



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

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

ANNEX

SENSITIVE*
UNTIL ADOPTION

ANHANG

der

MITTEILUNG DER KOMMISSION

**Genehmigung des Inhalts des Entwurfs einer Verordnung der Kommission zur
Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen im Schienen-,
Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr mit dem Binnenmarkt in Anwendung der
Artikel 93, 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union**

* 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>

ANHANG
Verordnung der Kommission zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen im Schienen-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 93, 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union

(Text von Bedeutung für den EWR)

ENTWURF

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 4,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2022/2586 des Rates vom 19. Dezember 2022 über die Anwendung der Artikel 93, 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf bestimmte Gruppen staatlicher Beihilfen im Schienen-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr¹, insbesondere auf Artikel 1,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für staatliche Beihilfen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Staatliche Zuwendungen, die die Kriterien des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union („AEUV“) erfüllen, stellen staatliche Beihilfen dar, die nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV bei der Kommission anzumelden sind. Der Rat kann jedoch nach Artikel 109 AEUV Gruppen von Beihilfen festlegen, die von dieser Anmeldepflicht ausgenommen sind. Die Kommission kann nach Artikel 108 Absatz 4 AEUV Verordnungen zu diesen Gruppen von staatlichen Beihilfen erlassen.
- (2) Durch die Verordnung (EU) 2022/2586 des Rates ist die Kommission ermächtigt worden zu erklären, dass Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs gemäß Artikel 93 AEUV unter bestimmten Voraussetzungen von der Anmeldepflicht freigestellt werden können.
- (3) Beihilfen für den Schienen-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr werden als mit dem Vertrag vereinbar erachtet, sofern sie im Einklang mit Artikel 93 AEUV den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen oder eine Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen darstellen.
- (4) Um die 2019 von der Kommission vorgeschlagenen und im europäischen Grünen Deal² festgelegten Klimaneutralitätsziele der EU zu erreichen, ist ein grundlegender

¹ ABl. L 338 vom 30.12.2022, S. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>.

² Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Der europäische Grüne Deal (COM(2019) 640 final).

ökologischer und digitaler Wandel des Verkehrs in der EU erforderlich. Im Rahmen der Strategie der Kommission für nachhaltige und intelligente Mobilität³ aus dem Jahr 2020 forderte die EU die Mitgliedstaaten auf, Maßnahmen zu ergreifen, um alle Verkehrsträger nachhaltiger zu gestalten und den Umstieg auf nachhaltigere Verkehrsträger zu fördern.

- (5) In Artikel 11 AEUV wird das Engagement der Union für Umweltschutz und Nachhaltigkeit bekräftigt und die Einbeziehung der Erfordernisse des Umweltschutzes bei der Festlegung und Durchführung der Unionspolitiken und -maßnahmen hervorgehoben. Die Kommission erkennt die Bedeutung nachhaltiger Verfahren im Verkehrssektor an.
- (6) Nach den Erfahrungen der Kommission bei der Anwendung des Artikels 93 AEUV verursachen bestimmte Gruppen staatlicher Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, keine nennenswerten Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel zwischen Mitgliedstaaten, sofern sie bestimmte eindeutige, auf der Grundlage der umfangreichen Beschlusspraxis der Kommission festgelegte Vereinbarkeitskriterien erfüllen.
- (7) Diese Verordnung sollte für staatliche Beihilfen gelten, die Unternehmen im Schienen-, Binnenschiffs- und multimodalen Verkehr gewährt werden.
- (8) Beihilfen, die sowohl die allgemeinen als auch die für die betreffende Gruppe von Beihilfen geltenden besonderen Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllen, sollten von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt sein.
- (9) Staatliche Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV, die nicht unter diese Verordnung fallen, unterliegen weiter der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV. Diese Verordnung nimmt den Mitgliedstaaten nicht die Möglichkeit, Beihilfen anzumelden, mit denen Ziele verfolgt werden, die den unter diese Verordnung fallenden Zielen entsprechen.
- (10) Diese Verordnung sollte eine stärkere Vereinfachung ermöglichen und zu mehr Transparenz, einer wirksamen Evaluierung und besseren Kontrollen der Einhaltung der Beihilfenvorschriften auf nationaler und EU-Ebene beitragen, gleichzeitig jedoch die institutionellen Befugnisse der Kommission und der Mitgliedstaaten wahren. Dies steht im Einklang mit der Mitteilung der Kommission über die Modernisierung des EU-Beihilfenrechts⁴ und dem Ergebnis der von der Kommission im Jahr 2020 durchgeführten Eignungsprüfung⁵, denen zufolge der Verwaltungsaufwand verringert und der effiziente Einsatz öffentlicher Mittel gewährleistet werden muss.
- (11) Die allgemeinen Voraussetzungen für die Anwendung dieser Verordnung sollten anhand gemeinsamer Grundsätze festgelegt werden, die gewährleisten, dass die Beihilfen i) der Koordinierung des Verkehrs dienen, ii) einen eindeutigen Anreizeffekt haben, iii) erforderlich, geeignet und angemessen sind, iv) in voller Transparenz und unter Anwendung eines Kontrollmechanismus und einer regelmäßigen Evaluierung

³ COM(2020) 789 final.

⁴ COM(2012) 209 vom 8.5.2012.

⁵ Arbeitsunterlage der Kommissionsdienststellen vom 30. Oktober 2020 – Eignungsprüfung („Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance“, SWD(2020) 257 final).

gewährt werden v) und Wettbewerb und Handel nicht in einer Weise verändern, die den allgemeinen Interessen der EU abträglich ist.

- (12) Um sicherzustellen, dass die Beihilfe erforderlich ist und als Anreiz zur Weiterentwicklung von Tätigkeiten oder Vorhaben wirkt, sollte diese Verordnung nicht für Beihilfen für Tätigkeiten gelten, die der Beihilfeempfänger in jedem Fall, also auch ohne die Beihilfe, aufgenommen hätte. Beihilfen sollten nur dann nach dieser Verordnung von der Anmeldepflicht freigestellt werden, wenn mit den Arbeiten für das geförderte Vorhaben oder die geförderte Tätigkeit erst begonnen wird, nachdem der Beihilfeempfänger einen schriftlichen Beihilfeantrag gestellt hat.
- (13) Bei unter diese Verordnung fallenden Ad-hoc-Investitionsbeihilfen, die großen Unternehmen gewährt werden, sollte der Mitgliedstaat sicherstellen, dass der Beihilfeempfänger zusätzlich zur Erfüllung der für KMU geltenden Voraussetzungen in Bezug auf den Anreizeffekt laut seinen internen Unterlagen nachweislich die Rentabilität der geförderten Investition mit und ohne Beihilfe analysiert hat. In solchen Fällen sollte sich der Mitgliedstaat vergewissern, dass aus diesen Unterlagen hervorgeht, dass es durch die Beihilfe entweder zu einer signifikanten Erweiterung des Gegenstands der geförderten Investition oder der Gesamtausgaben des Beihilfeempfängers für die geförderte Investition und/oder zu einem signifikant beschleunigten Abschluss der Investition kommt.
- (14) Für automatische Beihilferegeln in Form von Steuervergünstigungen sollte hinsichtlich des Anreizeffekts weiter eine besondere Voraussetzung gelten, da die auf diesen Regelungen beruhenden Beihilfen automatisch gewährt werden. Diese besondere Voraussetzung lautet, dass mit den betreffenden Beihilferegeln nur Vorhaben oder Tätigkeiten gefördert werden sollten, an denen die Arbeiten erst nach Inkrafttreten der Regelungen beginnen. Diese Voraussetzung sollte jedoch nicht für Folgeregelungen gelten, sofern die Tätigkeit bereits unter die früheren Regelungen in Form von Steuervergünstigungen fiel. Für die Prüfung des Anreizeffekts von Folgeregelungen ausschlaggebend ist der Zeitpunkt, zu dem die steuerliche Maßnahme zum ersten Mal in der ursprünglichen Regelung dargelegt wurde.
- (15) Bei Betriebsbeihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs, die die Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllen, sollte von einem Anreizeffekt ausgegangen werden, wenn die Beihilfe an die Nutzer weitergegeben wird und somit die Nachfrage nach nachhaltigen Verkehrsdiensten erhöht und eine Verkehrsverlagerung stattfindet. Durch die Veröffentlichung soll das Wissen um die verfügbaren Maßnahmen zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit nachhaltiger Formen des Landverkehrs gegenüber reinem Straßenverkehr und anderen konkurrierenden umweltschädlicheren Verkehrsträgern erhöhen und dürften somit dafür sorgen, dass die Beihilfe sich in dem Preis niederschlägt, den die Nutzer zahlen müssen. In jedem Fall sollten Betriebsbeihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs nicht gewährt werden, wenn der umweltschädlichere Verkehrsträger keine tragfähige Alternative zu dem nachhaltigen Verkehrsträger darstellt. Während es bei Personenverkehrsdiensten immer eine umweltschädlichere wirtschaftlich tragfähige Alternative zur Beförderung auf der Schiene oder auf Binnenwasserstraßen gibt, hängt die Wettbewerbsfähigkeit im Güterverkehr von der zurückzulegenden Strecke ab. Dies gilt nicht für den Einzelwagenverkehr, da diese Art des unimodalen Schienenverkehrs aufgrund der Kosten für die Zugbildung aus Wagen verschiedener Kunden unabhängig von der zurückzulegenden Strecke weniger rentabel ist als reiner Straßenverkehr.

- (16) Im Interesse der Transparenz, Gleichbehandlung und wirksamen Überwachung sollte diese Verordnung nur für Beihilfen gelten, deren Bruttosubventionsäquivalent sich im Voraus genau berechnen lässt, ohne dass eine Risikobewertung erforderlich ist („transparente Beihilfen“). Für bestimmte Beihilfeinstrumente wie Kredite, Garantien, steuerliche Maßnahmen, Risikofinanzierungsmaßnahmen und insbesondere rückzahlbare Vorschüsse werden in dieser Verordnung die Voraussetzungen festgelegt, unter denen sie als transparent angesehen werden können. Kapitalzuführungen sollten nicht als transparente Beihilfen angesehen werden. Im Falle von kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) gibt die Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften⁶ Aufschluss darüber, wie hoch ein jährliches Garantieentgelt mindestens sein muss (jährliche SAFE-Harbour-Prämie), damit eine staatliche Garantie nicht als Beihilfe gilt.
- (17) Damit sichergestellt ist, dass die Beihilfen angemessen und auf das erforderliche Maß beschränkt sind, werden in dieser Verordnung die Beihilfeshöchstbeträge in Form von Beihilfeintensitäten bezogen auf die jeweils beihilfefähigen Kosten festgelegt. Auf der Grundlage der Erfahrung der Kommission wird die Beihilfeintensität so festgesetzt, dass Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel, die durch die geförderte Tätigkeit verursacht werden, möglichst gering gehalten werden, gleichzeitig jedoch das Marktversagen oder ein anderes Hindernis für die Koordinierung des Verkehrs in geeigneter Weise behoben wird.
- (18) In die Berechnung der Beihilfeintensität sollten nur beihilfefähige Kosten einfließen. Die ermittelten beihilfefähigen Kosten sollten durch klare, spezifische und aktuelle schriftliche Unterlagen belegt werden. Beihilfen, die die einschlägige Beihilfeintensität übersteigen, sind nicht nach dieser Verordnung freigestellt. Es sollten die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen werden. In mehreren Tranchen gezahlte Beihilfen sollten auf ihren Wert am Tag der Gewährung abgezinst werden. Auch die beihilfefähigen Kosten sollten auf ihren Wert am Tag der Gewährung der Beihilfe abgezinst werden. Im Falle von Beihilfen, die nicht in Form von direkten Zuschüssen gewährt werden, sollte für die Abzinsung und die Berechnung des Beihilfebetrags der am Tag der Gewährung geltende Abzinsungs- beziehungsweise Referenzsatz zugrunde gelegt werden. Diese Sätze sind in der Mitteilung der Kommission über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze⁷ festgelegt.
- (19) Die Kommission sollte sicherstellen, dass genehmigte Beihilfen Wettbewerb und Handel nicht in einem Maße beeinträchtigen, das den allgemeinen Interessen der EU abträglich ist. Diese Verordnung sollte daher nicht für Beihilfen zugunsten eines Beihilfeempfängers gelten, der einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist.
- (20) Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten sollten nicht unter diese Verordnung fallen, da diese Beihilfen anhand der Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und

⁶ ABl. C 155 vom 20.6.2008, S. 10.

⁷ ABl. C 14 vom 19.1.2008, S. 6.

Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten⁸ gewürdigt werden sollten.

- (21) Mit dieser Verordnung werden die umfangreichen Erfahrungen der Kommission bei der Prüfung von Betriebsbeihilfen für die Verringerung der externen Kosten des Verkehrs konsolidiert. Für die Quantifizierung solcher Beihilfen sollten die externen Kosten herangezogen werden, die durch die Nutzung einer umweltfreundlicheren Verkehrslösung anstelle eines konkurrierenden umweltschädlicheren Verkehrsträgers – wie dem reinen Straßenverkehr – vermieden werden. Beihilfen können gewährt werden, indem die Entgelte, die Eisenbahnunternehmen für die Nutzung der Schieneninfrastruktur zahlen, im Vergleich zu den Entgelten, die Kraftverkehrsunternehmen für die Nutzung von Straßeninfrastruktur zahlen, gesenkt werden. Betriebsbeihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs sollten nur dann unter diese Verordnung fallen, wenn die Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel begrenzt und genau festgelegte Voraussetzungen erfüllt sind. Dies ist der Fall, wenn die vermiedenen externen Kosten nach den Vorschriften und Methoden des Handbuchs der Kommission über die externen Kosten des Verkehrs⁹ berechnet werden und die Beihilfeintensität bestimmte Schwellenwerte nicht übersteigt. So wird sichergestellt, dass die Beihilfen strikt auf den Ausgleich der externen Kosten, die durch die Nutzung eines nachhaltigeren Verkehrsträgers vermieden werden, beschränkt bleibt.
- (22) Ferner sollten Betriebsbeihilfen zur Unterstützung von Eisenbahnunternehmen oder Organisatoren von Beförderungsdiensten bei der Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen nur dann unter diese Verordnung fallen, wenn die Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel begrenzt und genau festgelegte Voraussetzungen erfüllt sind. Dies ist der Fall i) bei neuen kommerziellen Verbindungen im Schienen- oder Binnenschiffsgüterverkehr sowie ii) bei neuen kommerziellen Verbindungen im Schienenpersonenlinienverkehr zwischen Verkehrsterminals, die sich entweder in unterschiedlichen Mitgliedstaaten befinden („grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste“) oder mehr als 400 km voneinander entfernt sind („Schienenpersonenfernverkehrsdienste“). Der Beihilfebetrag wird auf der Grundlage der Betriebsverluste berechnet, die dem Beihilfeempfänger in den ersten fünf Jahren des Betriebs der neuen kommerziellen Verbindung entstehen, und die Beihilfeintensität darf einen bestimmten Schwellenwert nicht übersteigen.
- (23) Investitionen in unimodale und multimodale Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr und in private Gleisanschlüsse in der gesamten EU sind von entscheidender Bedeutung für Konnektivität, nachhaltiges Funktionieren der Wirtschaft und den Zusammenhalt zwischen den Mitgliedstaaten. Solche Investitionen bringen die Prioritäten der Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität¹⁰ der Kommission aus dem Jahr 2020 voran, die der Entwicklung multimodaler Verkehrsanlagen Vorrang einräumt. Diese Verordnung gilt für Investitionsbeihilfen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung von Schienenanlagen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr, multimodalen Anlagen für den Schienen- und

⁸ ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1.

⁹ Europäische Kommission, Generaldirektion Mobilität und Verkehr, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., „Handbook on the external costs of transport“ – Version 2019 – 1.1, Amt für Veröffentlichungen, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

¹⁰ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Strategie für nachhaltige und intelligente Mobilität: Den Verkehr in Europa auf Zukunftskurs bringen (COM(2020) 789 final vom 9.12.2020).

Binnenschiffsverkehr sowie privaten Gleisanschlüssen. Diese Verordnung gilt also auch für staatliche Beihilfen für multimodale Verkehrsanlagen, die sich in Seehäfen befinden und Schienen- oder Binnenschiffsverkehrsverbindungen haben. Ausgehend von den Erfahrungen der Kommission bei der Bewertung dieser Art von Beihilfen zielt diese Verordnung darauf ab, den durch die Anmeldung unbedenklicher Beihilfemaßnahmen verursachten Verwaltungsaufwand zu verringern, damit sich die Kommission auf die Fälle konzentrieren kann, die den Wettbewerb am stärksten verfälschen könnten. Die Voraussetzungen für eine Freistellung von Investitionsbeihilfen für Schienenanlagen, Anlagen für den Binnenschiffsverkehr, multimodale Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr sowie private Gleisanschlüsse von der Anmeldepflicht sollten zur Wahrung fairer Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt dafür sorgen, dass Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel begrenzt werden, insbesondere indem die Angemessenheit der Beihilfe gewährleistet wird.

