



EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel XXX
[...] (2024) XXX draft

ANNEX

SENSITIVE*
UNTIL ADOPTION

LIITE

asiakirjaan

KOMISSIION TIEDONANTO

Tiettyjen raide-, sisävesi- ja multimodaalisen liikenteen alan tukimuotojen toteamista sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan mukaisesti koskevan komission asetustuonnoksen sisällön hyväksyminen

* 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>

LIITE
Komission asetus tiettyjen raide-, sisävesi- ja multimodaalisen liikenteen alan tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan mukaisesti

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

LUONNOS

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 4 kohdan,

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 93, 107 ja 108 artiklan soveltamisesta tiettyihin valtiontuen muotoihin raide-, sisävesi- ja multimodaalisen liikenteen alalla 19 päivänä joulukuuta 2022 annetun neuvoston asetuksen (EU) 2022/2586¹ ja erityisesti sen 1 artiklan,

on kuullut neuvoa-antavaa valtiontukikomiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdan kriteerit täyttävä julkinen rahoitus on valtiontukea, ja siitä on ilmoitettava komissiolle perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Perussopimuksen 109 artiklan mukaisesti neuvosto voi kuitenkin määrittää tukimuodot, jotka vapautetaan tästä ilmoitusvaatimuksesta. Perussopimuksen 108 artiklan 4 kohdan mukaisesti komissio voi antaa tällaisia valtiontukimuotoja koskevia asetuksia.
- (2) Neuvoston asetuksella (EU) 2022/2586 annetaan komissiolle valtuudet määrittää, että perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitettu tuki liikenteen yhteensovittamiseen voidaan tietyin edellytyksin vapauttaa ilmoitusvelvollisuudesta.
- (3) Perussopimuksen 93 artiklan mukaisesti raide- ja sisävesikuljetukselle ja multimodaaliselle kuljetukselle myönnettävä tuki katsotaan perussopimuksen mukaiseksi, jos se on tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi tai korvausta julkisten palvelujen käsitteeseen kuuluvien velvoitteiden täyttämiseksi.
- (4) Komission vuonna 2019 esittämien ja Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa² asetettujen EU:n ilmastoneutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi EU:n liikennealaa on muutettava perustavanlaatuisesti vihreämmäksi ja digitaalisemmaksi. Osana komission vuonna 2020 esittämää kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiaa³ EU kehotti

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

² Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Euroopan vihreän kehityksen ohjelma (COM(2019) 640 final).

³ COM(2020) 789 final.

jäsenvaltioita toteuttamaan toimenpiteitä, joilla kaikista liikennemuodoista tehdään kestävämpiä, sekä edistämään siirtymistä kestävämpiin liikennemuotoihin.

- (5) Perussopimuksen 11 artiklassa korostetaan, että unioni on sitoutunut ympäristönsuojeluun ja kestävyysperiaatteeseen, ja siinä painotetaan ympäristönsuojelua koskevien vaatimusten sisällyttämistä unionin politiikan ja toiminnan määrittelyyn ja toteuttamiseen. Komissio tiedostaa kestävien käytäntöjen merkityksen myös kuljetusalalla.
- (6) Komission perussopimuksen 93 artiklan soveltamisesta saamien kokemusten perusteella tietyt valtiontuen muodot, jotka ovat tarpeen liikenteen yhteensovittamiseksi, eivät vääristä merkittävästi jäsenvaltioiden välistä kilpailua ja kauppaa, kunhan ne täyttävät tietyt kattavan päätöksentekokäytännön perusteella määritetyt selkeät soveltuvuuskriteerit.
- (7) Tätä asetusta olisi sovellettava raide- ja sisävesikuljetus- sekä multimodaalisen kuljetuksen alan yrityksille myönnettäviin valtiontukitoimenpiteisiin.
- (8) Tuki, joka täyttää kaikki tässä asetuksessa asetetut yleiset edellytykset ja tiettyjä tukimuotoja koskevat erityiset edellytykset, olisi vapautettava perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa asetetusta ilmoitusvelvollisuudesta.
- (9) Perussopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu valtiontuki, joka ei kuulu tämän asetuksen soveltamisalaan, kuuluu edelleen perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisen ilmoitusvelvollisuuden piiriin. Tällä asetuksella ei rajoiteta jäsenvaltioiden mahdollisuutta ilmoittaa tuesta, jonka tavoitteet vastaavat tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvia tavoitteita.
- (10) Tällä asetuksella pyritään yksinkertaistamaan sääntöjä ja lisäämään avoimuutta sekä parantamaan valtiontukisääntöjen noudattamisen tehokasta arviointia ja valvontaa kansallisella ja EU:n tasolla säilyttäen samalla komission ja jäsenvaltioiden toimivaltuudet. Tämä on linjassa EU:n valtiontuki uudistusta koskevan komission tiedonannon⁴ sekä komission vuonna 2020 tekemän toimivuustarkastuksen⁵ tulosten kanssa, joissa korostui tarve vähentää hallinnollista taakkaa ja varmistaa julkisen varainkäytön tehokkuus.
- (11) Tämän asetuksen yleiset soveltamisedellytykset on määritelty tiettyjen yhteisten periaatteiden nojalla, joilla varmistetaan, että i) tuen tarkoituksena on edistää liikenteen yhteensovittamista, ii) tuella on selkeä kannustava vaikutus, iii) tuki on tarpeellista, tarkoituksenmukaista ja oikeasuhteista, iv) tuki myönnetään täysin avoimesti ja siihen kohdistuu valvontaa ja säännöllistä arviointia eikä v) tuki vaikuta kilpailuun ja kauppaan EU:n yleisten etujen kanssa ristiriitaisella tavalla.
- (12) Jotta varmistetaan, että tuki on tarpeellista ja kannustaa kehittämään edelleen tiettyjä toimintoja tai hankkeita, tätä asetusta ei tulisi soveltaa sellaisiin toimintoihin myönnettävään tukeen, jotka tuensaaja toteuttaisi joka tapauksessa myös ilman tukea. Tuella olisi myönnettävä tämän asetuksen mukainen vapautus ilmoitusvaatimuksesta

⁴ COM(2012) 209, 8.5.2012.

⁵ Komission yksiköiden valmisteluasiakirja ”Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance”, 30.10.2020 (SWD(2020) 257 final).

vain siinä tapauksessa, että tuetun hankkeen tai toiminnan toteutukseen liittyvät työt aloitetaan vasta sen jälkeen kun tuensaaja on toimittanut kirjallisen tukihakemuksen.

