voorziening gegund op basis van een open, concurrerende, transparante en niet-discriminerende procedure²⁹.

Artikel 13

Steun ten behoeve van de bouw, de verbetering en de vernieuwing van particuliere spooraansluitingen

1. Steunregelingen ten behoeve van de bouw, de verbetering en de vernieuwing (waaronder ook vervanging verstaan) van particuliere spooraansluitingen zijn met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 93 van het Verdrag en zijn vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan de voorwaarden van dit artikel en van hoofdstuk I wordt voldaan.
2. Steun wordt toegekend aan ondernemingen die particuliere spooraansluitingen bouwen, verbeteren en vernieuwen.
3. In aanmerking komen de kosten voor investeringen in materiële (vaste en roerende) en immateriële activa die rechtstreeks verband houden met de bouw, de verbetering en de vernieuwing van de particuliere spooraansluiting. Ook haalbaarheidsonderzoek en topologisch onderzoek alsmede plannings- en installatiekosten kunnen onder de investeringskosten vallen. Laad- en losplatforms en materieel dat wordt gebruikt voor het laden/lossen van treinen op het terrein van de specifieke gebruiker(s), mogen niet worden meegerekend bij de in aanmerking komende kosten.
4. Het steunbedrag mag de laagste van de navolgende drempels niet te boven gaan:
 - (a) het verschil tussen de in aanmerking komende kosten en de som van de exploitatiewinst van de investering gedurende de economische levensduur daarvan en de gediscoteerde restwaarde van die investering (de restwaarde aan het eind van de economische levensduur van de investering). De exploitatiewinst en de restwaarde worden op basis van redelijke prognoses vooraf in mindering gebracht op de in aanmerking komende kosten, of achteraf door middel van een terugvorderingsregeling;
 - (b) 50 % van de in aanmerking komende kosten.
5. Als alternatief voor de toepassing van de methode van lid 4 kan het maximale steunbedrag voor steun die een bedrag van 500 000 EUR per project niet te boven gaat ook worden vastgesteld op ten hoogste 50 % van de in aanmerking komende kosten.

²⁹ De desbetreffende verbonden ondernemingen mogen aan de procedure deelnemen.

Artikel 14

Steun ten behoeve van de aankoop van voertuigen voor spoorvervoer of de binnenvaart

1. Regelingen voor investeringssteun ten behoeve van de aankoop van voertuigen voor spoorweg- of binnenvaartvervoer zijn met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 93 van het Verdrag en zijn vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan de voorwaarden van dit artikel en van hoofdstuk I wordt voldaan.
2. In aanmerking komen de kosten van alle investeringen die verband houden met de aankoop van nieuwe of gebruikte voertuigen voor spoorweg- of binnenvaartvervoer. Onder die kosten kunnen met name de prijs van het voertuig en afleveringskosten vallen. Kosten van ontwerponderzoek, advisering of engineering kunnen in aanmerking komen, mits zij verband houden met en deel uitmaken van de in dit artikel bedoelde investeringen.
3. De steun wordt toegekend aan:
 - (a) nieuwkomers in de spoorwegsector;
 - (b) spoorwegondernemingen, binnenvaartexploitanten of leaseondernemingen in de spoor- en binnenvaartsectoren, indien zij als kmo's kunnen worden aangemerkt.
4. De steun wordt toegekend in de vorm van een garantie aan de koper van het voertuig voor spoorweg- of binnenvaartvervoer. Garanties kunnen rechtstreeks aan uiteindelijke begunstigden worden verstrekt, of aan kredietinstellingen en andere financiële instellingen in de hoedanigheid van financieel intermediairs (mits de begunstigde vrijelijk een financieel intermediair kan kiezen). De financieel intermediair moet kunnen aantonen dat zijn werkwijze ervoor zorgt dat de voordelen maximaal aan de eindbegunstigden worden doorgegeven in de vorm van hogere volumes aan financiering, een hoger risicoprofiel van de portefeuille, lagere eisen inzake zekerheden of lagere rentepercentages dan zonder dergelijke overheidsgaranties het geval was geweest.
5. De garantie wordt verstrekt op nieuwe individuele leningen voor de aankoop van voertuigen voor spoorweg- of binnenvaartvervoer. Het nominale bedrag van de onderliggende lening mag de in aanmerking komende kosten niet te boven gaan. De garantie dekt ten hoogste 80 % van de onderliggende lening. Overheidsgaranties worden verstrekt tegen een vergoeding van ten minste 50 basispunten indien de overheidsrating van de toekennende lidstaat AAA-A is.
6. De looptijd van de garantie bedraagt ten hoogste 15 jaar.
7. Steun ten behoeve van de aankoop van voertuigen voor spoorweg- of binnenvaartvervoer mag worden gecumuleerd met interoperabiliteitssteun en/of steun ten behoeve van technische aanpassing en modernisering indien de netto extra kosten voor interoperabiliteit, zoals gedefinieerd in artikel 16, lid 6, en/of investeringen in

modernisering en technische aanpassing, zoals gedefinieerd in artikel 17, lid 6, zijn uitgesloten van de in aanmerking komende kosten zoals omschreven in lid 2.