- (24) Investitionsbeihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr und von bestimmten Kategorien von Ausrüstung für das Umladen von Gütern im nachhaltigen multimodalen Verkehr (d. h. intermodale Ladeeinheiten und Krananlagen an Bord von Schiffen) sollten nur dann unter diese Verordnung fallen, wenn Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel begrenzt sind. Beim Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr ist dies der Fall, wenn die Beihilfe in Form einer Garantie für den Käufer des Fahrzeugs und unter genau festgelegten Voraussetzungen gewährt wird. Beim Erwerb bestimmter Arten von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr ist dies der Fall, wenn es sich um eine Beihilferegelungen für Krananlagen an Bord von Schiffen und intermodale Ladeeinheiten handelt und die Beihilfeintensität einen genau festgelegten Schwellenwerten nicht übersteigt.
- (25) Im Einklang mit der Verkehrs- und Digitalisierungspolitik der Union sind weitere Anstrengungen erforderlich, um die Kommunikation zwischen verschiedenen Verkehrsinformationssystemen, die Koordinierung der Verkehrsnetze und den grenzüberschreitenden Wettbewerb zu ermöglichen und die Verkehrssicherheit in der EU zu verbessern. Bisher stellen die unterschiedlichen Verkehrsnetznormen, mangelnde technische Harmonisierung, inkompatible Instrumente und Systeme für die Datenerhebung und -weitergabe sowie Bedenken hinsichtlich der Datensouveränität Hindernisse dar. Ferner hat die Kommission Lehren aus ihren Erfahrungen bei der Bewertung von Maßnahmen zur Förderung der Interoperabilität, die auf der Grundlage der von der Kommission 2008 angenommenen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen¹¹ bei ihr angemeldet wurden, gezogen. Demnach sind akute Marktversagen zurückzuführen auf mangelnde Koordinierung und den für Vorreiter bestehenden Nachteil, dass die mit der Einführung einer bestimmten Technologie oder Norm verbundenen Vorteile über die wirtschaftlichen Interessen der Verkehrsunternehmen hinausgehen.
- (26) Dies ist beispielsweise bei Zug- und Verkehrssteuerungssystemen wie dem Europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (ERTMS) der Fall. Das ERTMS ist ein einheitliches europäisches Signalgebungs- und Geschwindigkeitskontrollsystem, das die Interoperabilität der nationalen Schienensysteme gewährleistet, die Anschaffungs- und Instandhaltungskosten der Signalgebungssysteme senkt und die Geschwindigkeit der Züge, die Kapazität der Infrastruktur und das Sicherheitsniveau im Schienenverkehr

¹¹ Mitteilung der Kommission – Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (ABl. C 184 vom 22.7.2008, S. 13).

erhöht. Das ERTMS besteht aus dem Europäischen Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS), d. h. einer Führerstandsignalsteuerung mit automatischer Zugsicherung, Bahnmobilfunk (RMR), automatisiertem Zugbetrieb (ATO) und Betriebsvorschriften. Angesichts der begrenzten negativen Auswirkungen, die Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität auf Wettbewerb und Handel haben, und unter Berücksichtigung der gewonnenen Erfahrung sollten solche Beihilfen unter genau festgelegten Voraussetzungen unter diese Verordnung fallen, sofern das betreffende Fahrzeug für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr ab dem Zeitpunkt der Investition für eine Dauer von fünf Jahren im einschlägigen nationalen Register und/oder in einem einschlägigen europäischen Fahrzeugeinstellungsregister eingetragen bleibt.

- (27) Damit der Schienen- und Binnenschiffsverkehr wettbewerbsfähiger werden, muss ferner die technische Anpassung und Modernisierung von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr und von bestimmten Kategorien von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr gefördert werden. Um zur Wahrung fairer Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel zu begrenzen, sollten für die Förderung solcher Investitionen bestimmte Voraussetzungen gelten. Diese Voraussetzungen sollten insbesondere Erforderlichkeit und Angemessenheit der Beihilfen gewährleisten und Vorkehrungen in Bezug auf die Art der Beihilfen sowie die förderfähigen Beihilfeempfänger und Kosten umfassen.
- (28) Beihilfen für Unternehmen zur Anpassung an künftige Unionsnormen können bereits zu einem früheren Zeitpunkt ein hohes Maß an Harmonisierung und Normung herbeiführen. Für Investitionen, die getätigt werden, um bereits erlassene Unionsnormen zu erfüllen, sollten keine Beihilfen gewährt werden. Wenn die betreffende EU-Norm bereits erlassen wurde, aber noch nicht in Kraft ist, können Beihilfen – sofern die Norm nicht rückwirkend gilt – allerdings einen Anreizeffekt haben, wenn sie einen Anreiz dafür schafft, die Investition mindestens 12 Monate vor Inkrafttreten der Norm durchzuführen und abzuschließen. Damit die Mitgliedstaaten nicht davon abgehalten werden, verbindliche nationale Normen festzulegen, die strenger oder ehrgeiziger sind als die entsprechenden EU-Normen, können Beihilfen unabhängig davon, ob es solche nationalen Normen gibt, einen Anreizeffekt haben. Gleiches gilt, wenn bei Gewährung einer Beihilfe bereits verbindliche nationale Normen, aber keine entsprechenden EU-Normen vorliegen.
- (29) Bestimmte Gruppen von Beihilfen bergen ein höheres Risiko unverhältnismäßiger Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel und sollten daher bei der Kommission angemeldet und von ihr geprüft werden, wenn je Vorhaben hohe Beihilfebeträge gewährt werden. Beihilfen, die diese Schwellenwerte übersteigen, sollten weiter der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV unterliegen. Die in dieser Verordnung festgelegten Schwellenwerte sollten nicht durch eine künstliche Aufspaltung von Vorhaben in mehrere Vorhaben mit ähnlichen Merkmalen, Zielen oder Beihilfeempfängern umgangen werden.
- (30) Angesichts der größeren potenziellen Auswirkungen umfangreicher Beihilferegelungen auf Handel und Wettbewerb sollten Beihilferegelungen, deren Mittelausstattung in einem bestimmten Jahr einen bestimmten Schwellenwert oder insgesamt einen absoluten Wert übersteigt, grundsätzlich einer beihilferechtlichen Evaluierung unterzogen werden. In der Evaluierung sollte geprüft werden, ob die Annahmen und Voraussetzungen für die Vereinbarkeit der Regelung mit dem Binnenmarkt bestätigt bzw. erfüllt wurden und ob die Beihilfemaßnahme in Bezug auf die allgemeinen und

spezifischen Ziele wirksam war. Ferner sollten darin Angaben zu den Auswirkungen der Regelung auf Wettbewerb und Handel gemacht werden. Im Interesse der Gleichbehandlung sollte die beihilferechtliche Evaluierung auf der Grundlage eines von der Kommission genehmigten Evaluierungsplans vorgenommen werden. Ein solcher Plan sollte zwar in der Regel zum Zeitpunkt der Ausarbeitung der Regelung aufgestellt und rechtzeitig vor Inkrafttreten der Regelung genehmigt werden, jedoch ist dies vielleicht nicht in allen Fällen möglich. Daher sollte diese Verordnung für solche Regelungen vorerst höchstens sechs Monate gelten, damit sich deren Inkrafttreten nicht verzögert. Die Kommission kann beschließen, diesen Zeitraum nach Genehmigung des Evaluierungsplans zu verlängern. Zu diesem Zweck sollte der Evaluierungsplan innerhalb von 20 Arbeitstagen nach Inkrafttreten der Regelung bei der Kommission angemeldet werden. Die Kommission kann auch ausnahmsweise beschließen, dass wegen der Besonderheiten des Falles keine Evaluierung notwendig ist.

- (31) Die Kommission sollte von dem Mitgliedstaat die Informationen erhalten, die für die Prüfung des Evaluierungsplans erforderlich sind. Die Kommission sollte zusätzlich benötigte Informationen unverzüglich anfordern. So kann der Mitgliedstaat die fehlenden Angaben übermitteln und die Kommission einen Beschluss fassen. Änderungen evaluierungspflichtiger Regelungen, bei denen es sich nicht um Änderungen handelt, die keine Auswirkungen auf die Vereinbarkeit der Beihilferegelung mit dieser Verordnung oder keine wesentlichen Auswirkungen auf den Inhalt des genehmigten Evaluierungsplans haben können, sollten unter Berücksichtigung des Ergebnisses einer solchen Evaluierung gewürdigt und vom Geltungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen werden. Rein formale Änderungen oder administrative Änderungen, einschließlich solcher, die im Rahmen der von der EU kofinanzierten Maßnahmen vorgenommen werden, sollten grundsätzlich nicht als Änderungen angesehen werden, die wesentliche Auswirkungen auf den Inhalt des genehmigten Evaluierungsplans haben.
- (32) Bei der Prüfung, ob die in dieser Verordnung festgelegten Schwellenwerte für die Anmeldung und Beihilfemaximalintensitäten eingehalten werden, sollte der Gesamtbetrag der staatlichen Beihilfen für die geförderte Tätigkeit bzw. das geförderte Vorhaben berücksichtigt werden. In dieser Verordnung sollten die Voraussetzungen festgelegt werden, unter denen Beihilfen verschiedener Gruppen miteinander kumuliert werden könnten. Mit dieser Verordnung freigestellte Beihilfen können mit anderen für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärten Beihilfen, die nach anderen Verordnungen freigestellt oder von der Kommission genehmigt worden sind, kumuliert werden, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten betreffen. Wenn Beihilfen aus unterschiedlichen Quellen dieselben – sich teilweise oder vollständig überschneidenden – bestimmbaren beihilfefähigen Kosten betreffen, ist eine Kumulierung bis zu der höchsten nach dieser Verordnung für diese Beihilfen zulässigen Beihilfeintensität bzw. dem höchsten nach dieser Verordnung für diese Beihilfen zulässigen Beihilfebetrag möglich. In dieser Verordnung sollten auch besondere Vorschriften für die Kumulierung von Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten bestimmen lassen, mit Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten nicht bestimmen lassen, und für die Kumulierung mit De-minimis-Beihilfen festgelegt werden. De-minimis-Beihilfen werden häufig nicht für spezifische bestimmbare beihilfefähige Kosten gewährt und können diesen auch nicht zugeordnet werden. In solchen Fällen sollte es möglich sein, De-minimis-Beihilfen frei mit nach dieser Verordnung freigestellten staatlichen Beihilfen zu kumulieren. Wenn De-minimis-Beihilfen jedoch für dieselben bestimmbaren beihilfefähigen Kosten gewährt werden

wie nach dieser Verordnung freigestellte staatliche Beihilfen, ist eine Kumulierung nur bis zu der in Kapitel II festgelegten Beihilfeshöchstintensität zulässig.

- (33) Mittel, die von den Organen, Einrichtungen, gemeinsamen Unternehmen und sonstigen Stellen der Union zentral verwaltet werden und nicht direkt oder indirekt der Kontrolle eines Mitgliedstaats unterstehen, stellen keine staatliche Beihilfe dar. Werden solche Unionsmittel mit staatlichen Beihilfen kombiniert, sollten bei der Feststellung, ob die Anmeldeschwellen und Beihilfeshöchstintensitäten eingehalten werden, nur die staatlichen Beihilfen berücksichtigt werden. Dies gilt, sofern der Gesamtbetrag der für dieselben beihilfefähigen Kosten gewährten öffentlichen Mittel den in den einschlägigen Vorschriften des Unionsrechts festgelegten günstigsten Finanzierungssatz nicht übersteigt.
- (34) Die Transparenz staatlicher Beihilfen ist für die korrekte Anwendung der Vertragsvorschriften unerlässlich und führt zu einer besseren Einhaltung der Vorschriften, einer stärkeren Rechenschaftspflicht, gegenseitigen Überprüfungen und letztlich wirksameren öffentlichen Ausgaben. Im Interesse der Transparenz sollten die Mitgliedstaaten auf regionaler oder nationaler Ebene ausführliche Websites zu staatlichen Beihilfen einrichten, auf denen Kurzbeschreibungen der nach dieser Verordnung freigestellten Beihilfemaßnahmen veröffentlicht werden. Im Einklang mit der bei der Veröffentlichung von Informationen üblichen Praxis nach der Richtlinie (EU) 2019/1024 des Europäischen Parlaments und des Rates¹² sollte ein Standardformat verwendet werden, das die Möglichkeit bietet, Informationen zu suchen, herunterzuladen und problemlos im Internet zu veröffentlichen. Links zu den Beihilfewebsites aller Mitgliedstaaten sollten auf der Website der Kommission veröffentlicht werden. Die Kurzbeschreibung jeder nach dieser Verordnung freigestellten Beihilfemaßnahme sollte nach Artikel 2 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2022/2586 auf der Website der Kommission veröffentlicht werden.
- (35) Die Durchsetzung des Beihilferechts ist in hohem Maße von der Mitwirkung der Mitgliedstaaten abhängig. Die Mitgliedstaaten sollten daher alle notwendigen Maßnahmen treffen, um die Einhaltung dieser Verordnung sicherzustellen und zu gewährleisten, dass jede Einzelbeihilfe, die auf der Grundlage einer unter eine Gruppenfreistellung fallenden Regelung gewährt wird, alle einschlägigen Voraussetzungen erfüllt.
- (36) Um eine wirksame Überwachung von Beihilfemaßnahmen nach der Verordnung (EU) 2022/2586 des Rates zu gewährleisten, ist es angebracht, Vorschriften für die Berichte der Mitgliedstaaten über die nach dieser Verordnung freigestellten Beihilfemaßnahmen festzulegen. Ferner ist es mit Blick auf die in Artikel 17 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates¹³ festgelegte Verjährungsfrist zweckmäßig, Vorschriften für die Aufzeichnungen über die mit dieser Verordnung freigestellten Beihilfen festzulegen, die die Mitgliedstaaten aufbewahren müssen.

¹² Richtlinie (EU) 2019/1024 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über offene Daten und die Weiterverwendung von Informationen des öffentlichen Sektors (Neufassung) (ABl. L 172 vom 26.6.2019, S. 56).

¹³ Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/2015-09-24>).

- (37) Um die Wirksamkeit der Vereinbarkeitsvoraussetzungen dieser Verordnung zu stärken, sollte die Kommission im Falle der Nichteinhaltung dieser Vorschriften die Möglichkeit haben, den Rechtsvorteil der Gruppenfreistellung für die Zukunft zu entziehen. Die Kommission sollte den Entzug des Rechtsvorteils der Gruppenfreistellung auf bestimmte Gruppen von Beihilfen, bestimmte Beihilfeempfänger oder Beihilfemaßnahmen bestimmter Behörden beschränken können, wenn die Nichteinhaltung dieser Verordnung nur eine begrenzte Gruppe von Maßnahmen oder bestimmte Behörden betrifft. Ein solcher gezielter Entzug des Rechtsvorteils sollte eine angemessene und direkte Abhilfe für die festgestellte Nichteinhaltung dieser Verordnung darstellen. Wenn eine nicht angemeldete Beihilfe nicht alle Voraussetzungen für eine Freistellung von der Anmeldepflicht erfüllt, so stellt sie eine rechtswidrige Beihilfe dar, die von der Kommission im einschlägigen Verfahren gemäß der Verordnung (EU) 2015/1589 für nicht angemeldete Beihilfen geprüft wird. Sind die Vereinbarkeitsvoraussetzungen der Kapitel I und II nicht erfüllt, so sollte der Entzug des Rechtsvorteils der Gruppenfreistellung für die Zukunft nichts daran ändern, dass die früheren Maßnahmen, die die Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllten, unter die Gruppenfreistellung fielen.
- (38) Die Bestimmung des Begriffs „KMU“ im Sinne des Anhangs I dieser Verordnung beruht auf der Begriffsbestimmung in der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission¹⁴, um Unterschiede, die zu Beeinträchtigungen von Wettbewerb und Handel führen könnten, zu beseitigen, die Koordinierung der Maßnahmen der Union und der nationalen Maßnahmen zugunsten von KMU zu erleichtern und die Transparenz in Verfahrensfragen und die Rechtssicherheit zu erhöhen.
- (39) Die Beihilfenpolitik sollte auf der Grundlage der Erfahrungen der Kommission in diesem Bereich regelmäßig überprüft werden. Daher sollte die Geltungsdauer dieser Verordnung begrenzt werden. Es ist zweckmäßig, Übergangsbestimmungen festzulegen, einschließlich der Vorschriften, die am Ende der Geltungsdauer dieser Verordnung auf freigestellte Beihilferegeln anzuwenden sind. Diese Vorschriften sollten den Mitgliedstaaten gegebenenfalls Zeit für eine Anpassung an die neue Rechtslage geben —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Kapitel I – Gemeinsame Vorschriften

Artikel 1

Geltungsbereich

- (1) Diese Verordnung gilt für folgende Gruppen von Beihilfen:

¹⁴ Empfehlung der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- a) Betriebsbeihilferegelungen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs;
- b) Betriebsbeihilferegelungen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen;
- c) Investitionsbeihilferegelungen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung von multimodalen Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr, Schienenanlagen oder Binnenschiffsverkehrsanlagen sowie Ad-hoc-Investitionsbeihilfen und Investitionsbeihilferegelungen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung von multimodalen Güterterminals für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr;
- d) Investitionsbeihilferegelungen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung privater Gleisanschlüsse;
- e) Investitionsbeihilferegelungen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr;
- f) Investitionsbeihilferegelungen für den Erwerb von intermodalen Ladeeinheiten (ILUs) und Krananlagen an Bord von Schiffen;
- g) Investitionsbeihilferegelungen zur Förderung der Interoperabilität;
- h) Investitionsbeihilferegelungen für die Anpassung und Modernisierung von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr und von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr.