- (13) Kun tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluvan tapauskohtaisen investointituen saaja on suuri yritys, jäsenvaltion olisi varmistettava sellaisiin tuensaajiin, jotka ovat pk-yrityksiä, sovellettavien kannustavaa vaikutusta koskevien edellytysten täyttymisen lisäksi myös se, että tuensaajan sisäiset asiakirjat osoittavat sen analysoineen tuettavan investoinnin elinkelpoisuuden tuen kanssa ja ilman tukea. Jäsenvaltion olisi tällaisissa tapauksissa tarkistettava, että tuensaajan sisäiset asiakirjat osoittavat, että tuen seurauksena tuettava investointi on merkittävästi laajempi, tuensaajan investointiin käyttämä kokonaismäärä kasvaa merkittävästi ja/tai investoinnin toteutusvauhtia nopeutetaan merkittävästi.
- (14) Veroetuksiin perustuviin automaattisesti sovellettaviin tukiohjelmiin olisi jatkossakin sovellettava kannustavaa vaikutusta koskevaa erityisedellytystä, koska tällainen tuki myönnetään ilman eri toimenpiteitä. Tämän erityisedellytyksen mukaan tällaisilla tukiohjelmissä olisi tuettava ainoastaan hankkeita tai toimintoja, joihin liittyvät työt aloitetaan vasta kyseisten ohjelmien voimaantulon jälkeen. Tätä edellytystä ei kuitenkaan pitäisi soveltaa myöhemmin käyttöön otettaviin tukiohjelmiin edellyttäen, että toiminta kuului jo aikaisempien veroetuksiin perustuvien ohjelmien soveltamisalaan. Myöhemmin käyttöön otettavien tukiohjelmien kannustavan vaikutuksen arvioinnin kannalta ratkaiseva ajankohta on se, jona verotoimenpide otettiin ensimmäistä kertaa käyttöön alkuperäisessä ohjelmassa.
- (15) Tämän asetuksen edellytykset täyttävällä toimintatuella, jonka tarkoituksena on pienentää kuljetuksen ulkoisia kustannuksia, olisi katsottava olevan kannustava vaikutus edellyttäen, että tuki siirretään käyttäjien maksamiin hintoihin, jolloin se lisää kestävien liikennepalvelujen kysyntää ja edistää liikennemuotosiirtymää. Tietojen julkistamisella pyritään lisäämään tietoisuutta tarjolla olevista toimenpiteistä, joilla voidaan kaventaa kestävien maaliikennemuotojen ja pelkän maantieliikenteen tai muiden saastuttavampien kilpailevien liikennemuotojen välistä kilpailukykyeroa, ja siten tietojen julkistaminen on keino varmistaa, että tuki näkyy käyttäjien maksamissa hinnoissa. Joka tapauksessa toimintatukea kuljetuksen ulkoisten kustannusten pienentämiseksi ei pitäisi myöntää silloin, kun saastuttavampi liikennemuoto ei ole kannattava vaihtoehto kestäväälle liikennemuodolle. Siinä missä matkustajaliikenteessä on aina olemassa saastuttavampi kaupallisesti kannattava vaihtoehto raide- tai sisävesiliikenteelle, tavaraliikenteessä kilpailukyky riippuu kuljetusmatkasta. Poikkeuksen tästä muodostavat yksittäisvaunukuljetukset, sillä tällaiset vain yhtä liikennemuotoa hyödyntävät raidekuljetukset ovat matkan pituudesta riippumatta aina vähemmän kannattavia kuin maantiekuljetus, koska vaunujen noutaminen eri asiakkailta ja niiden yhteen kokoaminen synnyttää kustannuksia.
- (16) Läpinäkyvyyden, tasapuolisen kohtelun ja tehokkaan valvonnan varmistamiseksi tätä asetusta olisi sovellettava ainoastaan sellaiseen tukeen, jonka osalta on mahdollista laskea etukäteen tarkka bruttoavustusekvivalentti tarvitsematta tehdä riskinarviointia (läpinäkyvä tuki). Tiettyjen tukivälineiden, kuten lainojen, takausten, verotoimenpiteiden, riskirahoitustoimenpiteiden ja erityisesti takaisinmaksettavien ennakkojen, osalta tässä asetuksessa määritetään edellytykset, joiden täytyttyessä tällaisia toimenpiteitä voidaan pitää läpinäkyvinä. Pääomanlisäyksiä ei pitäisi katsoa läpinäkyväksi tueksi. Pienten ja keskisuurten yritysten (pk-yritysten) tapauksessa komission tiedonannossa EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta

valtiontukiin takauksina⁶ määritetään vuosimaksun tasot, joiden ylittyessä valtiontakauksia ei katsota tueksi.

- (17) Jotta varmistetaan, että tuki on oikeasuhteista ja sen määrä on rajattu vain välttämättömään, tässä asetuksessa vahvistetaan erilaisten tukikelpoisten kustannusten osalta tuen enimmäismäärät tuki-intensiteetinä. Tuki-intensiteetit on komission kokemuksen avulla määritetty tasolle, jolla tuettavan toiminnan aiheuttamat kilpailun ja kaupan vääristymät minimoidaan mutta joka on kuitenkin riittävä markkinoiden toimintapuutteen korjaamiseksi tai muiden liikenteen yhteensovittamisen esteiden poistamiseksi asianmukaisesti.
- (18) Tuki-intensiteettiä laskettaessa olisi otettava huomioon ainoastaan tukikelpoiset kustannukset. Tukikelpoiset kustannukset olisi osoitettava selkeillä, eritellyillä ja ajantasaisilla asiakirjoilla. Tällä asetuksella ei myönnetä poikkeusta tuelle, joka ylittää sovellettavan tuki-intensiteetin. Kaikki käytetyt luvut olisi ilmaistava ennen verojen tai muiden maksujen vähentämistä. Useassa erässä maksettava tuki olisi diskontattava sen myöntämisaikajankohdan mukaiseen arvoon. Myös tukikelpoiset kustannukset olisi diskontattava niiden myöntämisaikajankohdan mukaiseen arvoon. Diskonttauksessa ja muussa muodossa kuin suorana avustuksena myönnettävän tuen määrän laskennassa korkokantoina olisi käytettävä avustuksen myöntämisaikakohtana sovellettavia diskonttokorkoa ja viitekorkoa, jotka määritellään viite- ja diskonttokorkojen määrittämisessä sovellettavan menetelmän tarkistamisesta annetun komission tiedonannon⁷ mukaisesti.
- (19) Komission olisi varmistettava, että hyväksytty tuki ei vaikuta kilpailuun ja kauppaan tavalla, joka vaarantaa EU:n yleisten etujen toteutumisen. Sen vuoksi tuki olisi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, jos sen saajalle on annettu sellaiseen komission aikaisempaan päätökseen perustuva maksamaton perintämääräys, jossa tuki on todettu sääntöjenvastaiseksi ja sisämarkkinoille soveltumattomaksi.
- (20) Myös vaikeuksissa oleville yrityksille myönnettävä tuki olisi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, koska tällaista tukea olisi arvioitava valtiontuesta rahoitusalan ulkopuolisten vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja rakenneuudistukseen annettujen suuntaviivojen⁸ perusteella.
- (21) Tähän asetukseen on koottu yhteen laaja kokemus, jota komissiolle on kertynyt liikenteen ulkoisten kustannusten pienentämiseen tarkoitetun toimintatuen arvioinnista. Tällaisen tuen suuruus olisi määritettävä niiden ulkoisten kustannusten perusteella, jotka vältetään ottamalla käyttöön ympäristöystävällisempi liikennetarkaisu verrattuna kilpailevaan ja saastuttavampaan liikennemuotoon, kuten pelkkään maantieliikenteeseen. Tukea voidaan myöntää alentamalla maksuja, joita rautatieyritykset maksavat raideinfrastruktuurin käytöstä, verrattuna maantieliikenteen harjoittajien tieinfrastruktuurin käytöstä maksamiin maksuihin. Kuljetuksen ulkoisten kustannusten pienentämiseen tarkoitettu toimintatuki saisi kuulua tämän asetuksen soveltamisalaan vain sillä edellytyksellä, että kilpailun ja kaupan vääristyminen on vähäistä ja tukeen sovelletaan tarkoin määriteltäviä ehtoja. Näin on silloin, kun vältetyt ulkoiset kustannukset lasketaan liikenteen ulkoisia kustannuksia koskevassa komission

⁶ EUVL C 155, 20.6.2008, s. 10.

⁷ EUVL C 14, 19.1.2008, s. 6.

⁸ EUVL C 249, 31.7.2014, s. 1.

käsikirjassa⁹ vahvistettujen sääntöjen ja menetelmien mukaisesti ja tuki-intensiteetti pysyy tiettyjen kynnysarvojen alapuolella. Näin varmistetaan, että tuki rajoittuu tiukasti kestävämmän liikennemuodon käytöstä aiheutuvien ulkoisten kustannusten korvaamiseen.