Artikel 15

Steun ten behoeve van de aankoop van intermodale laadeenheden en kranen op schepen

1. Regelingen voor investeringssteun ten behoeve van de aankoop van nieuwe of gebruikte intermodale laadeenheden en/of kranen op schepen zijn met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 93 van het Verdrag en zijn vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan de voorwaarden van dit artikel en van hoofdstuk I wordt voldaan.
2. De steun wordt toegekend aan ondernemingen die investeren in de aankoop van intermodale laadeenheden en kranen op schepen.
3. De in aanmerking komende kosten bedragen:
 - (a) voor intermodale laadeenheden (ILU's): het verschil in kosten tussen vervoereenheden die uitsluitend voor het wegvervoer worden gebruikt en ILU's die kunnen worden overgeladen ten behoeve van duurzaam multimodaal vervoer;
 - (b) voor kranen op schepen: de volledige aankoopprijs.
4. Ook haalbaarheidsonderzoek en plannings- en installatiekosten kunnen in aanmerking komen.
5. Het steunbedrag mag een steunintensiteit van 30 % van de in aanmerking komende kosten niet te boven gaan in het in lid 3, punt a), omschreven geval, en van 20 % van de in aanmerking komende kosten in het in lid 3, punt b), omschreven geval.

Onderafdeling C — Investeringssteun ten behoeve van interoperabiliteit en technische aanpassing en modernisering

Artikel 16

Steun voor interoperabiliteit

1. Regelingen voor investeringssteun ten behoeve van investeringen in materiële en immateriële activa die bijdragen aan ononderbroken verkeersstromen tussen lidstaten of vervoerswijzen zijn met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 93 van het Verdrag en zijn vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan de voorwaarden van dit artikel en van hoofdstuk I wordt voldaan.
2. De steun wordt toegekend aan ondernemingen die investeren in de uitrol van de in lid 3 bedoelde technologieën voor interoperabiliteit.
3. De navolgende investeringsprojecten komen in aanmerking:

- (a) het Europees treinbesturingssysteem (European Train Control System, ETCS), het toekomstig mobiel spoorwegcommunicatiesysteem (Future Railway Mobile Communication System, FRMCS) en automatische treinbesturing (Automated Train Operation, ATO), als onderdeel van het in het afgeleide recht van de Unie³⁰ beschreven Europees beheersysteem voor het spoorverkeer (European Railway Traffic Management System, ERTMS);
 - (b) digitale automatische koppeling (Digital Automatic Coupling, DAC)³¹;
 - (c) aanpassing van rollend materieel aan verschillende elektrificatiesystemen;
 - (d) aanpassing van rollend materieel aan verschillende spoorbreedtes;
 - (e) aanpassing van binnenschepen om zeehavens aan te doen;
 - (f) aanpassing van binnenschepen aan veranderende bevaarbaarheid, onder meer bij lage waterstanden;
 - (g) automatisering van rollend materieel en binnenschepen;
 - (h) aanpassing van voertuigen voor het vervoer van ILU's;
 - (i) de belangrijkste technologieën die benodigd zijn voor de invoering van rivierinformatiediensten, waaronder het RIS-platform, het systeem van elektronische weergave van binnenvaartkaarten en de daaraan verbonden informatie (Inland Electronic Chart Display and Information System, ECDIS), berichten aan de scheepvaart en het internationale binnenvaartsysteem voor automatische identificatie en elektronische rapportage (Inland Automatic Identification System and Electronic Reporting International);
 - (j) telematicatoepassingen voor het goederenvervoer en andere software voor goederenvervoer, voor zover deze bijdragen aan ononderbroken verkeersstromen, waaronder met name intermodale systemen voor identificatie en track-and-trace, en intermodale platforms voor gegevensuitwisseling. Investerings- en toepassingen voor passagiersdiensten, waaronder systemen die passagiers voor en tijdens de reis van informatie voorzien, reserverings- en betalingssystemen, bagagebeheer en het beheer van aansluitingen tussen passagierstreinen en andere vervoerswijzen en met andere vormen van personenvervoer, komen niet voor ondersteuning in aanmerking.
4. In aanmerking komen alle kosten die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de in aanmerking komende investeringen. Daaronder kunnen met name kosten vallen die noodzakelijk zijn voor de aankoop en de installatie van de desbetreffende technologie,

³⁰ Uitvoeringsverordening (EU) 2023/1695 van de Commissie van 10 augustus 2023 betreffende de technische specificatie inzake interoperabiliteit van de subsystemen besturing en seingeving van het spoorwegsysteem in de Europese Unie en tot intrekking van Verordening (EU) 2016/919 (PB L 222 van 8.9.2023, blz. 380).

³¹ DAC is een interoperabel onderdeel waarmee rollend materieel in een goederentrein zowel fysiek (bv. met een mechanische verbinding en een luchtleiding voor de remmen) als digitaal (bv. met een verbinding voor stroom en gegevens) automatisch aan- en afgekoppeld kan worden. Met DAC wordt bijgedragen aan de totstandkoming van modern en digitaal goederenvervoer per spoor in Europa. DAC vergroot niet alleen de doelmatigheid door middel van automatiseringsprocessen, maar zorgt ook dat er overal in een trein voldoende energie beschikbaar is voor telematicatoepassingen en veilige datacommunicatie. [Verwijzing naar het toepasselijke afgeleide recht van de Unie na vaststelling invoegen]

kosten voor projectmanagement en afleveringskosten. Onderhoudskosten komen niet voor steun in aanmerking. Kosten in verband met onderzoek, beproeving en goedkeuring en met proefinstallaties en prototypes komen voor ondersteuning in aanmerking. De met interoperabiliteitssteun gefinancierde activa kunnen nieuw of gebruikt zijn. Met betrekking tot interoperabiliteitsinvesteringen die verband houden met het ERTMS komen kosten voor de integratie van functies van het Europese wereldwijde satellietnavigatiesysteem (European Global Navigation Satellite System, EGNSS) in het ERTMS voor ondersteuning in aanmerking. Kosten in verband met GSM-R komen niet voor steun in aanmerking.