(2) Diese Verordnung gilt für keine der folgenden Beihilfekategorien:

- a) Beihilferegelungen, in denen nicht ausdrücklich festgelegt ist, dass einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, keine Einzelbeihilfen gewährt werden dürfen;
- b) Ad-hoc-Beihilfen für ein Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist;
- c) Beihilfen, die davon abhängig gemacht werden, dass einheimische Waren Vorrang vor eingeführten Waren erhalten,
- d) Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten;
- e) Beihilfemaßnahmen, die als solche, durch die mit ihnen verbundenen Bedingungen oder durch ihre Finanzierungsmethode zu einem nicht abtrennbaren Verstoß gegen Unionsrecht führen, weil sie z. B. Folgendes vorsehen:
 - i) Beihilfemaßnahmen, bei denen die Gewährung der Beihilfe davon abhängig ist, dass der Beihilfeempfänger seinen Sitz in dem betreffenden

- Mitgliedstaat hat oder überwiegend in diesem Mitgliedstaat niedergelassen ist. Es kann jedoch verlangt werden, dass der Beihilfeempfänger zum Zeitpunkt der Auszahlung der Beihilfe eine Betriebsstätte oder Niederlassung in dem die Beihilfe gewährenden Mitgliedstaat hat;
- ii) Beihilfen, bei denen die Gewährung der Beihilfe davon abhängig ist, dass der Beihilfeempfänger einheimische Waren verwendet oder einheimische Dienstleistungen in Anspruch nimmt;
- f) staatliche Beihilfen für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste mit der Eisenbahn und anderen schienengestützten Verkehrsträgern sowie auf der Straße, die unter die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007¹⁵ fallen;
- g) staatliche Beihilfen für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste auf Binnenwasserstraßen, wenn die Mitgliedstaaten beschlossen haben, die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁶ auf diese Dienste anzuwenden;
- h) staatliche Beihilfen für Hafeninfrastruktur, die von der Kommission unmittelbar auf der Grundlage des Artikels 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV geprüft werden, wenn sie nicht unter die Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission¹⁷ fallen oder wenn die Hafeninfrastruktur für die Erbringung einer DAWI erforderlich ist und den Vorschriften des Beschlusses 2012/21/EU der Kommission¹⁸ und der Mitteilung der Kommission über einen Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen unterliegt;
- i) Beihilferegeln gemäß Kapitel II, die in den Anwendungsbereich des Artikels 20 fallen, nach Ablauf von sechs Monaten ab ihrem Inkrafttreten. Die Kommission kann jedoch beschließen, dass diese Verordnung länger als sechs Monate für eine Beihilferegelung gilt, nachdem sie den entsprechenden Evaluierungsplan, der von dem Mitgliedstaat an die Kommission übermittelt wurde, genehmigt hat. Bei der Vorlage der Evaluierungspläne übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission auch alle Informationen, die sie benötigt, um die Evaluierungspläne zu bewerten und eine Entscheidung zu treffen;
- j) Änderungen an Regelungen gemäß Ziffer i, bei denen es sich nicht um Änderungen handelt, die keine Auswirkungen auf die Vereinbarkeit der

¹⁵ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

¹⁶ Siehe Artikel 1 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007.

¹⁷ Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission vom 17. Juni 2014 zur Feststellung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Binnenmarkt in Anwendung der Artikel 107 und 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 187 vom 26.6.2014, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

¹⁸ Beschluss 2012/21/EU der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die Anwendung von Artikel 106 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union auf staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen zugunsten bestimmter Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind (ABl. L 7 vom 11.1.2012, S. 3, [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj)).

Beihilferegelung mit dieser Verordnung oder keine wesentlichen Auswirkungen auf den Inhalt des genehmigten Evaluierungsplans haben.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- a) „Zugangsinfrastruktur“ jede Art von Infrastruktur, die für den Zugang der Nutzer zu einer multi- oder unimodalen Anlage für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr oder die Einfahrt der Nutzer in eine solche Anlage von Land, von See oder von Flüssen aus erforderlich ist, wie etwa Straßen, Schienen, Kanäle oder Schleusen;
- b) „Ad-hoc-Beihilfe“ eine Beihilfe, die nicht auf der Grundlage einer Beihilferegelung gewährt wird;
- c) „Beihilfeintensität“ die in Prozent der beihilfefähigen Kosten ausgedrückte Höhe der Beihilfe vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben;
- d) „Beihilferegelung“ jede Regelung, nach der Unternehmen, die in der Regelung in einer allgemeinen und abstrakten Weise definiert sind, ohne nähere Durchführungsmaßnahmen Einzelbeihilfen gewährt werden können, beziehungsweise jede Regelung, nach der einem oder mehreren Unternehmen für unbestimmte Zeit und/oder in unbestimmter Höhe Beihilfen gewährt werden können, die nicht an ein bestimmtes Vorhaben gebunden sind;
- e) „gewidmete Infrastruktur“ eine Infrastruktur, die für im Voraus ermittelbare Unternehmen errichtet wird und auf deren Bedarf zugeschnitten ist;
- f) „Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr“ Ausrüstung, die für Umladedienste im nachhaltigen multimodalen Verkehr eingesetzt wird, wie kranbare Sattelaufleger, mit Ausnahme mobiler Terminalgeräte;
- g) „europäisches Fahrzeugeinstellungsregister“ ein Register im Sinne des Artikels 47 Absatz 5 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates¹⁹ und des Artikels 19 der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁰;
- h) „Evaluierungsplan“ ein Dokument mit mindestens folgenden Angaben: Ziele der zu evaluierenden Beihilferegelung, Evaluierungsfragen, Ergebnisindikatoren,

¹⁹ Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (Neufassung) (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44).

²⁰ Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. September 2016 zur Festlegung technischer Vorschriften für Binnenschiffe, zur Änderung der Richtlinie 2009/100/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 2006/87/EG (ABl. L 252 vom 16.9.2016, S. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

vorgesehene Evaluierungsmethode, Datenerfassungskriterien, vorgesehener Zeitplan für die Evaluierung (einschließlich der Termine für die Vorlage des Zwischen- und des Abschlussberichts), Beschreibung des unabhängigen Gremiums, das die Evaluierung vornimmt, oder der für seine Auswahl herangezogenen Kriterien sowie Modalitäten für die Bekanntmachung der Evaluierung;

- i) „externe Kosten des Verkehrs“ die von den Verkehrsnutzern verursachten Kosten, die nicht von ihnen selbst, sondern von der Gesellschaft insgesamt getragen werden, insbesondere im Zusammenhang mit Treibhausgasemissionen, Luftverschmutzung, Verletzungen und Todesfällen, Lärm und Verkehrsüberlastung;
- j) „Einzelbeihilfe“ i) eine Ad-hoc-Beihilfe oder ii) eine Beihilfe, die einzelnen Empfängern auf der Grundlage einer Beihilferegelung gewährt wird;
- k) „Anlage für den Binnenschiffsverkehr“ jede in der Union befindliche und für den Binnenschiffsverkehr genutzte Serviceeinrichtung (z. B. ein Terminal oder eine Wartungs- oder Lagereinrichtung) und ihre Zugangsinfrastruktur (einschließlich der für ihren Betrieb erforderlichen physischen und digitalen Ausrüstung), mit Ausnahme von Einrichtungen oder Ausrüstungen, die für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten benötigt werden;
- l) „Binnenschiff“ ein Schiff für den Personen- oder Güterverkehr, das ausschließlich oder vorwiegend für den Verkehr auf Binnengewässern oder auf geschützten Gewässern oder in deren unmittelbarer Nähe bestimmt ist;
- m) „intermodale Ladeinheit“ (Intermodal Loading Unit – ILU) Container, Wechselbehälter oder Sattelanhänger/Straßengüterfahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen, die im intermodalen Verkehr zum Einsatz kommen;
- n) „intermodaler Verkehr“ den Transport von Gütern (in ein und derselben Ladeinheit oder demselben Fahrzeug) über mehrere Verkehrsträger, wobei ein Wechsel des Verkehrsträgers, aber kein Umschlag der transportierten Güter selbst erfolgt;
- o) „Interoperabilität“ ununterbrochene Güter- oder Personenverkehrsströme, insbesondere zwischen Mitgliedstaaten oder Verkehrsträgern;
- p) „multimodaler Verkehr“ die Beförderung von Gütern oder Personen über mindestens zwei verschiedene Verkehrsträger;
- q) „mobile Terminalgeräte“ für das Be-, Ent- und Umladen von Gütern und intermodalen Ladeeinheiten sowie für Frachtbewegungen im Terminalbereich genutzte Geräte;
- r) „nationales Register“ ein von einem Mitgliedstaat geführtes Register im Sinne des Artikels 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates oder des Artikels 17 der Richtlinie (EU) 2016/1629 des Europäischen Parlaments und des Rates;
- s) „neue kommerzielle Verbindung im Binnenschiffsgüterverkehr“ eine kommerzielle Verbindung, über die neue Binnenschiffsgüterverkehrsdienste im

Linienverkehr zwischen mindestens zwei Terminals erbracht werden, zwischen denen mindestens in den fünf Jahren vor Inbetriebnahme der betreffenden Verbindung keine Liniengüterverkehrsverbindung bestand;

- t) „neue kommerzielle Verbindung im Schienengüterverkehr“ eine kommerzielle Verbindung, über die neue Schienengüterverkehrsdienste im Linienverkehr zwischen mindestens zwei Terminals erbracht werden, zwischen denen mindestens in den fünf Jahren vor Inbetriebnahme der betreffenden Verbindung keine Liniengüterverkehrsverbindung bestand;
- u) „neue kommerzielle Verbindung im Schienenpersonenverkehr“ eine kommerzielle Verbindung, über die neue Schienenpersonenverkehrsdienste im Linienverkehr zwischen mindestens zwei Terminals erbracht werden, zwischen denen mindestens in den fünf Jahren vor der Inbetriebnahme der betreffenden Verbindung keine Linienpersonenverkehrsverbindung bestand;
- v) „neuer Marktteilnehmer“ ein Eisenbahnunternehmen im Sinne des Artikels 3 Nummer 1 der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates²¹, das die beiden folgenden Voraussetzungen erfüllt:
 - i) Es hat weniger als zwanzig Jahre vor der Gewährung der Beihilfe eine Genehmigung nach Artikel 17 Absatz 3 der Richtlinie 2012/34/EU für das einschlägige Marktsegment erhalten;
 - ii) es ist nicht im Sinne des Anhangs I Artikel 3 Absatz 3 dieser Verordnung verbunden mit einem Eisenbahnunternehmen, dem vor dem 1. Januar 2010 eine Genehmigung im Sinne des Artikels 3 Nummer 14 der Richtlinie 2012/34/EU erteilt wurde;
- w) „nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten“ gewerbliche Dienstleistungen für Verkehrsunternehmen oder andere Nutzer von Einrichtungen, die nicht mit dem Schienen-, dem Binnenschiffs- oder dem nachhaltigen multimodalen Verkehr in Verbindung stehen, z. B. Nebendienstleistungen für Passagiere, Spediteure oder andere Dienstleister wie die Vermietung von Büro- und Verkaufsräumen und Hotels;
- x) „Betriebsgewinn“ die Differenz zwischen den im Laufe der wirtschaftlichen Lebensdauer der Investition erzielten abgezinsten Einnahmen und den dabei anfallenden abgezinsten Betriebskosten, wenn die Differenz positiv ist. Zu den Betriebskosten zählen Kosten wie Personal-, Material-, Fremdleistungs-, Kommunikations-, Energie-, Wartungs-, Miet- und Verwaltungskosten, nicht aber die Abschreibungs- und Finanzierungskosten, wenn sie durch eine Investitionsbeihilfe gedeckt werden. Durch Abzinsung der Einnahmen und Betriebskosten unter Verwendung eines geeigneten Abzinsungssatzes wird gewährleistet, dass ein angemessener Gewinn erzielt werden kann;
- y) „privater Gleisanschluss“ in privatem Eigentum stehende und privat betriebene Schieneninfrastruktur (einschließlich Schienen und sonstiger Anlagen oder

²¹ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>), mit der Richtlinie 91/440/EWG in der durch die Richtlinien 2001/12/EG, 2004/51/EG und 2007/58/EG geänderten Fassung mit Wirkung vom 17. Juni 2015 kodifiziert und aufgehoben wurde.

Ausrüstungen, die für deren Betrieb erforderlich sind), über die Verladeeinrichtungen, die nicht als Serviceeinrichtungen im Sinne des Anhangs II der Richtlinie 2012/34/EU anzusehen sind, an das öffentliche Schienennetz angeschlossen sind, sowie jede gewidmete Infrastruktur, die einer in privatem Eigentum stehenden und privat betriebenen Schieneninfrastruktur dient;

- z) „multimodaler Güterterminal für den Schienen- und/oder Binnenschiffsverkehr“ eine Struktur, die für das Umladen von Gütern zwischen zwei verschiedenen Schienensystemen oder zwischen mindestens zwei Verkehrsträgern (von denen einer die Schiene oder eine Binnenwasserstraße ist) ausgerüstet ist, z. B. Terminals in Binnen- oder Seehäfen, an Binnenwasserstraßen oder in Flughäfen oder multimodale Logistikplattformen;
- aa) „multimodale Anlage für den Schienen- und/oder Binnenschiffsverkehr“ eine in der EU befindliche Serviceeinrichtung und ihre Zugangsinfrastruktur (einschließlich der für ihren Betrieb erforderlichen physischen oder digitalen Ausrüstung), die für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr in Kombination mit anderen Verkehrsträgern erforderlich ist, mit Ausnahme von Einrichtungen oder Ausrüstungen, die für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten benötigt werden. Dieser Begriff schließt auch multimodale Güterterminals für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr ein;
- bb) „Schienenanlage“ jede in Anhang II der Richtlinie 2012/34/EU genannte, in der Union befindliche Serviceeinrichtung (z. B. Schienengüterterminals, Wartungs- oder Lagereinrichtungen) und ihre Zugangsinfrastruktur (einschließlich der für ihren Betrieb erforderlichen physischen oder digitalen Ausrüstung), mit Ausnahme von Einrichtungen oder Ausrüstungen, die für nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten benötigt werden;
- cc) „Eisenbahnunternehmen“ jedes öffentlich-rechtliche oder private Unternehmen im Sinne des Artikels 3 Nummer 1 Satz 1 der Richtlinie 2012/34/EU;
- dd) „RIS-Plattform“ eine elektronische Zentralplattform, die aus den Informationen nationaler Binnenschiffahrtinformationsdienste gespeist wird, Fahrwasser-, Binnenschiffahrt-, Verkehrs- und Transportinformationsdienste, einschließlich Strecken- und Transportplanung, für RIS-Benutzer bereitstellt und für die elektronische Berichterstattung nach dem Grundsatz der Einmaligkeit bereitsteht;
- ee) „Schienenfahrzeuge“
 - i) Lokomotiven und Schienenfahrzeuge für den Personenverkehr, einschließlich Verbrennungs- oder elektrischen Triebfahrzeugen, Verbrennungs- oder elektrischen Triebzügen, und Reisezugwagen, oder
 - ii) Güterwagen, einschließlich Tiefladewagen, die für das gesamte Netz ausgelegt sind, und Fahrzeuge zur Beförderung von Lastkraftwagen;
- ff) „Kurzstreckenseeverkehr“ die Beförderung von Fracht und Fahrgästen auf See zwischen zwei Häfen, die im geografischen Gebiet Europas gelegen sind, oder

zwischen diesen Häfen und Häfen in nichteuropäischen Ländern, die eine Küstenlinie an den Europa angrenzenden Binnenmeeren haben²²;

- gg) „kleine und mittlere Unternehmen“ oder „KMU“ Unternehmen, die die Voraussetzungen des Anhangs I dieser Verordnung erfüllen;
- hh) „Beginn der Arbeiten“ entweder den Beginn der Bauarbeiten für die Investition oder die erste rechtsverbindliche Verpflichtung zur Bestellung von Ausrüstung oder eine andere Verpflichtung, die die Investition unumkehrbar macht, wobei der früheste dieser Zeitpunkte maßgebend ist; der Kauf von Grundstücken und Vorarbeiten wie die Einholung von Genehmigungen und die Erstellung vorläufiger Durchführbarkeitsstudien gelten nicht als Beginn der Arbeiten. Bei einer Übernahme ist der „Beginn der Arbeiten“ der Zeitpunkt des Erwerbs der unmittelbar mit der erworbenen Betriebsstätte verbundenen Vermögenswerte;
- ii) „nachhaltiger multimodaler Verkehr“ die Beförderung von Gütern oder Personen über mindestens zwei verschiedene Verkehrsträger, wobei mindestens einer der genutzten Verkehrsträger die Schiene, eine Binnenwasserstraße oder – bei Kombination mit dem Kurzstreckenseeverkehr – die Straße ist;
- jj) „Telematikanwendungen im Güterverkehr“ Anwendungen wie Informationssysteme (Verfolgung der Güter und der Züge in Echtzeit), Rangier- und Zugbildungssysteme, Buchungssysteme, Zahlungs- und Fakturierungssysteme, Anschlüsse zu anderen Verkehrsträgern und die Erstellung elektronischer Begleitdokumente;
- kk) „Verkehrsunternehmen“ jedes Unternehmen, das Personen und/oder Güter im Schienen-, Binnenschiffs- und/oder multimodalen Verkehr befördert;
- ll) „Organisator von Beförderungsdiensten“ jedes Unternehmen, das die Beförderung von Gütern organisiert und somit die Wahl zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern trifft (z. B. Logistikunternehmen, Spediteure, multimodale Verkehrsunternehmen);
- mm) „Unternehmen in Schwierigkeiten“ ein Unternehmen, das die Kriterien des Artikels 2 Nummer 18 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 der Kommission erfüllt;
- nn) „Fahrzeug für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr“
 - i) ein Binnenschiff oder
 - ii) ein Schienenfahrzeug.