- (22) Myös rautatieyrityksille tai kuljetuksen järjestäjille uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseksi myönnettävä toimintatuki saisi kuulua tämän asetuksen soveltamisalaan vain sillä edellytyksellä, että kilpailun ja kaupan vääristyminen on vähäistä ja tukeen sovelletaan tarkoin määriteltyjä ehtoja. Tämä pätee i) uusiin kaupallisiin raidepohjaisiin ja sisävesien tavaraliikenneyhteyksiin sekä ii) uusiin kaupallisiin raidepohjaisiin matkustajaliikenneyhteyksiin säännöllisiä matkustajaliikennepalveluja varten joko eri jäsenvaltioissa (raidepohjaiset rajat ylittävät matkustajaliikennepalvelut) tai yli 400 kilometrin päässä toisistaan (raidepohjaiset pitkän matkan matkustajaliikennepalvelut) sijaitsevien terminaalien välillä. Tuen määrä lasketaan suhteessa tuensaajalle uuden kaupallisen yhteyden viiden ensimmäisen toimintavuoden aikana syntyneisiin toiminnasta aiheutuneisiin tappioihin, eikä tuki-intensiteetti saa ylittää tiettyä kynnysarvoa.
- (23) Investoinnit raide- ja sisävesiliikenteen yhden liikennemuodon ja multimodaalisiin rakenteisiin ja yksityisraiteisiin kaikkialla EU:ssa ovat olennaisen tärkeitä, jotta voidaan varmistaa yhteysverkosto sekä talouden kestävä toiminta ja yhteenkuuluvuus jäsenvaltioiden välillä. Tällaiset investoinnit tukevat komission vuonna 2020 esittämän kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategian¹⁰ painopisteitä, joihin kuuluu multimodaalisten liikenne-rakenteiden kehittäminen. Tämän asetuksen soveltamisalaan kuuluu investointituki raideliikenteen rakenteiden, sisävesiliikenteen rakenteiden, raide- ja sisävesiliikenteen multimodaalisten rakenteiden sekä yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen. Selkeyden vuoksi tätä asetusta sovelletaan myös valtiontukeen, jota myönnetään merisatamissa sijaitseviin, raiteisiin tai sisävesiväyliin yhdistettyihin multimodaalisiin liikenne-rakenteisiin. Komissiolle on kertynyt tämäntyyppisen tuen arvioinnista kokemusta, jonka pohjalta tässä asetuksessa pyritään vähentämään yksinkertaisten valtiontukitoimenpiteiden ilmoittamisesta aiheutuvaa hallinnollista taakkaa ja mahdollistamaan se, että komissio voi keskittyä niihin tapauksiin, jotka mahdollisesti aiheuttavat eniten vääristymiä. Edellytysten, joiden täytyessä raideliikenteen rakenteisiin, sisävesiliikenteen rakenteisiin, raide- ja sisävesiliikenteen multimodaalisiin rakenteisiin sekä yksityisraiteisiin myönnettävä investointituki voidaan vapauttaa ilmoitusvelvollisuudesta, odotetaan rajoittavan kilpailun ja kaupan vääristymistä, joka heikentäisi tasapuolisia toimintaedellytyksiä sisämarkkinoilla. Tämä perustuu erityisesti siihen, että näillä edellytyksillä varmistetaan tuen oikeasuhteisuus.
- (24) Investointituki raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitetun kulkuneuvon hankintaan sekä tiettyjen kestävässä multimodaalisessa kuljetuksessa uudelleenlastaukseen käytettävien laiteryhmiä (intermodaalisten lastausyksiköiden ja aluksilla käytettävien nostureiden) hankintaan saisi kuulua tämän asetuksen soveltamisalaan vain sillä edellytyksellä, että kilpailun ja kaupan vääristyminen on vähäistä. Raide- tai

⁹ Euroopan komissio, liikenteen ja liikkumisen pääosasto, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. ym., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1*, julkaisutoimisto, 2020, <https://op.europa.eu/fi/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75cd71a1>

¹⁰ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle, 9.12.2020 (COM(2020) 789 final).

sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen hankinnan osalta näin on silloin, kun tuki myönnetään kulkuneuvon ostajalle annettavan takauksen muodossa tarkoin määritellyin ehdoin. Tiettyjen kestävästä multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laiteryhmiä hankinnan osalta edellä mainitun edellytyksen mukaista tukea ovat tukiohjelmat, joilla tuetaan aluksella käytettävien nostureiden ja intermodaalisten lastausyksiköiden hankintaa ja joissa tuki-intensiteetti pysyy tarkasti määriteltynä kynnysarvojen alapuolella.

- (25) Unionin liikenne- ja digitaalipolitiikan mukaisesti tarvitaan lisätoimia eri liikennetietojärjestelmien välisen viestinnän, liikenneverkkojen yhteensovittamisen ja rajatylittävän kilpailun mahdollistamiseksi sekä liikenneturvallisuuden parantamiseksi EU:ssa. Tämä on tarpeen liikenneverkkojen erilaisten standardien ja teknisen yhdenmukaistamisen puutteen, tietojen keruun ja jakamisen kannalta yhteensopimattomien välineiden ja järjestelmien sekä datasuvereniteettiin liittyvien huolenaiheiden vuoksi. Komissio on myös oppinut kokemuksista, joita sille on kertynyt sen arvioidessa yhteentoimivuuden tukemiseen tarkoitettuja toimenpiteitä. Tällä tarkoitetaan toimenpiteitä, joita komissiolle on ilmoitettu sen vuonna 2008 antamien, rautatieyrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevien suuntaviivojen¹¹ mukaisesti. Komission saama kokemus osoittaa, että markkinoilla on akuutteja toimintapuutteita, jotka liittyvät puutteelliseen yhteensovittamiseen sekä ensimmäisen toimijan haittoihin silloin, kun tietyn teknologian tai standardin käyttöönoton hyödyt ovat suuremmat kuin liikenteenharjoittajien kaupalliset hyödyt.
- (26) Tämä koskee esimerkiksi junakulun- ja liikenteenohjausjärjestelmiä, kuten Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmää (ERTMS). ERTMS on yhtenäinen eurooppalainen merkinanto- ja nopeudenvälontajärjestelmä, jolla varmistetaan kansallisten raidejärjestelmien yhteentoimivuus, vähennetään merkinantojärjestelmien hankinta- ja kunnossapitokustannuksia sekä lisätään junien nopeutta ja infrastruktuurin kapasiteettia ja nostetaan raideliikenteen turvallisuustasoa. ERTMS koostuu eurooppalaisesta junakulunvalvontajärjestelmästä (ETCS) eli ohjaamon merkinantojärjestelmästä, joka sisältää automaattisen junan kulun valvonnan, rautateiden radiojärjestelmän (RMR), automaattisen junanhallinnan (ATO) ja käytösäännöt. Kun otetaan huomioon saatu kokemus ja se, että yhteentoimivuuden parantamiseen myönnettävän tuen kielteiset vaikutukset kilpailuun ja kauppaan ovat vähäiset, tällaisen tuen olisi kuuluttava tämän asetuksen soveltamisalaan tarkoin määritellyin edellytyksin sekä edellyttäen, että kyseinen raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettu kulkuneuvo pysyy rekisteröitynä asiaankuuluvaan kansalliseen rekisteriin ja/tai asiaankuuluvaan eurooppalaiseen kalustorekisteriin viiden vuoden ajan investoinnin toteuttamisen jälkeen.
- (27) Raide- ja sisävesiliikenteen kilpailukykyä edistämiseksi on myös tarpeen edistää raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen sekä tiettyjen kestävästä multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laiteryhmiä teknistä mukauttamista ja nykyaikaistamista. Tällaisten investointien tukemiseen olisi sovellettava ehtoja, joilla rajoitetaan kilpailun ja kaupan vääristymistä, joka heikentäisi tasapuolisia toimintaedellytyksiä sisämarkkinoilla. Näillä ehdoilla olisi varmistettava erityisesti tuen välttämättömyys ja oikeasuhteisuus, ja niihin olisi sisällyttävä tukityyppiin, tukikelpoisiin tuensaajiin ja tukikelpoisiin kustannuksiin liittyviä takeita.