5. De steunintensiteit bedraagt ten hoogste:
 - (a) 80 % van de in aanmerking komende kosten voor investeringsprojecten die onder lid 3, punten a) en b), vallen;
 - (b) 50 % van de in aanmerking komende kosten voor investeringsprojecten die onder lid 3, punten c) tot en met j), vallen.
6. Met betrekking tot interoperabiliteitsinvesteringen in voertuigen voor spoorweg- of binnenvaartvervoer of in een intermodale laadeenheid of kraan op een schip waarvan de aankoop is voorgenomen, zijn de in aanmerking komende kosten beperkt tot de netto extra kosten voor interoperabiliteit, mits die kosten niet reeds door een andere vorm van steun worden gedekt, waaronder met name steun ingevolge de artikelen 14 en 15 wordt verstaan. De netto extra kosten voor interoperabiliteit worden berekend als het verschil tussen, enerzijds, de totale verwervingskosten van het voertuig voor spoorweg- of binnenvaartvervoer of de intermodale laadeenheid of de kraan op een schip waarvan de aankoop is voorgenomen en die door middel van die investering mogelijk wordt gemaakt, en, anderzijds, de totale verwervingskosten van hetzelfde voertuig, dezelfde intermodale laadeenheid of dezelfde scheepskraan of soortgelijke kraan zonder interoperabiliteitsinvesteringen in een nulscenario.
7. Gedurende ten minste vijf jaar na de toekenning van de steun moeten contractuele regelingen voor de overdracht of het betaalde gebruik (waaronder ook huurkoop verstaan) van met interoperabiliteitssteun gefinancierde activa een clause bevatten waarin wordt verklaard dat de investering in de interoperabiliteit van het desbetreffende actief met staatssteun is gefinancierd. Ook moeten daarin de bijbehorende verplichtingen zoals bepaald in lid 9 worden omschreven en moet het steunbedrag worden vermeld.
8. De uitvoering en de voltooiing van de investering moeten ten minste één jaar voor de datum waarop de gesteunde investering in de Unie verplicht wordt hebben plaatsgevonden.
9. De voertuigen voor spoorweg- of binnenvaartvervoer waaraan de gesteunde investering ten goede komt, blijven gedurende ten minste vijf jaar na de uitvoering van de investering geregistreerd in het desbetreffende nationale register van een lidstaat of in een toepasselijk Europees register.

Artikel 17

Steun ten behoeve van de technische aanpassing en modernisering van voertuigen voor spoorweg- of binnenvaartvervoer en materieel voor duurzaam multimodaal vervoer

1. Regelingen voor investeringssteun ten behoeve van investeringen in materiële en immateriële activa die bijdragen aan de technische aanpassing en modernisering van voertuigen voor spoorweg- of binnenvaartvervoer en van materieel voor duurzaam multimodaal vervoer, zijn met de interne markt verenigbaar in de zin van artikel 93 van het Verdrag en zijn vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag, mits aan de voorwaarden van dit artikel en van hoofdstuk I wordt voldaan.
2. De steun wordt toegekend aan ondernemingen die investeren in de technische aanpassing en modernisering van voertuigen voor spoorweg- of binnenvaartvervoer en van materieel voor duurzaam multimodaal vervoer, als bedoeld in lid 3.
3. In aanmerking komen de kosten voor:
 - (a) verbetering en/of renovatie van rollend materieel;
 - (b) verbetering en/of renovatie van binnenschepen, bijvoorbeeld om de hydrodynamische eigenschappen en de doelmatigheid te verbeteren;
 - (c) verbetering en/of renovatie van materieel voor duurzaam multimodaal vervoer;
 - (d) technische aanpassing van vaartuigen aan nieuwe soorten vracht;
 - (e) telematicatoepassingen voor goederenvervoer en andere software voor goederenvervoer die niet onder artikel 16 vallen, waaronder systemen die uitsluitend informatie voor één wijze van vervoer verstrekken, of digitale reserverings- en betalingssystemen die niet bijdragen aan ononderbroken verkeersstromen. Investerings- en toepassingen voor passagiersdiensten, waaronder systemen die passagiers vóór en tijdens de reis van informatie voorzien, reserverings- en betalingssystemen, bagagebeheer en het beheer van aansluitingen tussen passagierstreinen en andere vervoerswijzen en met andere vormen van personenvervoer, komen niet voor ondersteuning in aanmerking;
 - (f) logistieke systemen, waaronder software voor ladingoptimalisatie;
 - (g) software voor verkeersprognoses (geschatte vertrektijd/geschatte aankomsttijd) en voor routeoptimalisatie.
4. In aanmerking komen alle kosten die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de in aanmerking komende investeringen. Daaronder kunnen met name kosten vallen die nodig zijn voor de aankoop en de installatie van de desbetreffende technologie, kosten in verband met upgrades van bestaande geïnstalleerde technologie, kosten voor projectmanagement en afleveringskosten. Kosten in verband met onderzoek, beproeving en goedkeuring en met proefinstallaties en prototypes komen voor steun in aanmerking.
5. De steunintensiteit bedraagt ten hoogste 20 % van de in aanmerking komende kosten.
6. Met betrekking tot investeringen in voertuigen voor spoorweg- of binnenvaartvervoer waarvan de aankoop is voorgenomen, zijn de in aanmerking komende kosten beperkt tot de netto extra kosten voor technische aanpassing en modernisering, mits die kosten niet reeds door een andere vorm van steun worden gedekt, waaronder met name steun ingevolge de artikelen 14 en 15. De netto extra kosten voor technische aanpassing en