Artikel 3

Freistellungsvoraussetzungen

²² Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen – Die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa: Eine dynamische Alternative in einer nachhaltigen Transportkette – Zweiter Zweijahres-Fortschrittsbericht (KOM(1999) 317 endg. vom 29.6.1999).

Beihilferegelnungen, Einzelbeihilfen auf der Grundlage von Beihilferegelnungen und Ad-hoc-Beihilfen sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern diese Beihilfen alle Voraussetzungen des Kapitels I dieser Verordnung sowie die für die betreffende Gruppe von Beihilfen geltenden Voraussetzungen des Kapitels II erfüllen.

Artikel 4

Anmeldeschwellen

Diese Verordnung gilt nicht, wenn die folgenden Schwellenwerte in Form von Beihilfehöchstbeträgen überschritten werden:

- a) bei auf Grundlage einer Regelung gewährten Einzelbetriebsbeihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen: 15 Mio. EUR pro Verbindung;
- b) bei auf Grundlage einer Regelung gewährten Einzelinvestitionsbeihilfen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung von Anlagen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr oder von multimodalen Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr: 20 Mio. EUR pro Vorhaben;
- c) bei Ad-hoc-Investitionsbeihilfen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung multimodaler Güterterminals für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr: 10 Mio. EUR pro Vorhaben;
- d) bei auf Grundlage einer Regelung gewährten Einzelinvestitionsbeihilfen für private Gleisanschlüsse: 2 Mio. EUR pro Vorhaben.

Artikel 5

Transparenz der Beihilfen

- (1) Diese Verordnung gilt nur für transparente Beihilfen.
- (2) Beihilfen gelten als transparent, wenn sich das Bruttosubventionsäquivalent der Beihilfe im Voraus genau berechnen lässt, ohne dass eine Risikobewertung erforderlich ist.
- (3) Für die Zwecke dieser Verordnung gelten die folgenden Arten von Beihilfen als transparent:
 - a) Beihilfen in Form von Zuschüssen und Zinszuschüssen;
 - b) Beihilfen in Form von Krediten, wenn das Bruttosubventionsäquivalent auf der Grundlage des zum Gewährungszeitpunkt geltenden Referenzzinssatzes berechnet wurde;
 - c) Beihilfen in Form von Steuervergünstigungen und ermäßigten Abgaben, wenn die Maßnahme durch eine Obergrenze gewährleistet, dass der jeweils geltende Schwellenwert nicht überschritten wird;

- d) Beihilfen in Form von Garantien, wenn eine der folgenden Voraussetzungen erfüllt ist:
- i) Das Bruttosubventionsäquivalent wurde auf der Grundlage von Safe-Harbour-Prämien berechnet, die in der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften²³ festgelegt sind.
 - ii) Vor der Durchführung der Maßnahme wurde die Methode für die Berechnung des Bruttosubventionsäquivalents der Garantie nach einem zum Zeitpunkt der Anmeldung geltenden verbindlichen Rechtsakt der Kommission im Bereich der staatlichen Beihilfen angemeldet und auf der Grundlage der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften von der Kommission genehmigt, und die genehmigte Methode bezieht sich ausdrücklich auf die Art der Garantie und die Art der zugrunde liegenden Transaktion, um die es im Zusammenhang mit der Anwendung der vorliegenden Verordnung geht.
 - iii) Die Beihilfe wird im Einklang mit den Voraussetzungen des Artikels 14 dieser Verordnung für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr in Form von Garantien gewährt.

Artikel 6

Anreizeffekt

- (1) Diese Verordnung gilt nur für Beihilfen, die einen Anreizeffekt haben.
- (2) Beihilfen gelten als Beihilfen mit Anreizeffekt, wenn der Beihilfeempfänger vor Beginn der Arbeiten für das Vorhaben bzw. die Tätigkeit einen schriftlichen Beihilfeantrag in dem betreffenden Mitgliedstaat gestellt hat. Der Beihilfeantrag muss mindestens die folgenden Angaben enthalten:
 - a) Name und Größe des Unternehmens,
 - b) Beschreibung des Vorhabens bzw. der Tätigkeit einschließlich des Zeitpunktes des Beginns und des Abschlusses des Vorhabens bzw. der Tätigkeit,
 - c) Standort des Vorhabens bzw. der Tätigkeit,
 - d) Kosten des Vorhabens bzw. der Tätigkeit,
 - e) Art der Beihilfe (z. B. Zuschuss, Kredit, Garantie, rückzahlbarer Vorschuss oder Kapitalzuführung) und Höhe der für das Vorhaben bzw. die Tätigkeit benötigten öffentlichen Finanzierung.
- (3) Ad-hoc-Beihilfen für große Unternehmen gelten als Beihilfen mit Anreizeffekt, wenn die Voraussetzungen des Absatzes 2 erfüllt sind und sich der Mitgliedstaat zudem vor

²³ Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 des EG-Vertrags auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften (ABl. C 155 vom 20.6.2008, S. 10).

der Gewährung der betreffenden Beihilfe anhand der Unterlagen des Beihilfeempfängers vergewissert hat, dass die Beihilfe Folgendes bewirken wird:

- a) eine signifikante Erweiterung des Gegenstands des Vorhabens bzw. der Tätigkeit aufgrund der Beihilfe,
 - b) eine signifikante Zunahme der Gesamtausgaben des Beihilfeempfängers für das Vorhaben bzw. die Tätigkeit aufgrund der Beihilfe und/oder
 - c) einen signifikant beschleunigten Abschluss des betreffenden Vorhabens bzw. der betreffenden Tätigkeit.
- (4) Abweichend von den Absätzen 2 und 3 gelten Maßnahmen in Form von Steuervergünstigungen als Beihilfen mit Anreizeffekt, sofern die folgenden kumulativen Voraussetzungen erfüllt sind:
- a) Die Maßnahme begründet einen auf objektiven Kriterien beruhenden Anspruch auf die Beihilfe, ohne dass es zusätzlich einer Ermessensentscheidung des Mitgliedstaats bedarf;
 - b) die Maßnahme ist vor Beginn der Arbeiten für das geförderte Vorhaben bzw. die geförderte Tätigkeit eingeführt worden und in Kraft getreten; dies gilt jedoch nicht für Folgeregelungen, wenn die Tätigkeit bereits unter die Vorläuferregelungen in Form von Steuervergünstigungen fiel.
- (5) Abweichend von den Absätzen 2, 3 und 4 gelten Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs als Beihilfen mit Anreizeffekt, sofern die Voraussetzungen des Artikels 10 erfüllt sind.

Artikel 7

Beihilfeintensität und beihilfefähige Kosten

- (1) Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Auf die beihilfefähigen Kosten oder Ausgaben erhobene Mehrwertsteuer, die nach dem geltenden nationalen Steuerrecht erstattungsfähig ist, wird jedoch bei der Ermittlung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten nicht berücksichtigt. Die beihilfefähigen Kosten sind durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen. Die beihilfefähigen Kosten können anhand vereinfachter Kostenoptionen ermittelt werden, sofern ein Vorhaben zumindest teilweise aus einem Unionsfonds finanziert wird, bei dem die Anwendung vereinfachter Kostenoptionen zulässig ist, und die Kostenkategorie nach den entsprechenden Bestimmungen dieser Verordnung beihilfefähig ist. In solchen Fällen sind die vereinfachten Kostenoptionen anwendbar, die in den für den Unionsfonds geltenden einschlägigen Vorschriften vorgesehen sind.

- (2) Darüber hinaus können bei Vorhaben, die im Einklang mit vom Rat nach der Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁴ genehmigten Aufbau- und Resilienzplänen durchgeführt werden, die beihilfefähigen Kosten anhand vereinfachter Kostenoptionen ermittelt werden, sofern die in der Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁵ oder der Verordnung (EU) 2021/1060 des Europäischen Parlaments und des Rates²⁶ dargelegten vereinfachten Kostenoptionen verwendet werden.
- (3) Werden Beihilfen nicht in Form von Zuschüssen gewährt, so entspricht der Beihilfebetrag ihrem Bruttosubventionsäquivalent.
- (4) Zukünftig zu zahlende Beihilfen, u. a. in mehreren Tranchen zu zahlende Beihilfen, werden auf ihren Wert zum Gewährungszeitpunkt abgezinst. Die beihilfefähigen Kosten werden auf ihren Wert zum Gewährungszeitpunkt abgezinst. Für die Abzinsung wird der zum Gewährungszeitpunkt geltende Abzinsungssatz zugrunde gelegt.

Artikel 8

Kumulierung

- (1) Bei der Prüfung, ob die in Artikel 4 festgelegten Anmeldeschwellen und die in Kapitel II festgelegten Beihilfemaximalintensitäten eingehalten sind, werden (je nach Art der Beihilfe) die für die geförderte Tätigkeit, das geförderte Vorhaben oder das geförderte Unternehmen insgesamt gewährten staatlichen Beihilfen berücksichtigt.
- (2) Werden Unionsmittel, die von Organen, Einrichtungen, gemeinsamen Unternehmen oder sonstigen Stellen der Union zentral verwaltet werden und nicht direkt oder indirekt der Kontrolle der Mitgliedstaaten unterstehen, mit staatlichen Beihilfen kombiniert, so werden bei der Feststellung, ob die Anmeldeschwellen und Beihilfemaximalintensitäten oder Beihilfemaximalbeträge eingehalten werden, nur die staatlichen Beihilfen berücksichtigt, sofern der Gesamtbetrag der für dieselben beihilfefähigen Kosten gewährten öffentlichen Mittel den im Unionsrecht festgelegten günstigsten Finanzierungssatz nicht überschreitet.

²⁴ Verordnung (EU) 2021/241 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Februar 2021 zur Einrichtung der Aufbau- und Resilienzfazilität (ABl. L 57 vom 18.2.2021, S. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/2023-03-01>).

²⁵ Verordnung (EU) Nr. 1303/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Dezember 2013 mit gemeinsamen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds, den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds sowie mit allgemeinen Bestimmungen über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds, den Kohäsionsfonds und den Europäischen Meeres- und Fischereifonds und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1083/2006 des Rates (ABl. L 347 vom 20.12.2013, S. 320, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/2023-03-01>).

²⁶ Verordnung (EU) 2021/1060 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Juni 2021 mit gemeinsamen Bestimmungen für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung, den Europäischen Sozialfonds Plus, den Kohäsionsfonds, den Fonds für einen gerechten Übergang und den Europäischen Meeres-, Fischerei- und Aquakulturfonds sowie mit Haushaltsvorschriften für diese Fonds und für den Asyl-, Migrations- und Integrationsfonds, den Fonds für die innere Sicherheit und das Instrument für finanzielle Hilfe im Bereich Grenzverwaltung und Visumpolitik (ABl. L 231 vom 30.6.2021, S. 159, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/2023-03-01>).

- (3) Nach dieser Verordnung freigestellte Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten bestimmen lassen, können kumuliert werden mit
- a) anderen staatlichen Beihilfen, sofern diese Maßnahmen unterschiedliche bestimmbare beihilfefähige Kosten betreffen,
 - b) anderen staatlichen Beihilfen für dieselben, sich teilweise oder vollständig überschneidenden beihilfefähigen Kosten, sofern durch diese Kumulierung die höchste nach dieser Verordnung für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach dieser Verordnung für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten wird,
 - c) De-minimis-Beihilfen für dieselben beihilfefähigen Kosten, sofern durch diese Kumulierung die höchste nach dieser Verordnung für diese Beihilfen geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach dieser Verordnung für diese Beihilfen geltende Beihilfebetrags nicht überschritten wird.

Artikel 9

Veröffentlichung und Information

- (1) Der betreffende Mitgliedstaat stellt sicher, dass die folgenden Informationen auf einer umfassenden nationalen oder regionalen Beihilfe-Website veröffentlicht werden:
- a) die in Artikel 19 genannte Kurzbeschreibung in dem in Anhang III dieser Verordnung festgelegten Standardformat oder ein Link, der Zugang dazu bietet,
 - b) der in Artikel 19 genannte vollständige Wortlaut jeder Beihilfemaßnahme oder ein Link, der Zugang dazu bietet,
 - c) die in Anhang IV dieser Verordnung genannten Informationen über jede Einzelbeihilfe von über 100 000 EUR.
- (2) Bei Beihilferegelungen in Form von Steuervergünstigungen gelten die unter Absatz 1 dargelegten Voraussetzungen als erfüllt, wenn der Mitgliedstaat die erforderlichen Informationen über die einzelnen Beihilfebeträge in den folgenden Spannen in Mio. EUR veröffentlicht:
- 0,1 bis 0,5,
 - 0,5 bis 1,
 - 1 bis 2,
 - 2 bis 5,
 - 5 bis 10,
 - 10 bis 15,
 - 15 und mehr.

- (3) Die in Absatz 1 Buchstabe c genannten Informationen müssen wie in Anhang III beschrieben in standardisierter Form strukturiert und zugänglich gemacht werden und mit effizienten Such- und Downloadfunktionen abgerufen werden können. Sie sind innerhalb von sechs Monaten ab dem Tag der Gewährung der Beihilfe bzw. für Beihilfen in Form von Steuervergünstigungen innerhalb eines Jahres ab dem Abgabetermin für die Steuererklärung zu veröffentlichen. Sie müssen mindestens zehn Jahre ab dem Tag der Gewährung der Beihilfe zur Verfügung stehen.
- (4) Der in Absatz 1 genannte vollständige Wortlaut der Beihilferegelung oder Ad-hoc-Beihilfe muss insbesondere einen ausdrücklichen Verweis auf diese Verordnung unter Angabe des Titels und der Fundstelle im *Amtsblatt der Europäischen Union* sowie auf die einschlägigen besonderen Bestimmungen des Kapitels II enthalten, die die Beihilferegelung betreffen, bzw. ggf. auf die nationalen Rechtsvorschriften, mit denen die Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung gewährleistet wird. Der Beihilferegelung bzw. Ad-hoc-Beihilfe sind die entsprechenden Durchführungsvorschriften und Änderungen beizufügen.
- (5) Die Kommission veröffentlicht auf ihrer Website
 - a) die Links zu den in Absatz 1 genannten Beihilfe-Websites,
 - b) die in Artikel 19 genannten Kurzbeschreibungen.