¹¹ Komission tiedonanto: Rautatieyrityksille myönnettäviä valtiontukia koskevat yhteisön suuntaviivat (EUVL C 184, 22.7.2008, s. 13).

- (28) Myöntämällä yrityksille tukea unionin tuleviin normeihin mukautumiseksi korkea yhdenmukaistamisen ja standardoinnin taso voidaan kenties saavuttaa nopeammin. Tukea ei pitäisi myöntää investointeihin, jotka yritys toteuttaa saattaakseen toimintansa jo hyväksytyjen unionin normien mukaiseksi. Jos sen sijaan kyseessä on EU:n normi, joka on jo hyväksytty mutta joka ei vielä ole voimassa, tuella voi olla kannustava vaikutus, jos se kannustaa investoinnin toteuttamiseen ja loppuunsaattamiseen vähintään 12 kuukautta ennen normin voimaantuloa, ellei normia sovelleta takautuvasti. Jotta jäsenvaltioita ei saataisi luopumaan sellaisten velvoittavien kansallisten normien asettamisesta, jotka ovat tiukempia tai kunnianhimoisempia kuin vastaavat EU:n normit, tukitoimenpiteillä voi olla kannustinvaikutus riippumatta siitä, onko tällaisia kansallisia normeja olemassa. Sama pätee tukeen, joka on myönnetty silloin, kun voimassa on velvoittavia kansallisia normeja, mutta ei EU:n normeja.
- (29) Koska tiettyihin tukimuotoihin liittyy suurempi riski kilpailun ja kaupan kohtuuttomasta vääristymisestä, komission olisi arvioitava tällaiset tuet niistä ilmoitettaessa silloin kun tiettyyn hankkeeseen myönnetään suuri määrä tukea. Tällaisten kynnysarvot ylittävien tukien olisi kuuluttava myös jatkossa perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdassa määrätyn ilmoitusvelvollisuuden piiriin. Tässä asetuksessa vahvistettuja kynnysarvoja ei pitäisi kiertää jakamalla hankkeet keinotekoisesti useisiin samankaltaisiin hankkeisiin, joilla on samanlaiset tavoitteet tai tuensaajat.
- (30) Koska suurilla tukiohjelmilla on mahdollisesti suurempia kauppaa ja kilpailua vääristäviä vaikutuksia, tukiohjelmille, joiden budjetti ylittää kynnysarvon jonakin vuonna tai absoluuttiseen arvoon perustuvana kokonaismääränä, olisi periaatteessa tehtävä valtioneuvoston arviointi. Tässä arvioinnissa olisi pyrittävä selvittämään, ovatko tukiohjelman sisämarkkinoille soveltuvuuden taustalla olevat oletukset ja edellytykset täyttyneet ja onko tukitoimenpide ollut tehokas yleisten ja erityisten tavoitteidensa perusteella. Lisäksi arvioinnissa olisi kuvattava ohjelman vaikutus kilpailuun ja kauppaan. Yhtäläisen kohtelun varmistamiseksi valtioneuvoston arviointi olisi tehtävä komission hyväksymän arviointisuunnitelman perusteella. Tällainen suunnitelma olisi tavallisesti laadittava ohjelman suunnittelun yhteydessä ja hyväksyttävä hyvissä ajoin ennen ohjelman voimaantuloa, mutta kaikissa tapauksissa tämä ei välttämättä ole mahdollista. Jotta ei viivytettäisi tällaisten ohjelmien voimaantuloa, tätä asetusta olisi sovellettava niihin aluksi enintään kuuden kuukauden ajan. Komissio voi päättää pidentää tätä ajanjaksoa hyväksyttyään arviointisuunnitelman. Tätä varten arviointisuunnitelma olisi annettava komissiolle tiedoksi 20 työpäivän kuluessa ohjelman voimaantulosta. Komissio voi myös poikkeuksellisesti päättää, että arviointi ei ole tarpeen tapauksen erityispiirteiden vuoksi.
- (31) Komission olisi saatava jäsenvaltiolta tarvittavat tiedot voidakseen arvioida arviointisuunnitelman. Komission olisi myös pyydettävä lisätietoja ilman aiheutonta viivytystä. Näin jäsenvaltio voi toimittaa puuttuvat tiedot, jotta komissio voi tehdä päätöksen. Arvioitavina oleviin ohjelmiin tehtävät muutokset, lukuun ottamatta muutoksia, jotka eivät voi vaikuttaa tukiohjelman soveltuvuuteen sisämarkkinoille tämän asetuksen nojalla tai eivät voi merkittävästi vaikuttaa hyväksytyn arviointisuunnitelman sisältöön, olisi arvioitava ottaen huomioon tällaisen arvioinnin tulos, ja ne olisi jätettävä tämän asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle. Esimerkiksi puhtaasti muodollisten muutosten, hallinnollisten muutosten tai EU:n yhteisrahoittamiin toimenpiteisiin liittyvien muutosten ei periaatteessa pitäisi katsoa vaikuttavan merkittävästi hyväksytyn arviointisuunnitelman sisältöön.

- (32) Jotta voidaan määrittää, noudatetaanko tässä asetuksessa säädettyjä ilmoituskynnysarvoja ja tuen enimmäisintensiteettejä, olisi otettava huomioon tuettuun toimintaan tai hankkeeseen myönnettävän valtiontuen kokonaismäärä. Tässä asetuksessa olisi määritettävä olosuhteet, joissa eri tukimuotojen kasautuminen voidaan hyväksyä. Tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saanut tuki ja muu, jonkin toisen asetuksen nojalla poikkeuksen saanut tai komission hyväksymä sisämarkkinoille soveltuva tuki voivat kasautua, kunhan kyseiset tukitoimenpiteet koskevat yksilöitävissä olevia eri tukikelpoisia kustannuksia. Jos eri lähteistä peräisin oleva tuki liittyy samoihin – osittain tai täysin päällekkäisiin – yksilöitävissä oleviin tukikelpoisiin kustannuksiin, kasautuminen on sallittua suurimpaan tuki-intensiteettiin tai tukimäärään asti, jota voidaan tämän asetuksen mukaisesti soveltaa kyseiseen tukeen. Tässä asetuksessa olisi myös vahvistettava erityissäännöt, jotka koskevat tukitoimenpiteiden kasautumista sellaisen tuen kanssa, jonka kohteena on tai ei ole yksilöitävissä olevia tukikelpoisia kustannuksia, ja kasautumista vähämerkityksisen tuen kanssa. Vähämerkityksistä tukea ei usein myönnetä tai voida kohdentaa tiettyihin yksilöitävissä oleviin tukikelpoisiin kustannuksiin. Tällaisessa tapauksessa olisi oltava mahdollista, että vähämerkityksinen tuki voi kasautua vapaasti tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saaneen valtiontuen kanssa. Kuitenkin kun kyseessä on vähämerkityksinen tuki, joka myönnetään samoihin yksilöitävissä oleviin tukikelpoisiin kustannuksiin kuin tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saanut valtiontuki, kasautuminen sallitaan ainoastaan II luvussa vahvistettuun tuen enimmäisintensiteettiin asti.
- (33) Unionin toimielinten, virastojen, yhteisyritysten tai muiden elinten keskitetysti hallinnoima rahoitus, joka ei kuulu suoraan tai välillisesti jäsenvaltioiden määräysvaltaan, ei ole valtiontukea. Kun tällaista unionin rahoitusta myönnetään yhdessä valtiontuen kanssa, ainoastaan valtiontuki olisi otettava huomioon määritettäessä, onko ilmoituskynnysarvoja ja tuen enimmäisintensiteettejä noudatettu. Tässä yhteydessä edellytetään, että samoihin tukikelpoisiin kustannuksiin myönnetyn julkisen rahoituksen kokonaismäärä ei ylitä sovellettavissa unionin lainsäädännön säännöissä vahvistettua suurinta mahdollista rahoitusastetta.
- (34) Valtiontuen läpinäkyvyys on olennaista perussopimuksen sääntöjen asianmukaisen soveltamisen kannalta, ja se edistää sääntöjen noudattamista, vastuuvollisuutta ja vertaisarviointeja sekä viime kädessä tehostaa julkisten varojen käyttöä. Läpinäkyvyyden varmistamiseksi jäsenvaltioiden olisi perustettava alueellisella tai kansallisella tasolla kattavat valtiontuen verkkosivustot, joilla julkaistaan yhteenveto jokaisesta tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saaneesta tukitoimenpiteestä. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2019/1024¹² vahvistetun tietojen julkaisemista koskevan tavanomaisen käytännön mukaisesti olisi käytettävä vakiomuotoa, joka mahdollistaa tietojen hakemisen, lataamisen ja helpon julkaisemisen internetissä. Linkit kaikkien jäsenvaltioiden valtiontukisivustoille olisi julkaistava komission verkkosivustolla. Asetuksen (EU) 2022/2586 2 artiklan 2 kohdan mukaisesti myös yhteenveto jokaisesta tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saaneesta tukitoimenpiteestä olisi julkaistava komission verkkosivustolla.
- (35) Valtiontukisääntöjen täytäntöönpanon valvonta perustuu pitkälti yhteistyöhön jäsenvaltioiden kanssa. Tämän vuoksi jäsenvaltioiden olisi toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet, joilla varmistetaan tämän asetuksen noudattaminen, mukaan