modernisering worden berekend als het verschil tussen, enerzijds, de totale verwervingskosten van het voertuig voor spoorweg- of binnenvaartvervoer waarvan de aankoop is voorgenomen en die door middel van die investering mogelijk wordt gemaakt, en, anderzijds, de totale verwervingskosten van hetzelfde voertuig of een vergelijkbaar voertuig dat technische aanpassing vereist in het nulsценario.

7. Gedurende ten minste vijf jaar na de toekenning van de steun moeten contractuele regelingen voor de overdracht of het betaalde gebruik (waaronder ook huurkoop verstaan) van activa die zijn gefinancierd met steun ten behoeve van de technische aanpassing en modernisering van voertuigen en materieel voor duurzaam multimodaal vervoer een clausule bevatten waarin wordt verklaard dat de aanpassing of modernisering van het desbetreffende actief met staatssteun is gefinancierd, onder vermelding van het steunbedrag.
8. De uitvoering en de voltooiing van de investering moeten ten minste één jaar voor de datum waarop de gesteunde investering in de Unie verplicht wordt hebben plaatsgevonden.

Hoofdstuk III — Toezicht

Artikel 18

Intrekking van het voordeel van de groepsvrijstelling

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

Artikel 19

Verslaglegging

Elke lidstaat zendt de Commissie het volgende:

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

- (b) een in Verordening (EG) nr. 794/2004 van de Commissie³² bedoeld jaarlijks verslag over de toepassing van deze verordening, in elektronische vorm, dat de in Verordening (EG) nr. 794/2004 van de Commissie vermelde gegevens bevat over elk volledig jaar, of deel daarvan, waarin deze verordening van toepassing is.

Artikel 20

Evaluatie

1. De in artikel 1, lid 2, punten i) en j), bedoelde steunregelingen worden achteraf geëvalueerd indien hun staatssteunbudget of geboekte uitgaven in enig jaar meer dan 150 miljoen EUR bedragen, of over hun totale looptijd meer dan 750 miljoen EUR. Onder de totale looptijd wordt de gecombineerde looptijd verstaan van de regeling en alle voorgaande regelingen die een soortgelijk doel en geografisch gebied bestrijken en op of na XXX zijn ingegaan. Gezien de doelstellingen van de evaluatie, en om de lidstaten niet onevenredig te belasten, is de evaluatie achteraf alleen vereist voor steunregelingen die een totale looptijd van meer dan drie jaar hebben en op of na XXX zijn ingegaan.
2. Van de vereiste evaluatie achteraf kan worden afgezien voor steunregelingen die een onmiddellijke opvolger zijn van een regeling die een soortgelijk doel en geografisch gebied bestreek en waarvoor een evaluatie is verricht. In dat geval moet een eindevaluatieverslag zonder negatieve bevindingen zijn opgesteld volgens het door de Commissie goedgekeurde evaluatieplan. Als het eindevaluatieverslag van een regeling niet strookt met het goedgekeurde evaluatieplan, wordt de betrokken regeling onmiddellijk opgeschort. Steunregelingen die een opvolger zijn van een dergelijke opgeschorte regeling en een soortgelijk doel en geografisch gebied bestrijken, genieten het voordeel van de groepsvrijstelling niet.
3. In de evaluatie wordt nagegaan of is voldaan aan de aannames en de voorwaarden die aan de verenigbaarheid van de regeling ten grondslag liggen, en met name of de steunmaatregel noodzakelijk en doeltreffend is in het licht van de algemene en de specifieke doelstellingen ervan. Voorts wordt in de evaluatie beoordeeld wat de impact van de regeling is op de mededinging en de handel.
4. Voor steunregelingen die op grond van lid 1 moeten worden geëvalueerd, melden de lidstaten binnen de volgende termijnen een ontwerpevaluatieplan aan:
 - (a) uiterlijk twintig werkdagen na de inwerkingtreding van de regeling indien het staatssteunbudget voor de regeling in een bepaald jaar meer dan 150 miljoen EUR bedraagt of over de totale looptijd van de regeling hoger is dan 750 miljoen EUR;

³² Verordening (EG) nr. 794/2004 van de Commissie van 21 april 2004 tot uitvoering van Verordening (EU) 2015/1589 van de Raad tot vaststelling van nadere bepalingen voor de toepassing van artikel 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (PB L 140 van 30.4.2004, blz. 1, ELI: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22?locale=nl>).