Kapitel II – Besondere Bestimmungen für einzelne Beihilfegruppen

ABSCHNITT 1 – BETRIEBSBEIHILFEN

Unterabschnitt A – Betriebsbeihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs

Artikel 10

Beihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs

- (1) Betriebsbeihilferegelungen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die in diesem Artikel und die in Kapitel I festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.
- (2) Beförderungsdienste für Personen und Güter im Schienen-, Binnenschiffs- und/oder nachhaltigen multimodalen Verkehr können für eine Förderung in Betracht kommen. Die Beihilfen werden Verkehrsunternehmen und/oder Organisatoren von Beförderungsdiensten gewährt, die sich für nachhaltige Landverkehrslösungen entscheiden.
- (3) Die beihilfefähigen Kosten entsprechen dem Teil der externen Kosten des Verkehrs, der durch den unimodalen oder multimodalen Einsatz von Schienen-, Binnenschiffs- und/oder Kurzstreckenseeverkehr im Rahmen eines nachhaltigen multimodalen

Verkehrs im Vergleich zu umweltschädlicheren konkurrierenden Verkehrsträgern vermieden werden kann. Die vermiedenen externen Kosten werden nach den Vorschriften und Methoden des Handbuchs der Kommission über die externen Kosten des Verkehrs²⁷ in seiner geänderten oder ersetzten Fassung berechnet. Die Mitgliedstaaten können die Methode der externen Kosten zur Deckung jeglicher Betriebskosten, einschließlich der mit der Nutzung von Infrastruktur im Zusammenhang stehenden Betriebskosten, verwenden.

- (4) Die Beihilfeintensität beträgt höchstens [50] % der beihilfefähigen Kosten.
- (5) Bei Beihilfen für Beförderungen im kombinierten Verkehr im Sinne des Artikels 1 der Richtlinie 92/106/EWG²⁸ („Beförderungsdienste“) kann die Beihilfeintensität um [5-10] Prozentpunkte erhöht werden.
- (6) Bei Beihilfen, die für Beförderungsdienste im Güterverkehr gewährt werden, darf die von dem geförderten Verkehrsträger abgedeckte Strecke nicht länger sein als:
 - a) bei multimodalem Verkehr:
 - (i) 800 Kilometer beim Schienenverkehr;
 - (ii) 375 km beim Binnenschiffsverkehr;
 - (iii) 750 km beim Kurzstreckenseeverkehr;
 - b) bei unimodalem Verkehr:
 - (i) 350 km beim Schienenverkehr (mit Ausnahme des Einzelwagenverkehrs);
 - (ii) 375 km beim Binnenschiffsverkehr.
- (7) Um sicherzustellen, dass die Beihilfen nur für tatsächlich erbrachte nachhaltige Landverkehrsdienste gewährt werden, müssen die Beihilfen auf Grundlage der tatsächlich erbrachten Transportleistung in Personenkilometern bei Personenverkehrsdiensten, Tonnenkilometern oder Fahrzeugkilometern bei Güterverkehrsdiensten oder ganz allgemein auf Grundlage der Produktionseinheit des Verkehrsdienstes und nicht als Pauschale gewährt werden.
- (8) Die einem Eisenbahn-, Binnenschiffverkehrs- oder Kurzstreckenseeverkehrsunternehmen gewährten Beihilfen müssen dazu führen, dass die Verkehrsverlagerung von Dauer ist bzw. zunimmt. Zu diesem Zweck müssen Eisenbahn-, Binnenschiffverkehrs- und Kurzstreckenseeverkehrsunternehmen mindestens die folgenden Informationen über die erhaltenen Beihilfen veröffentlichen: Bewilligungsbehörde, Tag der Gewährung der Beihilfe, erhaltene Beihilfebeträge, Zeitraum und Tätigkeiten, für die die Beihilfe gewährt wurde.

²⁷ Europäische Kommission, Generaldirektion Mobilität und Verkehr, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. u. a., „Handbook on the external costs of transport“ – Version 2019 – 1.1, Amt für Veröffentlichungen, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

²⁸ ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38 [nach Annahme der Änderung der Richtlinie 92/106/EWG (2023/0396(COD)) zu ersetzen durch „nach Artikel 1c Absatz 2 der Richtlinie 92/106/EWG“].

Artikel 11

Beihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen

- (1) Beihilferegelnungen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen im Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr sowie neuer kommerzieller Verbindungen im Schienenpersonenverkehr sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Voraussetzungen des vorliegenden Artikels und des Kapitels I erfüllt sind.
- (2) Die Beihilfen werden folgenden Unternehmen gewährt:
 - a) Eisenbahnunternehmen und/oder Organisatoren von Beförderungsdiensten, die die Nachfrage zusammenführen und Liniengüterverkehrsdienste zwischen Verkehrsterminals organisieren, damit diese Unternehmen neue kommerzielle Verbindungen im Schienen- und Binnenschiffsgüterverkehr einrichten, und/oder
 - b) Eisenbahnunternehmen, die Linienpersonenverkehrsdienste zwischen Verkehrsterminals organisieren, die sich entweder in unterschiedlichen Mitgliedstaaten befinden („grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste“) oder mehr als 400 km voneinander entfernt sind („Schienenpersonenfernverkehrsdienste“).
- (3) Die Beihilfen können in Form von Zuschüssen gewährt werden, die in mehreren, jeweils einen Zeitraum von höchstens einem Jahr abdeckenden Tranchen ausbezahlt werden.
- (4) Beihilfefähig sind die Betriebsverluste, die innerhalb eines Zeitraums von höchstens fünf Jahren, nachdem der Beihilfeempfänger den Betrieb der neuen kommerziellen Verbindung aufgenommen hat, im Zusammenhang mit der betreffenden Verbindung anfallen. Unbeschadet des vorstehenden Satzes können Betriebskosten, die mit der Einrichtung der neuen Verbindung in Zusammenhang stehen und vor dem Zeitpunkt ihrer Einrichtung angefallen sind, bei der Ermittlung der beihilfefähigen Kosten für das erste Jahr des Betriebs der neuen kommerziellen Verbindung berücksichtigt werden.
- (5) Für die Zwecke dieses Artikels sind Betriebsverluste zu verstehen als negative Differenz zwischen den im Zusammenhang mit der betreffenden Verbindung erzielten Einnahmen und den dabei angefallenen Betriebskosten sowie den Betriebskosten für die Arbeiten, die mit der Einrichtung der neuen kommerziellen Verbindung in Zusammenhang stehen und vor dem Zeitpunkt ihrer Einrichtung angefallen sind. Die Beihilfeintensität darf 80 % der beihilfefähigen Kosten im ersten Jahr, 70 % der beihilfefähigen Kosten im zweiten Jahr, 60 % der beihilfefähigen Kosten im dritten Jahr, 50 % der beihilfefähigen Kosten im vierten Jahr und 40 % der beihilfefähigen Kosten im fünften Jahr nicht übersteigen.

- (6) Die der neuen kommerziellen Verbindung zuzuordnenden Kosten können alle Betriebskosten einschließen, die unmittelbar beim Betrieb der neuen kommerziellen Verbindung anfallen, sowie einen angemessenen Anteil allgemeiner Betriebskosten, die im Zusammenhang mit der neuen kommerziellen Verbindung und anderen Tätigkeiten anfallen. Als Einnahmen sind die gesamten mit der neuen kommerziellen Verbindung erzielten Einnahmen heranzuziehen.
- (7) Wird die Beihilfe im Voraus ausgezahlt, so werden die beihilfefähigen Kosten vorab auf der Grundlage realistischer Projektionen geschätzt und auf ihren Wert zum Gewährungszeitpunkt abgezinst. Die Mitgliedstaaten richten einen Monitoring- und Rückforderungsmechanismus ein, um sicherzustellen, dass die Beihilfe die zulässige Beihilfeintensität nicht übersteigt.

ABSCHNITT 2 – INVESTITIONSBEIHILFEN

Unterabschnitt A – Investitionsbeihilfen für unimodale und multimodale Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr sowie für private Gleisanschlüsse

Artikel 12

Beihilfen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung unimodaler und multimodaler Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr

- (1) Beihilfen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung (einschließlich des Austauschs) von Anlagen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr und von multimodalen Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Voraussetzungen des vorliegenden Artikels und des Kapitels I erfüllt sind.
- (2) Die Beihilfen werden Unternehmen, die Anlagen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr oder multimodale Anlagen für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr bauen, modernisieren und/oder erneuern, auf der Grundlage einer Regelung gewährt; eine Ausnahme bilden Beihilfen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung multimodaler Güterterminals für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr, die auch als Ad-hoc-Beihilfen gewährt werden können. Ad-hoc-Beihilfen können nur dann gewährt werden, wenn die potenzielle Kapazitätsnachfrage zumindest mittelfristig die derzeitige kombinierte Kapazität der geförderten Anlage und anderer bestehender oder bereits geplanter Anlagen übersteigt, die bei vernünftiger Betrachtung als Alternative zu der geförderten Anlage dienen könnten.
- (3) Beihilfefähig sind die Investitionskosten in Bezug auf materielle (bewegliche und unbewegliche) und immaterielle Vermögenswerte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau, der Modernisierung oder der Erneuerung der betreffenden Anlage stehen. Die Investition kann auf der Infrastruktur befindliche Anlagen (z. B. für die Lagerung), feste Ausrüstung (z. B. Lagerhäuser und Terminalgebäude) und mobile Terminalgeräte (z. B. Reachstacker), die sich in der Anlage befinden und für die Erbringung verkehrsbezogener Dienste bestimmt sind, umfassen. Die Kosten für Durchführbarkeitsstudien und topologische Studien sowie für Planung und Installation sind ebenfalls beihilfefähig.

- (4) Kosten im Zusammenhang mit nicht die Beförderung betreffenden Tätigkeiten sind nicht beihilfefähig.
- (5) Der Beihilfebetrug darf den niedrigeren der folgenden Schwellenwerte nicht übersteigen:
 - a) die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und der Summe aus dem Betriebsgewinn aus der Investition während ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer und dem abgezinsten Endwert der Investition (Restwert am Ende der wirtschaftlichen Lebensdauer der Investition). Der Betriebsgewinn schließt auch die inkrementellen Nettobetriebsgewinne ein, die durch nicht die Beförderung betreffende Tätigkeiten generiert werden, die mit den in der betreffenden Anlage durchzuführenden Beförderungstätigkeiten im Zusammenhang stehen (z. B. die Vermietung von Gewerbeflächen in der Anlage). Der Abzug des Betriebsgewinns und des Endwerts von den beihilfefähigen Kosten erfolgt entweder im Voraus auf der Grundlage realistischer Projektionen oder im Nachhinein über einen Rückforderungsmechanismus;
 - b) 50 % der beihilfefähigen Kosten.
- (6) Bei Beihilfen von nicht mehr als 3 Mio. EUR pro Vorhaben kann der Beihilfehöchstbetrag alternativ zur Anwendung der in Absatz 5 genannten Methode auf höchstens 50 % der beihilfefähigen Kosten festgesetzt werden.
- (7) Im Einklang mit den sektorspezifischen Rechtsvorschriften, einschließlich der Richtlinie 2012/34/EU, muss allen interessierten Nutzern zu offenen, transparenten und diskriminierungsfreien Bedingungen Zugang zu der geförderten Anlage gewährt werden.
- (8) Die Erteilung von Konzessionen oder Aufträgen an Dritte für den Bau, die Modernisierung, den Betrieb oder die Anmietung einer geförderten Anlage muss zu wettbewerblichen, transparenten, diskriminierungsfreien und auflagenfreien Bedingungen erfolgen.
- (9) Sind Eigentümer, Betreiber und voraussichtliche Endnutzer der geförderten Verkehrsanlage Teil desselben Unternehmens oder verbundene Unternehmen im Sinne des Anhangs I dieser Verordnung, so wird der Zuschlag für den Betrieb der Anlage auf der Grundlage eines offenen, wettbewerblichen, transparenten und diskriminierungsfreien Verfahrens erteilt.²⁹

Artikel 13

Beihilfen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung privater Gleisanschlüsse

- (1) Beihilferegeln für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung (einschließlich des Austauschs) privater Gleisanschlüsse sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die in diesem Artikel und in Kapitel I festgelegten Voraussetzungen erfüllt sind.

²⁹ Die betreffenden verbundenen Unternehmen dürfen an dem Verfahren teilnehmen.

- (2) Die Beihilfen werden Unternehmen gewährt, die private Gleisanschlüsse bauen, modernisieren und erneuern.
- (3) Beihilfefähig sind die Investitionskosten in Bezug auf materielle (bewegliche und unbewegliche) und immaterielle Vermögenswerte, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Bau, der Modernisierung oder der Erneuerung des privaten Gleisanschlusses stehen. Die Investitionskosten können Kosten für Durchführbarkeitsstudien und topologische Studien sowie für Planung und Installation umfassen. Be- bzw. Entladeplattformen und Ausrüstungen, die für das Be- bzw. Entladen von Zügen am Standort des/der Nutzer(s) verwendet werden, sind nicht in die beihilfefähigen Kosten einzubeziehen.
- (4) Der Beihilfebetrug darf den niedrigeren der folgenden Schwellenwerte nicht übersteigen:
 - a) die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und der Summe aus dem Betriebsgewinn aus der Investition während ihrer wirtschaftlichen Lebensdauer und dem abgezinsten Endwert der Investition (Restwert am Ende der wirtschaftlichen Lebensdauer der Investition). Der Abzug des Betriebsgewinns und des Endwerts von den beihilfefähigen Kosten erfolgt entweder im Voraus auf der Grundlage realistischer Projektionen oder im Nachhinein über einen Rückforderungsmechanismus;
 - b) 50 % der beihilfefähigen Kosten.
- (5) Bei Beihilfen von nicht mehr als 500 000 Mio. EUR pro Vorhaben kann der Beihilfemaximalbetrag alternativ zur Anwendung der in Absatz 4 genannten Methode auf höchstens 50 % der beihilfefähigen Kosten festgesetzt werden.

Unterabschnitt B – Investitionsbeihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr und von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr

Artikel 14

Beihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr

- (1) Investitionsbeihilferegeln zur Förderung des Erwerbs von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Voraussetzungen des vorliegenden Artikels und des Kapitels I erfüllt sind.
- (2) Beihilfefähig sind alle Investitionskosten im Zusammenhang mit dem Erwerb neuer oder gebrauchter Fahrzeuge für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr. Diese Kosten können insbesondere den Preis des Fahrzeugs und die Lieferkosten umfassen. Kosten für Design-Studien, Beratung oder Ingenieurleistungen können beihilfefähig sein, sofern sie mit den in diesem Artikel genannten Investitionen im Zusammenhang stehen und Teil davon sind.
- (3) Die Beihilfen werden folgenden Marktteilnehmern gewährt:

- a) neuen Marktteilnehmern im Schienenverkehrssektor,
 - b) Eisenbahnunternehmen, Binnenschiffverkehrsunternehmen oder Leasingunternehmen im Schienen- bzw. im Binnenschiffsverkehr – sofern sie als KMU gelten.
- (4) Die Beihilfen werden in Form einer Garantie zugunsten des Käufers des Fahrzeugs für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr gewährt. Die Garantien können direkt den Endempfängern oder als Finanzintermediäre handelnden Kreditinstituten oder anderen Finanzinstituten gewährt werden (sofern der Empfänger die freie Wahl des Finanzintermediärs behält). Der Finanzintermediär muss nachweisen können, dass er anhand eines Mechanismus sicherstellt, dass die Vorteile – in Form umfangreicherer Finanzierungen, riskanterer Portfolios, geringerer Besicherungsanforderungen oder niedrigerer Zinssätze, als ohne solche staatlichen Garantien möglich wären – so weit wie möglich an die Endempfänger weitergegeben werden.
- (5) Die Garantien werden für neue Einzelkredite zum Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr gewährt. Der Nominalbetrag des zugrunde liegenden Kredits darf die beihilfefähigen Kosten nicht übersteigen. Die Garantie darf höchstens 80 % des zugrunde liegenden Darlehens abdecken. Staatliche Garantien werden gegen eine Gebühr von mindestens 50 Basispunkten gewährt, wenn der gewährende Mitgliedstaat ein Rating von AAA-A aufweist.
- (6) Die Laufzeit der Garantien ist auf höchstens 15 Jahre begrenzt.
- (7) Beihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr können mit Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität und/oder mit Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung kumuliert werden, wenn die Nettomehrkosten für die Interoperabilität im Sinne des Artikels 16 Absatz 6 und/oder für Investitionen in die technische Anpassung und Modernisierung im Sinne des Artikels 17 Absatz 6 nicht Teil der beihilfefähigen Kosten nach Absatz 2 sind.