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1024, annettu 20 päivänä kesäkuuta 2019, avoimesta datasta ja julkisen sektorin hallussa olevien tietojen uudelleenkäytöstä (uudelleenlaadittu) (EUVL L 172, 26.6.2019, s. 56).

lukien ryhmäpoikkeuksen saaneista ohjelmista myönnettäville yksittäisille tuille asetettujen ehtojen noudattaminen.

- (36) Jotta varmistetaan neuvoston asetuksen (EU) 2022/2586 mukainen tukitoimenpiteiden tehokas valvonta, on aiheellista vahvistaa vaatimukset, jotka koskevat jäsenvaltioiden raportointia tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saaneista tukitoimenpiteistä. Lisäksi on aiheellista vahvistaa säännöt sille, mitä tietoja jäsenvaltioiden olisi säilytettävä tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saaneen tuen osalta neuvoston asetuksen (EU) 2015/1589¹³ 16 artiklassa asetetun vanhentumisajan.
- (37) Jotta voidaan lisätä tässä asetuksessa vahvistettujen soveltuvuusedellytysten vaikuttavuutta, komission olisi voitava peruuttaa ryhmäpoikkeuksesta johtuva etu tulevien tukitoimenpiteiden osalta, jos näitä vaatimuksia ei noudateta. Komission olisi voitava rajata ryhmäpoikkeuksesta johtuvan edun peruuttaminen koskemaan vain tiettytyypistä tukea, tiettyjä tuensaajia tai tiettyjen viranomaisten toteuttamia tukitoimenpiteitä, jos tämän asetuksen noudattamatta jättäminen vaikuttaa ainoastaan rajoitettuun määrään toimenpiteitä tai tiettyihin viranomaisiin. Tällaisen kohdennetun peruuttamisen on määrä tarjota oikeasuhteinen korjaustoimenpide, joka liittyy suoraan tämän asetuksen havaittuun noudattamatta jättämiseen. Jos tuesta ei ole ilmoitettu eikä se täytä kaikkia ilmoitusvelvollisuudesta vapauttamista koskevia edellytyksiä, se on sääntöjenvastaista tukea, jonka komissio tutkii asetuksessa (EU) 2015/1589 säädetyn ilmoittamatta jätettyä tukea koskevan menettelyn puitteissa. Siinä tapauksessa, että I ja II luvussa vahvistettuja soveltuvuusedellytyksiä ei noudateta, ryhmäpoikkeuksesta johtuvan edun peruuttaminen tulevien toimenpiteiden osalta ei saisi vaikuttaa aiemmille tämän asetuksen mukaisille toimenpiteille myönnettyyn ryhmäpoikkeukseen.
- (38) Kilpailun ja kaupan vääristymiä mahdollisesti aiheuttavien erojen poistamiseksi, pk-yrityksiä koskevien unionin ja kansallisten aloitteiden yhteensovittamisen helpottamiseksi ja hallinnollisen selkeyden ja oikeusvarmuuden vuoksi tämän asetuksen liitteessä I käytetty pk-yrityksen määritelmä perustuu komission suosituksessa 2003/361/EY¹⁴ esitettyyn määritelmään.
- (39) Valtiontukipolitiikkaa olisi tarkistettava säännöllisin väliajoin komissiolle tällä alalla kertyneen kokemuksen perusteella. Sen vuoksi tämän asetuksen soveltamisajan olisi oltava rajoitettu. On aiheellista säätää siirtymäsäännöksistä ja myös säännöistä, joita sovelletaan poikkeuksen saaneisiin tukiohjelmiin tämän asetuksen soveltamisajan päätyttyä. Tällaisten sääntöjen pitäisi antaa jäsenvaltioille aikaa mukautua mahdolliseen tulevaan järjestelmään,

¹³ Neuvoston asetus (EU) 2015/1589, annettu 13 päivänä heinäkuuta 2015, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 108 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä (EUVL L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/2015-09-24>).

¹⁴ Komission suositus, annettu 6 päivänä toukokuuta 2003, mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten määritelmästä (EUVL L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

I luku – Yleiset säännökset

I artikla

Soveltamisala

1. Tätä asetusta sovelletaan seuraaviin tukimuotoihin:
 - a) toimintatukiohjelmat kuljetuksen ulkoisten kustannusten vähentämiseksi;
 - b) toimintatukiohjelmat uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseksi;
 - c) investointitukiohjelmat raide- ja sisävesiliikenteen multimodaalisten rakenteiden, raideliikenteen rakenteiden tai sisävesiliikenteen rakenteiden rakentamiseksi, parantamiseksi ja uudistamiseksi ja sekä tapauskohtainen investointituki että investointitukiohjelmat raide- ja sisävesiliikenteen multimodaalisten tavaraliikenneterminaalien rakentamiseksi, parantamiseksi ja uudistamiseksi;
 - d) investointitukiohjelmat yksityisraiteiden rakentamiseksi, parantamiseksi ja uudistamiseksi;
 - e) investointitukiohjelmat raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen hankkimiseksi;
 - f) investointitukiohjelmat intermodaalisten lastausyksiköiden ja aluksilla käytettävien nostureiden hankkimiseksi;
 - g) investointitukiohjelmat yhteentoimivuuden parantamiseksi;
 - h) investointitukiohjelmat raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen sekä kestävää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden mukauttamiseksi ja nykyaikaistamiseksi.
2. Tätä asetusta ei sovelleta seuraaviin tukimuotoihin:
 - a) tukiohjelmat, joissa ei nimenomaisesti suljeta pois yksittäisen tuen maksamista yritykselle, jolle on annettu sellaiseen komission aikaisempaan päätökseen perustuva maksamaton perintämääräys, jossa saman jäsenvaltion myöntämä tuki on julistettu sääntöjenvastaiseksi ja sisämarkkinoille soveltumattomaksi;
 - b) tapauskohtainen tuki yritykselle, jolle on annettu sellaiseen komission aikaisempaan päätökseen perustuva maksamaton perintämääräys, jossa saman jäsenvaltion myöntämä tuki on julistettu sääntöjenvastaiseksi ja sisämarkkinoille soveltumattomaksi;
 - c) tuki, jolla suositaan kotimaisia tuotteita tuontituotteiden kustannuksella;