- (b) uiterlijk dertig werkdagen na een aanzienlijke wijziging die het budget voor de regeling verhoogt tot meer dan 150 miljoen EUR in een bepaald jaar of tot meer dan 750 miljoen EUR over de totale looptijd van de regeling;
 - (c) uiterlijk dertig werkdagen nadat in de officiële boekhouding uitgaven uit hoofde van de regeling zijn geregistreerd die in een bepaald jaar groter zijn dan 150 miljoen EUR.
- 5. Het ontwerpevaluatieplan wordt opgesteld volgens de gemeenschappelijke methodiek voor staatssteunevaluatie die door de Commissie is vastgelegd. De lidstaten publiceren het door de Commissie goedgekeurde evaluatieplan.
 - 6. De evaluatie achteraf wordt op basis van het evaluatieplan uitgevoerd door een deskundige die onafhankelijk is van de steunverlenende autoriteit. Elke evaluatie omvat ten minste één tussentijds evaluatieverslag en één eindevaluatieverslag. De lidstaten publiceren beide verslagen.
 - 7. Het eindevaluatieverslag wordt uiterlijk negen maanden vóór het verstrijken van de vrijgestelde regeling bij de Commissie ingediend. Deze periode kan worden verkort voor regelingen waarvoor de evaluatievereiste in werking treedt in de loop van de laatste twee jaren van de uitvoering. De precieze reikwijdte van elke evaluatie en de nadere regelingen daaromtrent worden vastgesteld in het besluit tot goedkeuring van het evaluatieplan. Bij de aanmelding van een eventuele latere steunmaatregel met een soortgelijke doelstelling wordt beschreven hoe met de resultaten van de evaluatie rekening is gehouden.

Artikel 21

Toezicht

- 1. Om de Commissie in staat te stellen de krachtens deze verordening van aanmelding vrijgestelde steun te monitoren, houden de lidstaten gedetailleerde dossiers bij met de gegevens en bewijsstukken die nodig zijn om vast te stellen dat aan alle in deze verordening vastgestelde voorwaarden is voldaan. Deze dossiers worden bijgehouden gedurende tien jaar na de datum waarop de ad-hocsteun is toegekend of, in het geval van regelingen, waarop de laatste individuele steun is toegekend.
- 2. In het geval van regelingen waarbij fiscale steun automatisch wordt toegekend (zoals regelingen op basis van belastingaangiften van de begunstigden) en waarbij niet vooraf wordt geverifieerd of aan alle verenigbaarheidsvoorwaarden voor elke begunstigde is voldaan, verifiëren de lidstaten regelmatig, ten minste achteraf en op basis van een steekproef, of aan alle verenigbaarheidsvoorwaarden is voldaan, en trekken zij de nodige conclusies. De lidstaten houden gedetailleerde dossiers over de verificaties bij gedurende ten minste tien jaar na de datum van de controles.
- 3. De Commissie kan van elke lidstaat alle gegevens en bewijsstukken verlangen die zij nodig acht om de toepassing van deze verordening te kunnen monitoren, met inbegrip van de in de leden 1 en 2 vermelde gegevens. De betrokken lidstaat verstrekt de Commissie de verlangde gegevens en bewijsstukken binnen twintig werkdagen na ontvangst van het verzoek of binnen een in het verzoek gestelde langere termijn.

Hoofdstuk IV — Slotbepalingen

Artikel 22

Overgangsbepalingen

1. Deze verordening is van toepassing op individuele steun die vóór de inwerkingtreding van de respectieve bepalingen uit deze verordening is toegekend voor zover die steun voldoet aan alle voorwaarden van deze verordening, met uitzondering van artikel 9.
2. Steun die niet ingevolge deze verordening van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag is vrijgesteld, wordt door de Commissie beoordeeld aan de hand van de toepasselijke kaderregelingen, richtsnoeren, mededelingen en bekendmakingen.
3. Na het verstrijken van de geldigheidsduur van deze verordening blijven steunregelingen die op grond van deze verordening zijn vrijgesteld nog gedurende een aanpassingsperiode van zes maanden vrijgesteld.

Artikel 23

1. Deze verordening treedt in werking op XXX.
2. Zij is van toepassing tot en met XXX.

Gedaan te Brussel,

Voor de Commissie

De voorzitter

Ursula VON DER LEYEN

BIJLAGE I

Definitie van kmo's

Artikel 1

Onderneming

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

Artikel 2

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

1. Tot de categorie kleine, middelgrote en micro-ondernemingen ("kmo's") behoren ondernemingen waar minder dan 250 personen werkzaam zijn en waarvan de jaaromzet 50 miljoen EUR of het jaarlijkse balanstotaal 43 miljoen EUR niet overschrijdt.
2. Binnen de categorie kmo's is een "kleine onderneming" een onderneming waar minder dan 50 personen werkzaam zijn en waarvan de jaaromzet of het jaarlijkse balanstotaal 10 miljoen EUR niet overschrijdt.
3. Binnen de categorie kmo's is een "micro-onderneming" een onderneming waar minder dan 10 personen werkzaam zijn en waarvan de jaaromzet of het jaarlijkse balanstotaal 2 miljoen EUR niet overschrijdt.