Artikel 15

Beihilfen für den Erwerb von intermodalen Ladeeinheiten und Krananlagen an Bord von Schiffen

- (1) Investitionsbeihilferegeln für den Erwerb von neuen oder gebrauchten intermodalen Ladeeinheiten und/oder Krananlagen an Bord von Schiffen sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Voraussetzungen des vorliegenden Artikels und des Kapitels I erfüllt sind.
- (2) Die Beihilfen werden Unternehmen gewährt, die in den Erwerb von intermodalen Ladeeinheiten und Krananlagen an Bord von Schiffen investieren.
- (3) Die beihilfefähigen Kosten belaufen sich
- a) bei intermodalen Ladeeinheiten auf die Differenz zwischen den Kosten für Beförderungseinheiten, die ausschließlich für den Straßentransport genutzt

werden, und den Kosten für intermodale Ladeeinheiten, die für die Zwecke eines nachhaltigen multimodalen Verkehrs umgeladen werden können;

- b) bei Krananlagen an Bord von Schiffen auf den vollen Anschaffungspreis.
- (4) Die beihilfefähigen Kosten können Kosten für Durchführbarkeitsstudien, Planung und Einführung umfassen.
- (5) Der Beihilfebetrag darf eine Beihilfeintensität von 30 % der beihilfefähigen Kosten in dem in Absatz 3 Buchstabe a beschriebenen Fall und von 20 % in dem in Absatz 3 Buchstabe b beschriebenen Fall nicht übersteigen.

Unterabschnitt C – Investitionsbeihilfen zur Förderung der Interoperabilität und Investitionsbeihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung

Artikel 16

Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität

- (1) Investitionsbeihilferegeln zur Förderung von Investitionen in materielle und immaterielle Vermögenswerte, die zu ununterbrochenen Verkehrsströmen zwischen Mitgliedstaaten oder Verkehrsträgern beitragen, sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Voraussetzungen des vorliegenden Artikels und des Kapitels I erfüllt sind.
- (2) Die Beihilfen werden Unternehmen gewährt, die Investitionen in die Einführung der in Absatz 3 genannten Technologien zur Förderung der Interoperabilität tätigen.
- (3) Folgende Investitionsvorhaben sind beihilfefähig:
 - a) das Europäische Zugsicherungs- und Zugsteuerungssystem (ETCS), das künftige Bahnmobilfunksystem (FRMCS) und der automatisierte Zugbetrieb (ATO) als Teil des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems (ERTMS), wie im Sekundärrecht der Union³⁰ beschrieben,
 - b) die digitale automatische Kupplung (DAC)³¹,
 - c) die Anpassung von Schienenfahrzeugen an verschiedene Stromsysteme,

³⁰ Durchführungsverordnung (EU) 2023/1695 der Kommission vom 10. August 2023 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität der Teilsysteme „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union und zur Aufhebung der Verordnung (EU) 2016/919 (ABl. L 222 vom 8.9.2023, S. 380).

³¹ DAC ist eine interoperable Komponente für das automatische Kuppeln und Entkuppeln von Güterzug-Fahrzeugen – sowohl physisch (z. B. mechanische Verbindung und Luftleitung für die Bremsen) als auch digital (z. B. Strom- und Datenverbindung). DAC ist ein Wegbereiter für einen modernen und digitalen europäischen Eisenbahngüterverkehr. Diese Komponente wird nicht nur mithilfe von Automatisierungsprozessen die Effizienz steigern, sondern auch eine ausreichende Energieversorgung für Telematikanwendungen sowie eine sichere Datenkommunikation im gesamten Zug gewährleisten. [Nach Annahme der einschlägigen sekundären Rechtsvorschriften den EU Verweis einfügen.]

- d) die Anpassung von Schienenfahrzeugen an unterschiedliche Spurweiten,
 - e) die Anpassung von Binnenschiffen an das Anlaufen von Seehäfen,
 - f) die Anpassung von Binnenschiffen an veränderte Schiffbarkeitsbedingungen, einschließlich Niedrigwasser,
 - g) die Automatisierung von Schienenfahrzeugen und Binnenschiffen,
 - h) die Anpassung von Fahrzeugen für den Transport von intermodalen Ladeeinheiten,
 - i) Schlüsseltechnologien, die für die Einführung von Binnenschifffahrtsinformationssystemen (River Information Services, RIS) erforderlich sind, wie z. B. die RIS-Plattform, das Elektronische Kartendarstellungs- und -Informationssystem für die Binnenschiffahrt (Inland ECDIS), Nachrichten für die Binnenschiffahrt, das automatische Identifikationssystem für Binnenschiffe und das internationale elektronische Meldewesen (Electronic Reporting International),
 - j) Telematikanwendungen für den Güterverkehr und andere Güterverkehrssoftware, soweit sie zu ununterbrochenen Verkehrsströmen beitragen, insbesondere intermodale Identifizierungs-, Verfolgungs- und Rückverfolgungssysteme und intermodale Datenaustauschplattformen. Investitionen in Anwendungen für Personenverkehrsdienste wie etwa Systeme, die den Fahrgästen vor und während der Fahrt Informationen bereitstellen, Buchungs- und Zahlungssysteme für Fahrgäste, Gepäckverwaltung und Verwaltung von Verbindungen zwischen Personenzügen und mit anderen Verkehrsträgern des Personenverkehrs sind nicht förderfähig.
- (4) Beihilfefähig sind alle Kosten, die für die Durchführung der beihilfefähigen Investitionen erforderlich sind. Diese Kosten können insbesondere Kosten für den Erwerb und die Einführung der betreffenden Technologie, Kosten für Projektmanagement und Lieferkosten umfassen. Wartungskosten sind nicht förderfähig. Kosten für Studien, Erprobung und Genehmigung sowie Pilot- und Prototypanlagen sind förderfähig. Die mit Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität finanzierten Vermögenswerte können neu oder gebraucht sein. Bei auf die Interoperabilität abzielenden Investitionen im Zusammenhang mit dem ERTMS sind Kosten im Zusammenhang mit der Integration der Funktionen des europäischen globalen Satellitennavigationssystems (EGNSS) in das ERTMS förderfähig. Kosten im Zusammenhang mit GSM-R sind nicht förderfähig.
- (5) Die Beihilfeintensität beträgt höchstens
- a) 80 % der beihilfefähigen Kosten bei Investitionsvorhaben, die unter Absatz 3 Buchstabe a oder b fallen,
 - b) 50 % der beihilfefähigen Kosten bei Investitionsvorhaben, die unter Absatz 3 Buchstaben c bis j fallen.
- (6) Bei auf die Interoperabilität abzielenden Investitionen in Fahrzeuge für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr oder in intermodale Ladeeinheiten oder Krananlagen an Bord von Schiffen, deren Erwerb geplant ist, sind die beihilfefähigen Kosten auf die

Nettomehrkosten für die Interoperabilität beschränkt, sofern diese Kosten nicht bereits durch andere Formen von Beihilfen, insbesondere durch Beihilfen nach den Artikeln 14 und 15, gedeckt sind. Die Nettomehrkosten für die Interoperabilität werden berechnet als Differenz zwischen den Gesamtkosten für den Erwerb des Fahrzeugs für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, der intermodalen Ladeeinheit oder der Krananlage an Bord von Schiffen, dessen/deren Erwerb geplant ist und das/die die auf die Interoperabilität abzielenden Investitionen aufweist, und – als kontrafaktisches Szenario – den Gesamtkosten für den Erwerb desselben oder eines ähnlichen Fahrzeugs, derselben oder einer ähnlichen intermodalen Ladeeinheit bzw. derselben oder einer ähnlichen Krananlage an Bord von Schiffen ohne auf die Interoperabilität abzielende Investitionen.

- (7) Während eines Zeitraums von mindestens fünf Jahren nach Gewährung der Beihilfe enthalten vertragliche Vereinbarungen über die entgeltliche Übertragung oder Nutzung (z. B. Leasing) von mit Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität finanzierten Vermögenswerten eine Klausel, aus der hervorgeht, dass die Investition, die die Interoperabilität des betreffenden Vermögenswerts sicherstellt, mit einer staatlichen Beihilfe finanziert wurde. Ferner werden darin die einschlägigen Verpflichtungen nach Absatz 9 und die Höhe der Beihilfe angegeben.
- (8) Die Investition wird mindestens ein Jahr vor dem Tag durchgeführt und abgeschlossen, an dem die geförderte Investition auf EU-Ebene verbindlich wird.
- (9) Die Fahrzeuge für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, denen die geförderte Investition zugute kommt, bleiben nach Durchführung der Investition mindestens fünf Jahre lang im einschlägigen nationalen Register eines Mitgliedstaats oder in einem einschlägigen europäischen Register eingetragen.

Artikel 17

Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr und von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr

- (1) Investitionsbeihilferegeln zur Förderung von Investitionen in materielle und immaterielle Vermögenswerte, die zur technischen Anpassung und Modernisierung von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr und von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr beitragen, sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Voraussetzungen des vorliegenden Artikels und des Kapitels I erfüllt sind.
- (2) Die Beihilfen werden Unternehmen gewährt, die in Absatz 3 genannte Investitionen in die technische Anpassung und Modernisierung von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr und von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr tätigen.
- (3) Beihilfefähig sind folgende Investitionen:
 - a) Nachrüstung und/oder Überholung von Schienenfahrzeugen,

- b) Nachrüstung und/oder Überholung von Binnenschiffen, z. B. zur Verbesserung von Hydrodynamik und Effizienz,
 - c) Nachrüstung und/oder Überholung von Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr,
 - d) technische Anpassung von Schiffen an neue Frachtarten,
 - e) Telematikanwendungen für den Güterverkehr und sonstige Güterverkehrssoftware, die nicht unter Artikel 16 fallen, wie etwa Systeme, die ausschließlich Informationen für einen Verkehrsträger liefern, oder digitale Buchungs- und Zahlungssysteme, die nicht zu ununterbrochenen Verkehrsströmen beitragen. Investitionen in Anwendungen für Personenverkehrsdienste wie Systeme, die den Fahrgästen vor und während der Fahrt Informationen bereitstellen, Buchungs- und Zahlungssysteme für Fahrgäste, Gepäckverwaltung und Verwaltung von Verbindungen zwischen Personenzügen und anderen Verkehrsträgern des Personenverkehrs sind nicht förderfähig;
 - f) Logistiksysteme, z. B. Software zur Ladungsoptimierung;
 - g) Verkehrsprognosensoftware (voraussichtliche Abfahrtszeit/voraussichtliche Ankunftszeit) und Routenoptimierungssoftware.
- (4) Beihilfefähig sind alle Kosten, die für die Durchführung der beihilfefähigen Investitionen erforderlich sind. Diese Kosten können insbesondere Kosten für den Erwerb und die Einführung der betreffenden Technologie, Kosten für Verbesserungen einer bereits eingeführten Technologie, Kosten für Projektmanagement und Lieferkosten umfassen. Kosten für Studien, Erprobung und Genehmigung sowie Pilot- und Prototypanlagen sind beihilfefähig.
- (5) Die Beihilfeintensität beträgt höchstens 20 % der beihilfefähigen Kosten.
- (6) Bei Investitionen in Fahrzeuge für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, deren Erwerb geplant ist, sind die beihilfefähigen Kosten auf die Nettomehrkosten für die technische Anpassung und Modernisierung beschränkt, sofern diese Kosten nicht bereits durch andere Formen von Beihilfen, insbesondere durch Beihilfen nach den Artikeln 14 und 15, gedeckt sind. Die Nettomehrkosten für die technische Anpassung und Modernisierung werden berechnet als Differenz zwischen den Gesamtkosten für den geplanten Erwerb des Fahrzeugs für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, das die auf die technische Anpassung und Modernisierung abzielenden Investitionen aufweist und – als kontrafaktisches Szenario – den Gesamtkosten für den Erwerb desselben oder eines ähnlichen Fahrzeugs, das technisch angepasst und modernisiert werden muss.
- (7) Während eines Zeitraums von mindestens fünf Jahren nach Gewährung der Beihilfe enthalten vertragliche Vereinbarungen über die entgeltliche Übertragung oder Nutzung (z. B. Leasing) von mit Beihilfen für die technische Anpassung und Modernisierung von Fahrzeugen und Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr eine Klausel, aus der hervorgeht, dass die Anpassung oder Modernisierung des betreffenden Vermögenswerts mit einer staatlichen Beihilfe finanziert wurde, und in der der Beihilfebetrag angegeben wird.

- (8) Die Investition wird mindestens ein Jahr vor dem Tag durchgeführt und abgeschlossen, an dem die geförderte Investition auf EU-Ebene verbindlich wird.

Kapitel III – Überwachung

Artikel 18

Entzug des Rechtsvorteils der Gruppenfreistellung

Gewährt ein Mitgliedstaat angeblich nach dieser Verordnung von der Anmeldepflicht freigestellte Beihilfen, ohne dass die Voraussetzungen der Kapitel I bis II erfüllt sind, so kann die Kommission, nachdem sie dem Mitgliedstaat Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben hat, einen Beschluss erlassen, dem zufolge alle oder einige der künftigen Beihilfemaßnahmen des betreffenden Mitgliedstaats, die eigentlich die Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllen, nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV bei der Kommission anzumelden sind. Die anzumeldenden Maßnahmen können auf Maßnahmen, mit denen bestimmte Arten von Beihilfen gewährt werden, auf Maßnahmen zugunsten bestimmter Beihilfeempfänger oder auf Beihilfemaßnahmen bestimmter Behörden des betreffenden Mitgliedstaats beschränkt werden.

Artikel 19

Berichterstattung

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission

- a) über das elektronische Anmeldesystem der Kommission die Kurzbeschreibung jeder auf der Grundlage der vorliegenden Verordnung freigestellten Maßnahme innerhalb von 20 Arbeitstagen nach ihrem Inkrafttreten in dem in Anhang III festgelegten Standardformat zusammen mit einem Link, der Zugang zum vollständigen Wortlaut der Beihilfemaßnahme einschließlich Änderungen bietet;
- b) im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission³² einen Jahresbericht in elektronischer Form über die Anwendung der vorliegenden Verordnung mit den nach der genannten Verordnung für jedes volle Jahr oder jeden Teil eines Jahres, in dem die vorliegende Verordnung gilt, anzugebenden Informationen.

Artikel 20

Evaluierung

³² Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

- (1) Die in Artikel 1 Absatz 2 Buchstaben i und j genannten Beihilferegelungen müssen einer Ex-post-Evaluierung unterzogen werden, wenn sie eine Mittelausstattung oder verbuchte Ausgaben von mehr als 150 Mio. EUR in einem Jahr oder von mehr als 750 Mio. EUR während ihrer Gesamtlaufzeit aufweisen. Die Gesamtlaufzeit umfasst die Laufzeit der Beihilferegelung und etwaiger Vorgängerregelungen, die sich auf ein ähnliches Ziel und ein ähnliches geografisches Gebiet beziehen, ab dem XXX. In Anbetracht der Ziele der Evaluierung und zur Vermeidung eines unverhältnismäßigen Aufwands für die Mitgliedstaaten werden Ex-post-Evaluierungen ab dem XXX nur für Beihilferegelungen mit einer Gesamtlaufzeit von mehr als drei Jahren verlangt.
- (2) Bei Beihilferegelungen, die unmittelbar an eine Regelung anknüpfen, die ein ähnliches Ziel und ein ähnliches geografisches Gebiet abdeckt und Gegenstand einer Evaluierung war, braucht keine Ex-post-Evaluierung verlangt zu werden. Voraussetzung hierfür ist, dass ein abschließender Evaluierungsbericht im Einklang mit dem von der Kommission genehmigten Evaluierungsplan erstellt wurde und dieser keine negativen Feststellungen beinhaltet. Wenn der abschließende Evaluierungsbericht für eine Regelung nicht mit dem genehmigten Evaluierungsplan im Einklang steht, wird die jeweilige Regelung mit sofortiger Wirkung ausgesetzt. Eine Nachfolgeregelung einer solchen ausgesetzten Regelung, die ein ähnliches Ziel und ein ähnliches geografisches Gebiet abdeckt, kann nicht den Rechtsvorteil einer Gruppenfreistellung erhalten.
- (3) Im Rahmen der Evaluierung soll festgestellt werden, ob die Annahmen und Voraussetzungen für die Vereinbarkeit der Regelung mit dem Binnenmarkt bestätigt bzw. erfüllt wurden, insbesondere die Erforderlichkeit und die Wirksamkeit der Beihilfemaßnahme in Bezug auf die allgemeinen und spezifischen Ziele. In der Evaluierung werden auch die Auswirkungen der Regelung auf Wettbewerb und Handel bewertet.
- (4) Bei Beihilferegelungen, die der Evaluierungspflicht gemäß Absatz 1 unterliegen, übermitteln die Mitgliedstaaten den Entwurf des Evaluierungsplans
 - a) innerhalb von 20 Arbeitstagen ab dem Inkrafttreten der Beihilferegelung, wenn die Mittelausstattung der Regelung mehr als 150 Mio. EUR in einem Jahr oder mehr als 750 Mio. EUR während ihrer Gesamtlaufzeit beträgt;
 - b) innerhalb von 30 Arbeitstagen nach einer wesentlichen Änderung, mit der die Mittelausstattung der Regelung auf mehr als 150 Mio. EUR in einem Jahr oder mehr als 750 Mio. EUR während der Gesamtlaufzeit der Regelung erhöht wird;
 - c) innerhalb von 30 Arbeitstagen, nachdem in der amtlichen Buchführung Ausgaben auf der Grundlage der Regelung von mehr als 150 Mio. EUR in einem Jahr verzeichnet wurden.
- (5) Der Entwurf des Evaluierungsplans muss mit der von der Kommission angenommenen gemeinsamen Methodik für die Evaluierung staatlicher Beihilfen im Einklang stehen. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen den von der Kommission genehmigten Evaluierungsplan.
- (6) Die Ex-post-Evaluierung wird von einem von der Bewilligungsbehörde unabhängigen Sachverständigen auf der Grundlage des Evaluierungsplans durchgeführt. Jede Evaluierung umfasst mindestens einen Zwischenevaluierungsbericht und einen

abschließenden Evaluierungsbericht. Die Mitgliedstaaten veröffentlichen beide Berichte.