- d) tuki vaikeuksissa oleville yrityksille;
- e) valtiontukitukitoimenpiteet, jotka ovat esimerkiksi niihin liittyvien ehtojen vuoksi tai niiden rahoitustavan vuoksi unionin oikeuden vastaisia, erityisesti
 - i) tukitoimenpiteet, joissa tuen myöntämisen ehtona on, että tuensaajalla on päätoimipaikka kyseisessä jäsenvaltiossa tai että se on pääasiallisesti sijoittautunut kyseiseen jäsenvaltioon; vaatimus, jonka mukaan tuensaajalla on oltava tuen maksamisajankohtana toimipaikka tai sivuliike tuen myöntävässä jäsenvaltiossa, on kuitenkin sallittu;
 - ii) tuki, jossa tuen myöntämisen ehtona on, että tuensaaja käyttää kotimaassa tuotettuja tuotteita tai kotimaisia palveluja;
- f) valtiontuki asetuksen (EY) N:o 1370/2007¹⁵ soveltamisalaan kuuluvien rautateiden ja muiden raideliikennemuotojen sekä maanteiden julkisten henkilöliikennepalvelujen harjoittamiseen;
- g) valtiontuki sisävesien julkisten henkilöliikennepalvelujen harjoittamiseen silloin, kun jäsenvaltiot ovat päättäneet soveltaa näihin palveluihin Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1370/2007¹⁶;
- h) valtiontuki satamainfrastruktuurille, jota komissio arvioi suoraan perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla, silloin kun kyseinen satamainfrastruktuuri ei kuulu komission asetuksen (EU) N:o 651/2014¹⁷ soveltamisalaan tai se on tarpeen yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyvän palvelun tarjoamiseksi ja siihen sovelletaan komission päätöksessä 2012/21/EU¹⁸ ja komission tiedonannossa *Julkisesta palvelusta maksettavana korvauksena myönnettävää valtiontukea koskevat Euroopan unionin puitteet* vahvistettuja sääntöjä;
- i) II luvussa tarkoitetut tukiohjelmat, jos ne kuuluvat 20 artiklan soveltamisalaan, kuuden kuukauden kuluttua niiden voimaantulosta; komissio voi kuitenkin jäsenvaltion sille tiedoksi antaman asiaankuuluvan arviointisuunnitelman arvioituaan päättää, että tämän asetuksen soveltamista tällaisiin tukiohjelmiin jatketaan yli kuuden kuukauden ajan; toimittaessaan arviointisuunnitelmia jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle myös kaikki tarvittavat tiedot, jotta se voi arvioida arviointisuunnitelmat ja tehdä niistä päätöksen;
- j) kaikki i alakohdassa tarkoitettujen ohjelmien muutokset, lukuun ottamatta muutoksia, jotka eivät vaikuta tukiohjelman soveltuvuuteen sisämarkkinoille

¹⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (EUVL L 315, 3.12.2007, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

¹⁶ Ks. asetuksen (EY) N:o 1370/2007 1 artiklan 2 kohta.

¹⁷ Komission asetusta (EU) N:o 651/2014, annettu 17 päivänä kesäkuuta 2014, tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (EUVL L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

¹⁸ Komission päätös 2012/21/EU, annettu 20 päivänä joulukuuta 2011, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 106 artiklan 2 kohdan määräysten soveltamisesta tietyille yleisiin taloudellisiin tarkoituksiin liittyviä palveluja tuottaville yrityksille korvauksena julkisista palveluista myönnettävään valtiontukeen (EUVL L 7, 11.1.2012, s. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj)).

tämän asetuksen nojalla tai eivät merkittävästi vaikuta hyväksytyn arviointisuunnitelman sisältöön.

2 artikla

Määritelmät

Tässä asetuksessa tarkoitetaan:

- a) 'kulkuinfrastruktuurilla' minkä tahansa tyyppistä raide- tai sisävesiliikenteen multimodaaliseen rakenteeseen taikka raide- tai sisävesiliikenteen yhden liikennemuodon rakenteeseen johtavaa infrastruktuuria, joka on tarpeen sen varmistamiseksi, että käyttäjät pääsevät näihin rakenteisiin maa-, meri- tai jokiteitse, esimerkiksi tiet, raideliikenteen radat, tuloväylät ja sulut;
- b) 'tapauskohtaisella tuella' tukea, jota ei myönnetä tukiohjelman perusteella;
- c) 'tuki-intensiteetillä' tuen bruttomäärää ilmaistuna prosentteina tukikelpoisista kustannuksista ennen verojen tai muiden maksujen vähentämistä;
- d) 'tukiohjelmalla' säädöstä, jonka perusteella yksittäisiä tukia voidaan muita täytäntöönpanotoimenpiteitä vaatimatta myöntää yrityksille, jotka määritellään säädöksessä yleisesti ja käsitteellisesti, sekä säädöstä, jonka perusteella tiettyyn hankkeeseen liittymätöntä tukea voidaan myöntää yhdelle tai useammalle yritykselle toistaiseksi ja/tai rajoittamaton määrä;
- e) 'erityisinfrastruktuurilla' infrastruktuuria, joka on rakennettu ennakolta yksilöitävissä olevalle yritykselle (yrityksille) ja räätälöity sen tarpeisiin;
- f) 'kestävää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavilla laitteilla' kestävässä multimodaalisessa kuljetuksessa uudelleenlastaukseen käytettäviä laitteita, kuten nosturilla nostettavia puoliperävaunuja, lukuun ottamatta liikkuvia terminaalikalustoja;
- g) 'eurooppalaisella kalustorekisterillä' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797¹⁹ 47 artiklan 5 kohdan ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/1629²⁰ 19 artiklan mukaista rekisteriä;
- h) 'arviointisuunnitelmalla' asiakirjaa, joka sisältää vähintään seuraavat osat: arvioitavan tukiohjelman tavoitteet, arviointikysymykset, tulosindikaattorit, arvioinnin suunniteltu suorittamismenetelmä, tiedonkeruuta koskevat vaatimukset, arvioinnin ehdotettu ajoitus (mukaan lukien väli- ja lopullisen arviointiraportin jättämispäivä), arvioinnin suorittavan riippumattoman elimen

¹⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/797, annettu 11 päivänä toukokuuta 2016, rautatiejärjestelmän yhteentoimivuudesta Euroopan unionissa (uudelleenlaadittu) (EUVL L 138, 26.5.2016, s. 44).

²⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2016/1629, annettu 14 päivänä syyskuuta 2016, sisävesialusten teknisistä vaatimuksista, direktiivin 2009/100/EY muuttamisesta ja direktiivin 2006/87/EY kumoamisesta (EUVL L 252, 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

kuvaus tai kriteerit, joita käytetään sen valinnassa, ja yksityiskohtaiset säännöt, joilla varmistetaan arvioinnin julkistaminen;

- i) 'kuljetuksen ulkoisilla kustannuksilla' kustannuksia, jotka kuljetusten käyttäjät aiheuttavat ja joista ne eivät vastaa vaan joista vastaa yhteiskunta kokonaisuudessaan ja jotka liittyvät erityisesti kasvihuonekaasupäästöihin, ilman pilaantumiseen, loukkaantumisiin ja kuolemantapauksiin, meluun ja ruuhkiin;
- j) 'yksittäisellä tuella' i) tapauskohtaista tukea ja ii) tukiohjelman perusteella yksittäisille tuensaajille myönnettävää tukea;
- k) 'sisävesiliikenteen rakenteella' palvelupaikkaa (esimerkiksi terminaalia tai huolto- tai varastotiloja) ja siihen johtavaa kulkuinfrastruktuuria (mukaan lukien infrastruktuurin toiminnan kannalta välttämättömät fyysiset tai digitaaliset laitteet), jotka sijaitsevat unionissa ja joita käytetään sisävesikuljetusten tarjoamiseksi, pois lukien kuljetukseen liittymättömän toiminnan harjoittamiseksi tarvittavat rakenteet ja laitteet;
- l) 'sisävesialuksella' matkustajien tai tavarain kuljettamiseen käytettäviä aluksia, jotka on tarkoitettu yksinomaan tai pääasiassa liikennöintiin sisävesiväylillä tai suojaetuilla vesillä tai niiden välittömässä läheisyydessä;
- m) 'intermodaalisella lastausyksiköllä' konttia, vaihtokoria, puoliperävaunua / moottorikäyttöistä tavara-ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää, jota käytetään intermodaalikuljetuksiin;
- n) 'intermodaalikuljetuksella' tavarain kuljetusta (yhdessä ja samassa lastausyksikössä tai kulkuneuvossa) käytettäessä peräkkäin useaa kuljetusmuotoa ilman, että tavaroita käsitellään kuljetusmuotoa vaihdettaessa;
- o) 'yhteentoimivuudella' tavarain tai matkustajien keskeytymättömiä liikennevirtoja erityisesti jäsenvaltioiden tai kuljetusmuotojen välillä;
- p) 'multimodaalisella kuljetuksella' tavarain tai matkustajien kuljettamista vähintään kahden eri liikennemuodon avulla;
- q) 'liikkuvalla terminaalikalustolla' kalustoa, jota käytetään tavarain ja intermodaalisten lastausyksiköiden lastaamiseen, purkamiseen ja uudelleenlastaukseen sekä rahdin siirtämiseen terminaalialueella;
- r) 'kansallisella rekisterillä' jäsenvaltion Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/797 47 artiklan tai Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2016/1629 17 artiklan nojalla ylläpitämää rekisteriä;
- s) 'uudella kaupallisella sisävesien tavaraliikenneyhteydellä' kaupallista yhteyttä, jolla harjoitetaan uutta säännöllistä sisävesiväylien tavaraliikennetoimintaa vähintään kahden sellaisen terminaalin välillä, joiden välillä ei ole harjoitettu säännöllistä tavaraliikennettä vähintään viiteen vuoteen ennen liikennöinnin aloittamista kyseisellä yhteydellä;
- t) 'uudella kaupallisella raidepohjaisella tavaraliikenneyhteydellä' kaupallista yhteyttä, jolla harjoitetaan uutta säännöllistä raidepohjaista

tavaraliikennetoimintaa vähintään kahden sellaisen terminaalien välillä, joiden välillä ei ole harjoitettu säännöllistä tavaraliikennettä vähintään viiteen vuoteen ennen liikennöinnin aloittamista kyseisellä yhteydellä;

- u) 'uudella kaupallisella raidepohjaisella matkustajaliikenneyhteydellä' kaupallista yhteyttä, jolla harjoitetaan uutta säännöllistä raidepohjaista matkustajaliikennetoimintaa vähintään kahden sellaisen terminaalien välillä, joiden välillä ei ole harjoitettu säännöllistä matkustajaliikennettä vähintään viiteen vuoteen ennen liikennöinnin aloittamista kyseisellä yhteydellä;
- v) 'uudella tulokkaalla' Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2012/34/EU²¹ 3 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua rautatieyritystä, joka täyttää molemmat seuraavat edellytykset:
 - (i) i)se on saanut kyseiselle markkinasegmentille direktiivin 2012/34/EU 17 artiklan 3 kohdan nojalla toimiluvan alle 20 vuotta ennen kuin tuki myönnetään;
 - (ii) se ei ole tämän asetuksen liitteessä I olevan 3 artiklan 3 kohdassa tarkoitettulla tavalla sidoksissa rautatieyrittäjään, joka on saanut direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 14 kohdassa tarkoitetun toimiluvan ennen 1 päivää tammikuuta 2010;
- w) 'kuljetukseen liittymättömällä toiminnalla' kuljetusyrityksille tai muille sellaisten rakenteiden käyttäjille tarjottavia kaupallisia palveluja, jotka eivät liity raide- tai sisävesikuljetukseen tai kestävään multimodaaliseen kuljetukseen, mukaan lukien matkustajille, huolitsijoille tai muille palveluntarjoajille tarjottavat avustavat palvelut, kuten toimistojen ja liikkeiden vuokraus sekä hotellit;
- x) 'liikevoitolla' investoinnin diskontattujen tuottojen ja diskontattujen toimintakustannusten välistä eroa investoinnin taloudellisena pitoaikana, jos tämä ero on positiivinen; toimintakustannuksiin sisältyvät muun muassa henkilöstökustannukset, materiaalit, sopimuserusteiset palvelut, viestintä- sekä energia-, huolto-, vuokra- ja hallintokustannukset, mutta niihin eivät sisälly poisto- ja rahoituskustannukset, jos ne on katettu investointituella; tulojen ja toimintakustannusten diskonttaaminen asianmukaisella diskonttokorolla mahdollistaa kohtuullisen voiton tekemisen;
- y) 'yksityisraiteella' yksityisomistuksessa olevaa ja yksityisen tahon liikennöimää raideinfrastruktuurin osaa (mukaan lukien raideliikenteen radat ja muut raideinfrastruktuurin osan käyttämiseksi tarvittavat laitteistot tai laitteet), joka yhdistää yleiseen rataverkkoon lastauspaikat, joita ei luokitella direktiivin 2012/34/EU liitteen II mukaisiksi palvelupaikoiksi, sekä yksityisomistuksessa olevan ja yksityisen tahon liikennöimän raideinfrastruktuurin osan kanssa käytettävää erityisinfrastruktuuria;

²¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>), jolla konsolidoidaan ja kumotaan direktiivi 91/440/ETY, sellaisena kuin se on muutettuna direktiiveillä 2001/12/EY, 2004/51/EY ja 2007/58/EY, 17. päivästä kesäkuuta 2015.