Artikel 3

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

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

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

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

b) universiteiten of onderzoekcentra zonder winstoogmerk;

c) institutionele beleggers, met inbegrip van regionale ontwikkelingsfondsen;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 4

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

1. De gegevens voor de berekening van het aantal werkzame personen en van de financiële bedragen hebben betrekking op het laatste afgesloten boekjaar en worden jaarlijks berekend. Zij worden vanaf de datum van sluiting van de boeken in aanmerking genomen. Het bedrag van de omzet wordt berekend exclusief belasting over de toegevoegde waarde (btw) en andere indirecte belastingen.
2. Wanneer een onderneming op de datum van afsluiting van de rekeningen vaststelt dat de op jaarbasis berekende gegevens boven of onder de in artikel 2 aangegeven drempels voor het aantal werkzame personen of de financiële maxima liggen, verkrijgt of verliest zij de hoedanigheid van middelgrote, kleine of micro-onderneming slechts wanneer deze situatie zich in twee opeenvolgende boekjaren voordoet.
3. In het geval van recentelijk opgerichte ondernemingen waarvan de eerste jaarrekening nog niet is afgesloten, worden de in aanmerking te nemen gegevens bepaald door middel van een in de loop van het boekjaar te goeder trouw gemaakte schatting.

Artikel 5

Aantal werkzame personen

1. Het aantal werkzame personen komt overeen met het aantal arbeidsjaareenheden (AJE), d.w.z. het aantal personen dat het hele desbetreffende referentiejaar voltijds in de betrokken onderneming of voor rekening van deze onderneming heeft gewerkt. Het werk van personen die niet het hele jaar hebben gewerkt, deeltijdwerk ongeacht de duur ervan en seizoenarbeid worden in breuken van AJE's uitgedrukt. Het aantal werkzame personen bestaat uit:
 - a) werknemers in loondienst;
 - b) personen die voor de onderneming werken, er een ondergeschikte verhouding mee hebben en voor het nationale recht met werknemers in loondienst gelijkgesteld zijn;
 - c) eigenaren die tevens bedrijfsleider zijn;
 - d) vennoten die geregeld een activiteit in de onderneming uitoefenen en financiële voordelen van de onderneming genieten.

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

Artikel 6

Vaststelling van de gegevens van de onderneming

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

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

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

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

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

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

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

Bijlage II

Maatregelen die onder de groepsvrijstellingsverordening vervoer (GVVV) vallen en maatregelen die moeten worden aangemeld ingevolge de richtsnoeren inzake vervoer over land en multimodaal vervoer (Land and Multimodal Transport, LMT) (hierna de “vervoerrichtsnoeren” genoemd)

Primaire doelstelling	GVVV		Vervoerrichtsnoeren	
	Maatregel	Toegestane intensiteit	Maatregel	Toegestane intensiteit
Exploitatiesteun bedoeld om de externe kosten van vervoer te verlagen	Steunregelingen	50 % van de in aanmerking komende kosten [60 %] van de in aanmerking komende kosten voor steun die wordt toegekend aan gecombineerd vervoer	Ad-hocsteun Steunregelingen met hogere intensiteiten dan toegestaan krachtens de GVVV Steunregelingen die geen gebruikmaken van het handboek van de Commissie	75 % van de in aanmerking komende kosten
Exploitatiesteun voor de introductie van nieuwe commerciële verbindingen	Steunregelingen Krachtens een regeling toegekend individueel steunbedrag per project < 15 miljoen EUR	80 % van de in aanmerking komende kosten voor het eerste operationele jaar, 70 % voor het tweede jaar, 60 % voor het derde jaar, 50 % voor het vierde jaar en 40 % voor het vijfde jaar	Ad-hocsteun Krachtens een regeling toegekend individueel steunbedrag per project ≥ 15 miljoen EUR	80 % van de in aanmerking komende kosten voor het eerste operationele jaar, 70 % voor het tweede jaar, 60 % voor het derde jaar, 50 % voor het vierde jaar en 40 % voor het vijfde jaar
Investeringssteun ten behoeve van de bouw, de verbetering en de vernieuwing van unimodale of multimodale vervoersvoorzieningen voor spoorwegen en de binnenvaart	Steunregelingen Krachtens een regeling toegekend individueel steunbedrag per project < 20 miljoen EUR Ad-hocsteun ten behoeve van multimodale	50 % van de in aanmerking komende kosten indien de steun < 3 miljoen EUR per project 50 % van de in aanmerking komende kosten tot ten hoogste het verschil tussen de in	Ad-hocsteun Ad-hocsteun ten behoeve van duurzame multimodale goederenterminals ≥ 10 miljoen EUR Krachtens een regeling toegekend individueel steunbedrag per	Financieringskloof beperkt tot 100 % van de in aanmerking komende kosten Geen drempel in geval van door middel van openbare inschrijving

	goederenterminals < 10 miljoen EUR	<i>aanmerking komende kosten en de exploitatiewinst gedurende de levensduur en de restwaarde indien de steun ≥ 3 miljoen EUR per project</i>	project ≥ 20 miljoen EUR Steunregelingen met hogere intensiteiten dan toegestaan krachtens de GVVV	<i>toegekende ad-hocsteun</i>
Investeringssteun ten behoeve van de bouw, de verbetering en de vernieuwing van particuliere spoor aansluitingen	Steunregelingen Krachtens een regeling toegekend individueel steunbedrag per project < 2 miljoen EUR	<i>50 % van de in aanmerking komende kosten indien de steun < 500 000 EUR per project 50 % van de in aanmerking komende kosten tot ten hoogste het verschil tussen de in aanmerking komende kosten en de exploitatiewinst van de investering gedurende de levensduur ervan en de restwaarde indien de steun ≥ 500 000 EUR per project</i>	Ad-hocsteun Krachtens een regeling toegekend individueel steunbedrag per project ≥ 2 miljoen EUR Steunregelingen met hogere intensiteiten dan toegestaan krachtens de GVVV	<i>Financierings kloof beperkt tot 100 % van de in aanmerking komende kosten</i>
Investeringssteun ten behoeve van de aankoop van voertuigen voor spoorweg- of binnenvaartvervoer	Steunregelingen	<i>Nominaal bedrag van de onderliggende lening ≤ in aanmerking komende kosten. Dekking garantie ≤ 80 % van de onderliggende lening</i>	Ad-hocsteun Steunregelingen met hogere intensiteiten dan toegestaan krachtens de GVVV	<i>Nominaal bedrag van de onderliggende lening ≤ in aanmerking komende kosten. Dekking garantie ≤ 90 % van de onderliggende lening</i>
Investeringssteun ten behoeve van de aankoop van ILU's	Steunregelingen	<i>30 % van de in aanmerking</i>	N.v.t.	