- (7) Der abschließende Evaluierungsbericht wird der Kommission spätestens neun Monate vor Auslaufen der freigestellten Beihilferegelung vorgelegt. Diese Frist kann bei Regelungen, bei denen die Evaluierungspflicht in den letzten zwei Jahren ihrer Durchführung entsteht, verkürzt werden. Der genaue Umfang und die Modalitäten jeder Evaluierung werden im Beschluss zur Genehmigung des Evaluierungsplans dargelegt. Bei der Anmeldung späterer Beihilfemaßnahmen mit ähnlichem Ziel ist zu beschreiben, wie die Ergebnisse der Evaluierung berücksichtigt wurden.

Artikel 21

Überwachung

- (1) Damit die Kommission die nach dieser Verordnung von der Anmeldepflicht freigestellten Beihilfen überwachen kann, führen die Mitgliedstaaten ausführliche Aufzeichnungen mit den Informationen und einschlägigen Unterlagen, die notwendig sind, um feststellen zu können, dass alle Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllt sind. Diese Aufzeichnungen werden ab dem Tag, an dem die Ad-hoc-Beihilfe oder die letzte Einzelbeihilfe auf der Grundlage der Regelung gewährt wurde, 10 Jahre lang aufbewahrt.
- (2) Im Falle von Beihilferegelungen, nach denen steuerliche Beihilfen, z. B. auf der Grundlage der Steuererklärungen der Beihilfeempfänger, automatisch gewährt werden und bei denen nicht ex ante geprüft wird, ob bei jedem Beihilfeempfänger alle Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllt sind, prüfen die Mitgliedstaaten regelmäßig zumindest ex post und anhand einer Stichprobe, ob alle Vereinbarkeitsvoraussetzungen erfüllt sind, und ziehen die notwendigen Schlussfolgerungen. Die Mitgliedstaaten führen ausführliche Aufzeichnungen über die Prüfungen und bewahren sie ab dem Tag der Kontrollen mindestens 10 Jahre lang auf.
- (3) Die Kommission kann jeden Mitgliedstaat um alle Informationen und einschlägigen Unterlagen ersuchen, die sie als notwendig ansieht, um die Anwendung dieser Verordnung prüfen zu können, so zum Beispiel die in den Absätzen 1 und 2 genannten Informationen. Der betreffende Mitgliedstaat übermittelt der Kommission die angeforderten Informationen und einschlägigen Unterlagen innerhalb von 20 Arbeitstagen nach Eingang des Auskunftersuchens oder ggf. innerhalb eines in dem Auskunftersuchen festgesetzten längeren Zeitraums.

Kapitel IV – Schlussbestimmungen

Artikel 22

Übergangsbestimmungen

- (1) Diese Verordnung gilt für Einzelbeihilfen, die vor Inkrafttreten der einschlägigen Bestimmungen dieser Verordnung gewährt wurden, sofern die jeweilige Beihilfe alle Voraussetzungen dieser Verordnung, ausgenommen Artikel 9, erfüllt.
- (2) Beihilfen, die nicht nach dieser Verordnung von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt sind, werden von der Kommission anhand der einschlägigen Rahmen, Leitlinien, Mitteilungen und Bekanntmachungen geprüft.
- (3) Nach Ablauf der Geltungsdauer dieser Verordnung bleiben nach dieser Verordnung freigestellte Beihilferegeln noch während einer Anpassungsfrist von sechs Monaten freigestellt.

Artikel 23

- (1) Diese Verordnung tritt am XXX in Kraft.
- (2) Sie gilt bis zum XXX.

Brüssel, den

Für die Kommission

*Die Präsidentin
Ursula von der Leyen*

ANHANG I

KMU-Definition

Artikel 1

Unternehmen

Als Unternehmen gilt jede Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform, die eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt. Dazu gehören insbesondere auch jene Einheiten, die eine handwerkliche Tätigkeit oder andere Tätigkeiten als Einpersonen- oder Familienbetriebe ausüben, sowie Personengesellschaften oder Vereinigungen, die regelmäßig einer wirtschaftlichen Tätigkeit nachgehen.

Artikel 2

Mitarbeiterzahlen und finanzielle Schwellenwerte zur Definition der Unternehmenskategorien

1. Die Kategorie der Kleinstunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (KMU) setzt sich aus Unternehmen zusammen, die weniger als 250 Personen beschäftigen und die entweder einen Jahresumsatz von höchstens 50 Mio. EUR erzielen oder deren Jahresbilanzsumme sich auf höchstens 43 Mio. EUR beläuft.
2. Innerhalb der Kategorie der KMU wird ein kleines Unternehmen als ein Unternehmen definiert, das weniger als 50 Personen beschäftigt und dessen Jahresumsatz beziehungsweise Jahresbilanzsumme 10 Mio. EUR nicht übersteigt.
3. Innerhalb der Kategorie der KMU wird ein Kleinstunternehmen als ein Unternehmen definiert, das weniger als 10 Personen beschäftigt und dessen Jahresumsatz beziehungsweise Jahresbilanzsumme 2 Mio. EUR nicht übersteigt.

Artikel 3

Bei der Berechnung der Mitarbeiterzahlen und der finanziellen Schwellenwerte
berücksichtigte Unternehmenstypen

1. Ein „eigenständiges Unternehmen“ ist jedes Unternehmen, das nicht als Partnerunternehmen im Sinne von Absatz 2 oder als verbundenes Unternehmen im Sinne von Absatz 3 gilt.
2. „Partnerunternehmen“ sind alle Unternehmen, die nicht als verbundene Unternehmen im Sinne von Absatz 3 gelten und zwischen denen folgende Beziehung besteht: Ein Unternehmen (das vorgeschaltete Unternehmen) hält – allein oder gemeinsam mit einem oder mehreren verbundenen Unternehmen im Sinne von Absatz 3 – 25 % oder mehr des Kapitals oder der Stimmrechte eines anderen Unternehmens (des nachgeschalteten Unternehmens).

Ein Unternehmen gilt jedoch weiterhin als eigenständig, also als Unternehmen ohne Partnerunternehmen, auch wenn der Schwellenwert von 25 % erreicht oder überschritten wird, sofern es sich um folgende Kategorien von Investoren handelt und unter der Bedingung, dass diese Investoren nicht im Sinne von Absatz 3 einzeln oder gemeinsam mit dem betroffenen Unternehmen verbunden sind:

- a) staatliche Beteiligungsgesellschaften, Risikokapitalgesellschaften, natürliche Personen beziehungsweise Gruppen natürlicher Personen, die regelmäßig im Bereich der Risikokapitalinvestition tätig sind und die Eigenkapital in nicht börsennotierte Unternehmen investieren („Business Angels“), sofern der Gesamtbetrag der Investition der genannten „Business Angels“ in ein und dasselbe Unternehmen 1 250 000 EUR nicht überschreitet,
- b) Universitäten oder Forschungszentren ohne Gewinnzweck,
- c) institutionelle Investoren einschließlich regionaler Entwicklungsfonds,
- d) autonome Gebietskörperschaften mit einem Jahreshaushalt von weniger als 10 Mio. EUR und weniger als 5000 Einwohnern.

3. „Verbundene Unternehmen“ sind Unternehmen, die zueinander in einer der folgenden Beziehungen stehen:

- a) ein Unternehmen hält die Mehrheit der Stimmrechte der Anteilseigner oder Gesellschafter eines anderen Unternehmens;
- b) ein Unternehmen ist berechtigt, die Mehrheit der Mitglieder des Verwaltungs-, Leitungs- oder Aufsichtsgremiums eines anderen Unternehmens zu bestellen oder abzuwählen;
- c) ein Unternehmen ist gemäß einem mit einem anderen Unternehmen geschlossenen Vertrag oder aufgrund einer Klausel in dessen Satzung berechtigt, einen beherrschenden Einfluss auf dieses Unternehmen auszuüben;
- d) ein Unternehmen, das Aktionär oder Gesellschafter eines anderen Unternehmens ist, übt gemäß einer mit anderen Aktionären oder Gesellschaftern dieses anderen Unternehmens getroffenen Vereinbarung die alleinige Kontrolle über die Mehrheit der Stimmrechte von dessen Aktionären oder Gesellschaftern aus.

Es besteht die Vermutung, dass kein beherrschender Einfluss ausgeübt wird, sofern sich die in Absatz 2 Unterabsatz 2 genannten Investoren nicht direkt oder indirekt in die Verwaltung des betreffenden Unternehmens einmischen – unbeschadet der Rechte, die sie in ihrer Eigenschaft als Aktionäre oder Gesellschafter besitzen.

Unternehmen, die durch ein oder mehrere andere Unternehmen oder einen der in Absatz 2 genannten Investoren untereinander in einer der in Unterabsatz 1 genannten Beziehungen stehen, gelten ebenfalls als verbunden.

Unternehmen, die durch eine natürliche Person oder eine gemeinsam handelnde Gruppe natürlicher Personen miteinander in einer dieser Beziehungen stehen, gelten gleichermaßen als verbundene Unternehmen, sofern diese Unternehmen ganz oder teilweise in demselben relevanten Markt oder in benachbarten Märkten tätig sind.

Als „benachbarter Markt“ gilt der Markt für ein Produkt oder eine Dienstleistung, der dem betreffenden Markt unmittelbar vor- oder nachgelagert ist.

4. Außer in den in Absatz 2 Unterabsatz 2 angeführten Fällen kann ein Unternehmen nicht als KMU angesehen werden, wenn 25 % oder mehr seines Kapitals oder seiner Stimmrechte direkt oder indirekt von einer oder mehreren öffentlichen Stellen einzeln oder gemeinsam kontrolliert werden.

5. Die Unternehmen können eine Erklärung zu ihrer Eigenschaft als eigenständiges Unternehmen, Partnerunternehmen oder verbundenes Unternehmen sowie zu den Daten über die in Artikel 2 angeführten Schwellenwerte abgeben. Diese Erklärung kann selbst dann vorgelegt werden, wenn sich die Anteilseigner aufgrund der Kapitalstreuung nicht genau feststellen lassen, wobei das Unternehmen nach Treu und Glauben erklärt, es könne mit Recht davon ausgehen, dass es nicht zu 25 % oder mehr im Eigentum eines Unternehmens oder im gemeinsamen Eigentum von miteinander verbundenen Unternehmen steht. Solche Erklärungen werden unbeschadet der aufgrund einzelstaatlicher Regelungen oder Regelungen der Union vorgesehenen Kontrollen oder Überprüfungen abgegeben.

Artikel 4

Für die Mitarbeiterzahl und die finanziellen Schwellenwerte sowie für den Berichtszeitraum zugrunde zu legende Daten

1. Die Daten, die für die Berechnung der Mitarbeiterzahl und der finanziellen Schwellenwerte herangezogen werden, beziehen sich auf den letzten Rechnungsabschluss und werden auf Jahresbasis berechnet. Sie werden vom Stichtag des Rechnungsabschlusses an berücksichtigt. Die Höhe des herangezogenen Umsatzes wird abzüglich der Mehrwertsteuer (MwSt) und sonstiger indirekter Steuern oder Abgaben berechnet.
2. Stellt ein Unternehmen am Stichtag des Rechnungsabschlusses fest, dass es auf Jahresbasis die in Artikel 2 genannten Schwellenwerte für die Mitarbeiterzahl oder die Bilanzsumme über- oder unterschreitet, so verliert bzw. erwirbt es dadurch den Status eines mittleren Unternehmens, eines kleinen Unternehmens bzw. eines Kleinunternehmens erst dann, wenn es in zwei aufeinanderfolgenden Geschäftsjahren zu einer Über- oder Unterschreitung kommt.
3. Bei einem neugegründeten Unternehmen, das noch keinen Jahresabschluss vorlegen kann, werden die entsprechenden Daten im Laufe des Geschäftsjahres nach Treu und Glauben geschätzt.

Artikel 5

Mitarbeiterzahl

1. Die Mitarbeiterzahl entspricht der Zahl der Jahresarbeitseinheiten (JAE), d. h. der Zahl der Personen, die in dem betreffenden Unternehmen oder auf Rechnung dieses Unternehmens während des gesamten Berichtsjahres einer Vollzeitbeschäftigung nachgegangen sind. Für die Arbeit von Personen, die nicht das ganze Jahr gearbeitet haben oder die im Rahmen einer Teilzeitregelung (unabhängig von deren Dauer) tätig waren, und für Saisonarbeit wird der jeweilige Bruchteil an JAE gezählt. In die Mitarbeiterzahl gehen ein:

- a) Lohn- und Gehaltsempfänger;
- b) für das Unternehmen tätige Personen, die in einem Untergebenenverhältnis zu diesem stehen und nach nationalem Recht Arbeitnehmern gleichgestellt sind;
- c) mitarbeitende Eigentümer;
- d) Teilhaber, die eine regelmäßige Tätigkeit in dem Unternehmen ausüben und finanzielle Vorteile aus dem Unternehmen ziehen.

2. Auszubildende oder in der beruflichen Ausbildung stehende Personen, die einen Lehrbeziehungsweise Berufsausbildungsvertrag haben, sind in der Mitarbeiterzahl nicht berücksichtigt. Die Dauer des Mutterschafts- bzw. Elternurlaubs wird nicht mitgerechnet.

Artikel 6

Erstellung der Daten des Unternehmens

1. Im Falle eines eigenständigen Unternehmens werden die Daten einschließlich der Mitarbeiterzahl ausschließlich auf der Grundlage der Jahresabschlüsse dieses Unternehmens erstellt.

2. Die Daten – einschließlich der Mitarbeiterzahl – eines Unternehmens, das Partnerunternehmen oder verbundene Unternehmen hat, werden auf der Grundlage der Jahresabschlüsse und sonstiger Daten des Unternehmens erstellt oder – sofern vorhanden – anhand der konsolidierten Jahresabschlüsse des Unternehmens beziehungsweise der konsolidierten Jahresabschlüsse, in die das Unternehmen durch Konsolidierung eingeht.

Zu den in Unterabsatz 1 genannten Daten werden die Daten der eventuell vorhandenen Partnerunternehmen des betreffenden Unternehmens, die diesem unmittelbar vor- oder nachgeschaltet sind, hinzugerechnet. Die Anrechnung erfolgt proportional zu dem Anteil der Beteiligung am Kapital oder an den Stimmrechten (wobei der höhere dieser beiden Anteile zugrunde gelegt wird). Bei wechselseitiger Kapitalbeteiligung wird der höhere dieser Anteile herangezogen.

Zu den in den Unterabsätzen 1 und 2 genannten Daten werden gegebenenfalls 100 % der Daten derjenigen direkt oder indirekt mit dem betreffenden Unternehmen verbundenen Unternehmen addiert, die in den konsolidierten Jahresabschlüssen noch nicht berücksichtigt wurden.

3. Bei der Anwendung von Absatz 2 sind die Daten der Partnerunternehmen des betreffenden Unternehmens aus den Jahresabschlüssen und sonstigen Daten, sofern vorhanden in konsolidierter Form, zu entnehmen. Zu diesen Daten werden die Daten der mit diesen Partnerunternehmen verbundenen Unternehmen zu 100 % hinzugerechnet, sofern die Daten in den konsolidierten Jahresabschlüssen noch nicht berücksichtigt wurden.

Bei der Anwendung von Absatz 2 sind die Daten der mit den betreffenden Unternehmen verbundenen Unternehmen aus ihren Jahresabschlüssen und sonstigen Angaben, sofern vorhanden in konsolidierter Form, zu entnehmen. Zu diesen Daten werden gegebenenfalls die Daten der Partnerunternehmen dieser verbundenen Unternehmen, die diesen unmittelbar vor- oder nachgeschaltet sind, anteilmäßig hinzugerechnet, sofern sie in den konsolidierten Jahresabschlüssen nicht bereits anteilmäßig so erfasst wurden, dass der entsprechende Wert mindestens dem in Absatz 2 Unterabsatz 2 genannten Anteil entspricht.