en kranen op schepen		<i>komende kosten (ILU's)</i> <i>20 % van de in aanmerking komende kosten (kranen op schepen)</i>		
Investeringssteun ten behoeve van interoperabiliteit	Steunregelingen	<i>50 % van de in aanmerking komende kosten</i> <i>80 % van de in aanmerking komende kosten (ERTMS en DAC)</i>	Ad-hocsteun Steunregelingen met hogere intensiteiten dan toegestaan krachtens de GVVV of voor investeringen die niet zijn opgenomen in de lijst voor de GVVV	<i>50 % van de in aanmerking komende kosten</i> <i>80 % van de in aanmerking komende kosten (ERTMS en DAC)</i> <i>Financieringskloof of beperkt tot 100 % van de in aanmerking komende kosten</i>
Investeringssteun voor technische aanpassing en modernisering van voertuigen en materieel voor duurzaam multimodaal vervoer	Steunregelingen	<i>20 % van de in aanmerking komende kosten</i>	Ad-hocsteun Steunregelingen met hogere intensiteiten dan toegestaan krachtens de GVVV of voor investeringen die niet zijn opgenomen in de lijst voor de GVVV	<i>20 % van de in aanmerking komende kosten</i> <i>Financieringskloof of beperkt tot 100 % van de in aanmerking komende kosten</i>

Bijlage III

GEGEVENS BETREFFENDE OP DE VOORWAARDEN VAN DEZE VERORDENING VRIJGESTELDE STAATSSTEUN

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

Referentie steunmaatregel	(wordt door de Commissie ingevuld)	
Lidstaat		
Referentie lidstaat		
Regio	Naam van de regio('s) (NUTS ⁽¹⁾)	Soort regionale-steungebied ⁽²⁾
Steunverlenende autoriteit	Naam	
	Postadres	
	Webadres	
Benaming steunmaatregel		
Nationale rechtsgrondslag (Vindplaats nationale officiële publicatie)		
Weblink naar de volledige tekst van de steunmaatregel		
Soort maatregel	<input type="checkbox"/> Regeling	
	<input type="checkbox"/> Ad-hocsteun	Naam begunstigde en groep ⁽³⁾ waarvan deze deel uitmaakt
Aanpassing bestaande steunregeling of ad-hocsteun		Referentie steunmaatregel bij de Commissie
	<input type="checkbox"/> Verlenging	
	<input type="checkbox"/> Aanpassing	
Looptijd ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Regeling	dd/mm/jjjj tot dd/mm/jjjj
Datum toekenning ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> Ad-hocsteun	dd/mm/jjjj
Betrokken economische sector(en)	<input type="checkbox"/> Alle economische sectoren komen in aanmerking om steun te ontvangen	
	<input type="checkbox"/> Beperkt tot bepaalde sectoren: (Specificeer op NACE-groepsniveau ⁽⁶⁾)	

Soort begunstigde	<input type="checkbox"/> Kmo's		
	<input type="checkbox"/> Grote ondernemingen		
Budget	Totale geplande jaarbudget voor de regeling ⁽¹⁾	Nationale valuta: (hele bedragen)	
	Totale aan de onderneming verleende ad-hocsteun ⁽⁵⁾	Nationale valuta: (hele bedragen)	
	<input type="checkbox"/> Voor garanties ⁽⁴⁾	Nationale valuta: (hele bedragen)	
Steuninstrument	<input type="checkbox"/> Subsidie/rentesubsidie		
	<input type="checkbox"/> Lening/terugbetaalbaar voorschot		
	<input type="checkbox"/> Garantie (in voorkomend geval met een verwijzing naar het besluit van de Commissie ⁽¹⁰⁾)		
	<input type="checkbox"/> Belastingvoordeel of belastingvrijstelling		
	<input type="checkbox"/> Verstrekking risicofinanciering		
	<input type="checkbox"/> Andere (geef aan welke): Geef aan in welke van deze brede categorieën het instrument het best zou passen wat betreft impact/functie: <input type="checkbox"/> Subsidie <input type="checkbox"/> Lening <input type="checkbox"/> Garantie <input type="checkbox"/> Belastingvoordeel <input type="checkbox"/> Verstrekking risicofinanciering		
<input type="checkbox"/> Bij cofinanciering uit EU-fondsen	Naam EU-fonds(en):	Bedrag financiering (per EU-fonds)	Nationale valuta: (hele bedragen)

⁽¹⁾ NUTS = Nomenclatuur van territoriale eenheden voor de statistiek. Meestal wordt de regio op NUTS 2-niveau aangegeven.
⁽²⁾ Steungebied ex artikel 107, lid 3, onder a), VWEU („A-gebied”); steungebied ex artikel 107, lid 3, onder c), VWEU („C-gebied”); niet voor regionale steun in aanmerking komend gebied („N-gebied”).
⁽³⁾ Een onderneming is, in de zin van de mededingingsregels van het Verdrag en voor de toepassing van deze verordening, elke entiteit die een economische activiteit uitoefent, ongeacht de rechtsvorm ervan en de wijze waarop zij wordt gefinancierd. Het Hof van Justitie heeft bepaald dat entiteiten die (juridisch of feitelijk) onder de zeggenschap staan van dezelfde entiteit, als één onderneming dienen te worden beschouwd.
⁽⁴⁾ Periode waarvoor de steunverlenende autoriteit zich kan verbinden tot het verlenen van de steun.
⁽⁵⁾ Bepaald overeenkomstig artikel 2, punt 27, van de verordening.
⁽⁶⁾ NACE Rev. 2 is de statistische nomenclatuur van de economische activiteiten in de Europese Gemeenschap. Meestal wordt de sector aangegeven op groepsniveau.
⁽⁷⁾ Indien het een steunregeling betreft: vermeld het totale geplande jaarbudget in het kader van de regeling of de geraamde belastingderving per jaar voor alle steuninstrumenten uit de regeling.
⁽⁸⁾ Ingeval ad-hocsteun wordt verleend: geef het totale steunbedrag/de totale belastingderving.
⁽⁹⁾ Voor garanties: geef het (maximale) bedrag aan gegarandeerde leningen.
⁽¹⁰⁾ In voorkomend geval, de referentie van het besluit waarbij de Commissie de methode voor het berekenen van het bruto-subsidie-equivalent goedkeurt, overeenkomstig artikel 5, lid 2, onder c), van deze verordening.

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

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

Primaire doelstelling	Maximale steunintensiteit als percentage van de in aanmerking komende kosten	Totale begroting
-----------------------	--	------------------

Exploitatiesteunregeling om externe kosten te verlagen (artikel 10)	... %	... nationale valuta (per regeling per jaar)
Exploitatiesteunregeling voor de introductie van nieuwe commerciële verbindingen (artikel 11)	... %	... nationale valuta
Investeringssteunregeling voor voorzieningen (artikel 12)	... %	... nationale valuta
Ad-hocinvesteringssteun voor multimodale goederenterminals (artikel 12)	... %	... nationale valuta (per project)
Investeringssteunregeling voor particuliere spooraansluitingen (artikel 13)	... %	... nationale valuta
Investeringssteunregeling voor de aankoop van voertuigen voor spoor- en binnenvaartvervoer (artikel 14)	... %	... nationale valuta
Investeringssteunregeling voor de aankoop van ILU's en kranen op schepen (artikel 15)	... %	... nationale valuta
Investeringssteunregeling voor interoperabiliteit (artikel 16)	... %	... nationale valuta
Investeringssteunregeling voor technische aanpassing en modernisering (artikel 17)	... %	... nationale valuta

Bijlage IV

Bepalingen voor het publiceren van informatie overeenkomstig artikel 9

De lidstaten zetten hun uitgebreide staatssteunwebsites waarop de gegevens van artikel 7 moeten worden gepubliceerd zodanig op dat die gegevens gemakkelijk toegankelijk zijn. De informatie wordt gepubliceerd in een spreadsheetformaat dat het mogelijk maakt om gegevens te doorzoeken, te extraheren en gemakkelijk op internet te publiceren, bijvoorbeeld CSV- of XML-formaat. Alle belangstellende partijen hebben zonder beperkingen toegang tot de website. Gebruikers hoeven zich niet vooraf te registreren om toegang tot de website te krijgen.

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

- a) naam van de begunstigde,
- b) identicator van de begunstigde,
- c) soort onderneming (kmo/grote onderneming) op het moment van toekenning van de steun,
- d) regio waarin de begunstigde is gevestigd (op NUTS 2-niveau)³³,
- e) economische sector op NACE-groepsniveau³⁴,
- f) steunelement, uitgedrukt in hele bedragen in nationale valuta³⁵,
- g) steuninstrument³⁶ (subsidie/rentesubsidie, lening/terugbetaalbaar voorschot/terugbetaalbare subsidie, garantie, belastingvoordeel of belastingvrijstelling, risicofinanciering, overige (specificeren a.u.b.)),
- h) datum van toekenning,
- i) doel van de steun,
- j) steunverlenende autoriteit,
- k) referentie van de steunmaatregel³⁷.

³³ NUTS — Nomenclatuur van territoriale eenheden voor de statistiek. Meestal wordt de regio op NUTS 2-niveau vermeld.

³⁴ Verordening (EG) nr. 1893/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 tot vaststelling van de statistische classificatie van economische activiteiten NACE Rev. 2 en tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3037/90 en enkele EG-verordeningen op specifieke statistische gebieden (PB L 393 van 30.12.2006, blz. 1).

³⁵ Bij exploitatiesteun het jaarlijkse bedrag aan steun per begunstigde. Bij investeringssteun het bedrag van de investering. Voor maatregelen op grond van artikel 12 het brutosubsidie-equivalent.

³⁶ Vermeld het steunbedrag per instrument indien de steun wordt verleend via meerdere steuninstrumenten.

³⁷ Zoals door de Commissie meegedeeld in het kader van de in artikel 11 van deze verordening bedoelde elektronische kennisgevingsprocedure.