4. In den Fällen, in denen die Mitarbeiterzahl eines bestimmten Unternehmens in den konsolidierten Jahresabschlüssen nicht ausgewiesen ist, wird die Mitarbeiterzahl berechnet, indem die Daten der Unternehmen, die Partnerunternehmen dieses Unternehmens sind, anteilmäßig hinzugerechnet und die Daten der Unternehmen, mit denen dieses Unternehmen verbunden ist, addiert werden.

Anhang II

Unter die Verkehrs-GVO fallende Maßnahmen und auf der Grundlage der Leitlinien für staatliche Beihilfen im Landverkehr und im multimodalen Verkehr (im Folgenden „Verkehrsleitlinien“) anzumeldende Maßnahmen

Hauptziel	Verkehrs-GVO		Verkehrsleitlinien	
	Maßnahmen	Zulässige Beihilfeintensität	Maßnahmen	Zulässige Beihilfeintensität
Betriebsbeihilfen zur Verringerung der externen Kosten des Verkehrs	Beihilferegelnungen	<p><i>50 % der beihilfefähigen Kosten</i></p> <p><i>[60] % der beihilfefähigen Kosten bei Beihilfen für Beförderungsdienste im kombinierten Verkehr</i></p>	<p>Ad-hoc-Beihilfen</p> <p>Beihilferegelnungen mit höheren Beihilfeintensitäten als nach der Verkehrs-GVO erlaubt</p> <p>Beihilferegelnungen, die nicht auf dem Handbuch der Kommission basieren</p>	<p><i>75 % der beihilfefähigen Kosten</i></p>
Betriebsbeihilfen für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen	<p>Beihilferegelnungen</p> <p>Auf der Grundlage einer Regelung gewährte Einzelbeihilfe je Vorhaben < 15 Mio. EUR</p>	<p><i>80 % der beihilfefähigen Kosten im ersten Betriebsjahr, 70 % im zweiten Jahr, 60 % im dritten Jahr, 50 % im vierten Jahr und 40 % im fünften Jahr</i></p>	<p>Ad-hoc-Beihilfen</p> <p>Auf der Grundlage einer Regelung gewährte Einzelbeihilfe je Vorhaben ≥ 15 Mio. EUR</p>	<p><i>80 % der beihilfefähigen Kosten im ersten Betriebsjahr, 70 % im zweiten Jahr, 60 % im dritten Jahr, 50 % im vierten Jahr und 40 % im fünften Jahr</i></p>
Investitionsbeihilfen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung von unimodalen oder multimodalen Anlagen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr	<p>Beihilferegelnungen</p> <p>Auf der Grundlage einer Regelung gewährte Einzelbeihilfe je Vorhaben < 20 Mio. EUR</p> <p>Ad-hoc-Beihilfen für nachhaltige multimodale Güterterminals < 10 Mio. EUR</p>	<p><i>50 % der beihilfefähigen Kosten, wenn die Beihilfe < 3 Mio. EUR je Vorhaben beträgt</i></p> <p><i>50 % der beihilfefähigen Kosten, jedoch nicht mehr als die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und der</i></p>	<p>Ad-hoc-Beihilfen</p> <p>Ad-hoc-Beihilfen für nachhaltige multimodale Güterterminals ≥ 10 Mio. EUR</p> <p>Auf der Grundlage einer Regelung gewährte Einzelbeihilfe je Vorhaben ≥ 20 Mio. EUR</p>	<p><i>Finanzierungslücke, aber höchstens 100 % der beihilfefähigen Kosten</i></p> <p><i>Keine Obergrenze, wenn die Ad-hoc-Beihilfe im Wege einer wettbewerblichen</i></p>

		<i>Summe aus dem Betriebsgewinn der Investition während deren Lebensdauer und dem Endwert der Investition, wenn die Beihilfe ≥ 3 Mio. EUR je Vorhaben beträgt</i>	Beihilferegungen mit höheren Beihilfeintensitäten als nach der Verkehrs-GVO erlaubt	<i>Ausschreibung gewährt wird</i>
Investitionsbeihilfen für den Bau, die Modernisierung und die Erneuerung privater Gleisanschlüsse	Beihilferegungen Auf der Grundlage einer Regelung gewährte Einzelbeihilfe je Vorhaben < 2 Mio. EUR	<p><i>50 % der beihilfefähigen Kosten, wenn die Beihilfe < 500 000 Mio. EUR je Vorhaben beträgt</i></p> <p><i>50 % der beihilfefähigen Kosten, jedoch nicht mehr als die Differenz zwischen den beihilfefähigen Kosten und der Summe aus dem Betriebsgewinn der Investition während deren Lebensdauer und dem Endwert der Investition, wenn die Beihilfe ≥ 500000 EUR je Vorhaben beträgt</i></p>	<p>Ad-hoc-Beihilfen</p> <p>Auf der Grundlage einer Regelung gewährte Einzelbeihilfe je Vorhaben ≥ 2 Mio. EUR</p> <p>Beihilferegungen mit höheren Beihilfeintensitäten als nach der Verkehrs-GVO erlaubt</p>	<i>Finanzierungslücke, aber höchstens 100 % der beihilfefähigen Kosten</i>
Investitionsbeihilfen für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr	Beihilferegungen	<i>Nominalbetrag des zugrunde liegenden Kredits \leq beihilfefähige Kosten Deckungsquote der Garantie ≤ 80 % des zugrunde</i>	Ad-hoc-Beihilfen Beihilferegungen mit höheren Beihilfeintensitäten als nach der Verkehrs-GVO erlaubt	<i>Nominalbetrag des zugrunde liegenden Kredits \leq beihilfefähige Kosten Deckungsquote der Garantie ≤ 90 % des zugrunde</i>

		<i>liegenden Kredits</i>		<i>liegenden Kredits</i>
Investitionsbeihilfen für den Erwerb von intermodalen Ladeeinheiten und Krananlagen an Bord von Schiffen	Beihilferegulungen	<i>30 % der beihilfefähigen Kosten (bei intermodalen Ladeeinheiten)</i> <i>20 % der beihilfefähigen Kosten (bei Krananlagen an Bord von Schiffen)</i>	entfällt	
Investitionsbeihilfen zur Förderung der Interoperabilität	Beihilferegulungen	<i>50 % der beihilfefähigen Kosten</i> <i>80 % der beihilfefähigen Kosten (bei ERTMS und DAC)</i>	Ad-hoc-Beihilfen Beihilferegulungen mit höheren Beihilfeintensitäten als nach der Verkehrs-GVO erlaubt oder für Investitionen, die nicht unter die Verkehrs-GVO fallen	<i>50 % der beihilfefähigen Kosten</i> <i>80 % der beihilfefähigen Kosten (bei ERTMS und DAC)</i> <i>Finanzierungslücke, aber höchstens 100 % der beihilfefähigen Kosten</i>
Investitionsbeihilfen für technische Anpassung und Modernisierung von Fahrzeugen und Ausrüstung für nachhaltigen multimodalen Verkehr	Beihilferegulungen	<i>20 % der beihilfefähigen Kosten</i>	Ad-hoc-Beihilfen Beihilferegulungen mit höheren Beihilfeintensitäten als nach der Verkehrs-GVO erlaubt oder für Investitionen, die nicht unter die Verkehrs-GVO fallen	<i>20 % der beihilfefähigen Kosten</i> <i>Finanzierungslücke, aber höchstens 100 % der beihilfefähigen Kosten</i>

Anhang III

INFORMATIONEN ÜBER NACH DIESER VERORDNUNG FREIGESTELLTE STAATLICHE BEIHILFEN

TEIL I – Übermittlung über das elektronische Anmeldesystem der Kommission nach Artikel 19

Beihilfennummer	<i>(wird von der Kommission ausgefüllt)</i>	
Mitgliedstaat	.....
Referenznummer des Mitgliedstaats	.....
Region	Name der Region(en) (NUTS ⁽¹⁾)	Förderstatus ⁽²⁾
Bewilligungsbehörde	Name.....	.....
	Postanschrift.....	.....
	Internetadresse.....	.....
Titel der Beihilfemaßnahme	.....
Nationale Rechtsgrundlage (Fundstelle der amtlichen Veröffentlichung im Mitgliedstaat)	.....
Weblink zum vollen Wortlaut der Beihilfemaßnahme	.....
Art der Maßnahme	<input type="checkbox"/> Regelung	Name des Beihilfeempfängers und der Unternehmensgruppe ⁽³⁾, der er angehört
	<input type="checkbox"/> Ad-hoc-Beihilfe	
Änderung einer bestehenden Beihilferegelung oder Ad-hoc-Beihilfe	<input type="checkbox"/> Verlängerung	Beihilfennummer der Kommission
	<input type="checkbox"/> Änderung	.....
Laufzeit ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Regelung	TT/MM/JJJJ bis TT/MM/JJJJ
Tag der Gewährung ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> Ad-hoc-Beihilfe	TT/MM/JJJJ
Betroffene Wirtschaftszweige	<input type="checkbox"/> Alle für Beihilfen in Frage kommenden Wirtschaftszweige	.....
	<input type="checkbox"/> Beschränkt auf bestimmte Wirtschaftszweige: Bitte auf Ebene der NACE-Gruppe angeben ⁽⁶⁾	

Art des Beihilfeempfängers	<input type="checkbox"/> KMU		
	<input type="checkbox"/> Große Unternehmen		
Mittelausstattung	Jährliche Gesamtmittelausstattung der Regelung ⁽⁷⁾ Landeswährung (in voller Höhe)	
	Gesamtbetrag der dem Unternehmen gewährten Ad-hoc-Beihilfen ⁽⁸⁾ Landeswährung (in voller Höhe)	
	<input type="checkbox"/> Bei Garantien ⁽⁹⁾ Landeswährung (in voller Höhe)	
Beihilfeinstrument	<input type="checkbox"/> Zuschuss/Zinszuschuss		
	<input type="checkbox"/> Kredite/Rückzahlbare Vorschüsse		
	<input type="checkbox"/> Garantie (ggf. Verweis auf den Beschluss der Kommission ⁽¹⁰⁾)		
	<input type="checkbox"/> Steuerermäßigung oder Steuerbefreiung		
	<input type="checkbox"/> Bereitstellung einer Risikofinanzierung		
	<input type="checkbox"/> Sonstiges (bitte angeben) Bitte angeben, zu welcher Hauptkategorie das Beihilfeinstrument aufgrund seiner Wirkung/Funktion am besten passt: <input type="checkbox"/> Zuschuss <input type="checkbox"/> Kredit <input type="checkbox"/> Garantie <input type="checkbox"/> Steuervergünstigung <input type="checkbox"/> Bereitstellung einer Risikofinanzierung		
<input type="checkbox"/> Bei Kofinanzierung durch EU-Fonds	Name des/der EU-Fonds:	Höhe des Beitrags (pro EU-Fonds)	Landeswährung (in voller Höhe)

⁽¹⁾ NUTS: Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik. Die Region ist in der Regel auf Ebene 2 anzugeben.
⁽²⁾ Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe a AEUV (Förderstatus „A“), Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV (Förderstatus „C“), nicht geförderte Gebiete, d. h. nicht für Regionalbeihilfen in Frage kommende Gebiete (Förderstatus „N“).
⁽³⁾ Der Begriff des Unternehmens bezeichnet nach den Wettbewerbsvorschriften des AEUV und für die Zwecke dieser Verordnung jede eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübende Einheit, unabhängig von ihrer Rechtsform und der Art ihrer Finanzierung. Der Gerichtshof hat festgestellt, dass Einheiten, die (de jure oder de facto) von ein und derselben Einheit kontrolliert werden, als ein einziges Unternehmen anzusehen sind.
⁽⁴⁾ Zeitraum, in dem die Bewilligungsbehörde sich zur Gewährung von Beihilfen verpflichten kann.
⁽⁵⁾ Zu bestimmen im Einklang mit Artikel 2 Nummer 27 der Verordnung.
⁽⁶⁾ NACE Rev. 2: Statistische Systematik der Wirtschaftszweige in der Europäischen Gemeinschaft. Der Wirtschaftszweig ist in der Regel auf der Ebene der Unternehmensgruppe anzugeben.
⁽⁷⁾ Bei Beihilferegelungen bitte die nach der Regelung vorgesehene jährliche Gesamtmittelausstattung oder den voraussichtlichen jährlichen Steuerausfall für alle unter die Regelung fallenden Beihilfeinstrumente angeben.
⁽⁸⁾ Bei Ad-hoc-Beihilfen bitte den Gesamtbetrag der Beihilfe/des Steuerausfalls angeben.
⁽⁹⁾ Bei Garantien bitte den (Höchst-)Betrag der gesicherten Kredite angeben.
⁽¹⁰⁾ Gegebenenfalls Verweis auf den Beschluss der Kommission nach Artikel 5 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung, mit dem die Methode für die Berechnung des Bruttosubventionsäquivalents genehmigt wurde.

TEIL II – Übermittlung über das elektronische Anmeldesystem der Kommission nach Artikel 19

Geben Sie bitte an, nach welcher Bestimmung der Verkehrs-GVO die Beihilfemaßnahme durchgeführt wird.

Hauptziel	Beihilfemaximalintensität in % der beihilfefähigen Kosten	Gesamtmittelausstattung
Betriebsbeihilferegelung zur Verringerung der externen Kosten (Artikel 10)	... %	... Landeswährung (pro Regelung und Jahr)
Betriebsbeihilferegelung für die Einrichtung neuer kommerzieller Verbindungen (Artikel 11)	... %	... Landeswährung
Investitionsbeihilferegelung für Anlagen (Artikel 12)	... %	... Landeswährung
Ad-hoc-Investitionsbeihilfen für nachhaltige multimodale Güterterminals (Artikel 12)	... %	... Landeswährung (je Vorhaben)
Investitionsbeihilferegelung für private Gleisanschlüsse (Artikel 13)	... %	... Landeswährung
Investitionsbeihilferegelung für den Erwerb von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr (Artikel 14)	... %	... Landeswährung
Investitionsbeihilferegelung für den Erwerb von intermodalen Ladeeinheiten und Krananlagen an Bord von Schiffen (Artikel 15)	... %	... Landeswährung
Investitionsbeihilferegelung zur Förderung der Interoperabilität (Artikel 16)	... %	... Landeswährung
Investitionsbeihilferegelung für technische Anpassung und Modernisierung (Artikel 17)	... %	... Landeswährung

Anhang IV

Bestimmungen für die Veröffentlichung der Informationen nach Artikel 9

Die Mitgliedstaaten gestalten ihre ausführlichen Beihilfe-Websites, auf denen die in Artikel 7 festgelegten Informationen veröffentlicht werden, so, dass die Informationen leicht zugänglich sind. Die Informationen werden in einem Tabellenkalkulationsformat (z. B. CSV oder XML) veröffentlicht, das es ermöglicht, Daten zu suchen, zu extrahieren und problemlos im Internet zu veröffentlichen. Der Zugang zur Website wird jedem Interessierten ohne Einschränkungen gewährt. Die Website ist ohne vorherige Anmeldung als Nutzer zugänglich.

Nach Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe c sind folgende Informationen über Einzelbeihilfen zu veröffentlichen:

- a) Name des Empfängers
- b) Identifikator des Empfängers
- c) Art des Unternehmens (KMU/großes Unternehmen) zum Zeitpunkt der Gewährung
- d) Region, in der der Beihilfeempfänger seinen Standort hat, auf NUTS-II-Ebene³³
- e) Wirtschaftszweig auf Ebene der NACE-Gruppe³⁴
- f) Beihilfeelement, in voller Höhe, in Landeswährung³⁵
- g) Beihilfeinstrument³⁶ (Zuschuss/Zinszuschuss, Kredit/rückzahlbare Vorschüsse/rückzahlbarer Zuschuss, Garantie, Steuerermäßigung oder Steuerbefreiung, Risikofinanzierung, Sonstiges (bitte nähere Angaben))
- h) Tag der Gewährung der Beihilfe
- i) Ziel der Beihilfe
- j) Bewilligungsbehörde
- k) Nummer der Beihilfemaßnahme³⁷.

³³ NUTS – Klassifikation der Gebietseinheiten für die Statistik. Die Region ist in der Regel auf Ebene 2 anzugeben.

³⁴ Verordnung (EG) Nr. 1893/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Dezember 2006 zur Aufstellung der statistischen Systematik der Wirtschaftszweige NACE Revision 2 und zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3037/90 des Rates sowie einiger Verordnungen der EG über bestimmte Bereiche der Statistik (ABl. L 393 vom 30.12.2006, S. 1).

³⁵ Bei Betriebsbeihilfen der jährliche Beihilfebetrug pro Empfänger. Bei Investitionsbeihilfen die Höhe der Investition. Bei Maßnahmen nach Artikel 12 das Bruttosubventionsäquivalent.

³⁶ Falls die Beihilfe mithilfe mehrerer Beihilfeinstrumente gewährt wird, bitte den Beihilfebetrug für jedes Instrument angeben.

³⁷ Diese wird von der Kommission im Rahmen des in Artikel 11 genannten elektronischen Verfahrens vergeben.