- z) 'raiteiden ja/tai sisävesiväylien multimodaalisella tavaraliikenneterminaalilla' rakennetta, joka on varustettu kahden eri raidejärjestelmän tai vähintään kahden kuljetusmuodon (joista toinen on raide- tai sisävesikuljetus) välillä suoritettavaa uudelleenlastausta varten, esimerkiksi sisävesi- tai merisatamissa, sisävesiväylien varrella tai lentoasemilla sijaitsevat terminaalit sekä multimodaaliset logistiikkakeskukset;
- aa) 'raide- ja/tai sisävesiliikenteen multimodaalisella rakenteella' palvelupaikkaa ja siihen johtavaa kulkuinfrastruktuuria (mukaan lukien infrastruktuurin toiminnan kannalta välttämättömät fyysiset tai digitaaliset laitteet), jotka sijaitsevat EU:ssa ja jotka ovat välttämättömiä raide- tai sisävesikuljetusten tarjoamiseksi muihin kuljetusmuotoihin yhdistettyinä, pois lukien kuljetukseen liittymättömän toiminnan harjoittamiseksi tarvittavat rakenteet ja laitteet; tämä määritelmä kattaa myös raiteiden ja sisävesiväylien multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit;
- bb) 'raideliikenteen rakenteella' palvelupaikkaa (esimerkiksi raiteiden tavaraliikenneterminaalialia tai huolto- tai varastotiloja) ja siihen johtavaa kulkuinfrastruktuuria (mukaan lukien infrastruktuurin toiminnan kannalta välttämättömät fyysiset tai digitaaliset laitteet), jotka sijaitsevat unionissa ja jotka mainitaan direktiivin 2012/34/EU liitteessä II, pois lukien kuljetukseen liittymättömän toiminnan harjoittamiseksi tarvittavat rakenteet ja laitteet;
- cc) 'rautatieyrityksellä' direktiivin 2012/34/EU 3 artiklan 1 alakohdassa tarkoitettua julkista tai yksityistä yritystä;
- dd) 'RIS-alustalla' sähköistä, keskitettynä yhteyspisteenä toimivaa alustaa, jonka lähteenä ovat kansallisten jokitiedotuspalvelujen tuottamat tiedot ja joka tarjoaa RIS-käyttäjille väylä-, jokitiedotus-, liikenne- ja kuljetustietopalveluja, mukaan lukien reitti- ja kuljetussuunnittelu, ja joka tukee sähköistä ilmoittamista yhden kerran periaatteen mukaisesti;
- ee) 'liikkuvalle kalustolle' mitä tahansa seuraavista:
 - i) veturit ja matkustajaliikenteen liikkuva kalusto, mukaan lukien lämpövoimakoneella tai sähkömoottorilla varustetut vetoyksiköt, omalla käyttövoimalla liikkuvat lämpövoimakoneella tai sähkömoottorilla varustetut henkilöjunat ja matkustajavaunut;
 - ii) tavaravaunut, mukaan lukien koko verkkoa varten tarkoitetut matalat kalustoyksiköt ja kuorma-autojen kuljetukseen tarkoitetut kalustoyksiköt;
- ff) 'lyhyen matkan merenkululla' rahdin ja matkustajien kuljettamista meriteitse maantieteellisessä Euroopassa sijaitsevien satamien välillä tai näiden satamien ja sellaisissa Euroopan ulkopuolisissa maissa sijaitsevien satamien välillä, joilla on rantaviivaa Eurooppaan rajautuvissa sisämerissä²²;

²² Komission tiedonanto neuvostolle, Euroopan parlamentille, talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Lyhyen matkan merenkulun kehittäminen Euroopassa – Dynaaminen vaihtoehto kestävän kehityksen kuljetusketjussa – Järjestyksessä toinen kahden vuoden välein laadittavista seurantakertomuksista (COM(1999) 317 final, 29.6.1999).

- gg) 'pienillä ja keskisuurilla yrityksillä' tai 'pk-yrityksillä' yrityksiä, jotka täyttävät tämän asetuksen liitteen I mukaiset kriteerit;
- hh) 'töiden alkamisella' joko investointiin liittyvien rakennustöiden alkamista tai ensimmäistä laillisesti velvoittavaa sitoumusta tilata laitteita tai muuta sitoumusta, joka tekee investoinnista peruuttamattoman, riippuen siitä, kumpi tapahtuu aikaisemmin; maan ostoa ja valmistelutöitä, kuten lupien hankkimista ja toteutettavuustutkimusten tekemistä, ei katsota töiden alkamiseksi; yrityskaupoissa 'töiden alkamisella' tarkoitetaan hankittuun laitokseen suoraan liittyvien omaisuuserien hankintahetkeä;
- ii) 'kestävällä multimodaalisella kuljetuksella' tavaroiden tai matkustajien kuljettamista vähintään kahden eri liikennemuodon avulla, joista vähintään yksi on raide- tai sisävesikuljetus taikka maantiekuljetus, jos viimeksi mainittu yhdistetään lyhyen matkan merenkulkuun;
- jj) 'tavaraliikenteen telematiikkasovelluksilla' sovelluksia, kuten tiedotusjärjestelmiä (tavaroiden ja junien ajantasainen seuranta), lajittelu- ja jakelujärjestelmiä, varaus-, maksu- ja laskutusjärjestelmiä, yhteyksien järjestämistä muiden liikennemuotojen kanssa sekä saateasiakirjojen tuottamista sähköisessä muodossa;
- kk) 'liikenteenharjoittajalla' yrityksiä, jotka kuljettavat matkustajia ja/tai rahtia raiteilla, sisävesillä ja/tai multimodaalisesti;
- ll) 'kuljetuksen järjestäjällä' yritystä, joka järjestää tavaroiden kuljetuksen ja valitsee siten kuljetusmuodon (esimerkiksi logistiikkayhtiöt, huolitsijat ja multimodaalisen liikenteen harjoittajat);
- mm) 'vaikeuksissa olevalla yrityksellä' komission asetuksen (EU) N:o 651/2014 2 artiklan 18 alakohdassa säädetyt perusteet täyttävää yritystä;
- nn) 'raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettulla kulkuneuvolla'
 - i) sisävesialusta; tai
 - ii) liikkuvaa kalustoa.

3 artikla

Poikkeuksen edellytykset

Tukiohjelmat, tukiohjelmista myönnetty yksittäinen tuki ja tapauskohtainen tuki katsotaan sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitettulla tavalla ja ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvelvollisuudesta edellyttäen, että tuki täyttää kaikki I luvussa säädetyt edellytykset ja II luvussa säädetyt kyseessä olevaa tukimuotoa koskevat erityisedellytykset.

4 artikla

Ilmoituskynnysarvot

Tätä asetusta ei sovelleta, jos seuraavat tuen enimmäismääränä ilmaistut kynnysarvot ylittyvät:

- a) ohjelmasta myönnetty yksittäinen toimintatuki uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseksi: 15 miljoonaa euroa yhteyttä kohti;
- b) ohjelmasta myönnetty yksittäinen investointituki raideliikenteen rakenteiden, sisävesiliikenteen rakenteiden sekä raide- ja sisävesiliikenteen multimodaalisten rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen: 20 miljoonaa euroa hanketta kohti;
- c) tapauskohtainen investointituki raiteiden ja sisävesiväylien multimodaalisten tavaraliikenneterminaalien rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen: 10 miljoonaa euroa hanketta kohti;
- d) ohjelmasta myönnetty yksittäinen investointituki yksityisraiteita varten: 2 miljoonaa euroa hanketta kohti.

5 artikla

Tuen läpinäkyvyys

1. Tätä asetusta sovelletaan vain läpinäkyvään tukeen.
2. Tuki katsotaan läpinäkyväksi, jos etukäteen on mahdollista laskea tarkka bruttoavustusekvivalentti tarvitsematta tehdä riskinarviointia.
3. Tätä asetusta sovellettaessa seuraavat tukimuodot katsotaan läpinäkyväksi tueksi:
 - a) avustuksiin ja korkotukiin sisältyvä tuki;
 - b) lainoihin sisältyvä tuki, kun bruttoavustusekvivalentti on laskettu tuen myöntämishetkellä voimassa olevan viitekoron perusteella;
 - c) veroetuuksina tai maksujen alennuksena toteutettava tuki, kun toimenpiteessä määrätään ylärajasta, jolla voidaan varmistaa, että sovellettavaa kynnysarvoa ei ylitetä;
 - d) takauksiin sisältyvä tuki, jos jokin seuraavista edellytyksistä täyttyy:
 - i) bruttoavustusekvivalentti on laskettu EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta takauksina myönnettäviin valtiontukiin annetussa komission tiedonannossa²³ vahvistettujen safe harbour -maksujen perusteella;
 - ii) ennen toimenpiteen täytäntöönpanoa takauksen bruttoavustusekvivalentin laskemiseen käytettävä menetelmä on hyväksytty EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta takauksina myönnettäviin valtiontukiin annetun komission tiedonannon perusteella sen jälkeen kun kyseisestä menetelmästä on ilmoitettu komissiolle valtiontuen alalla annetun, kyseisenä ajankohtana sovellettavan komission

²³ Komission tiedonanto EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta valtiontukiin takauksina (EUVL C 155, 20.6.2008, s. 10).

- velvoittavan säädöksen mukaisesti, ja hyväksytty menetelmä koskee nimenomaisesti kyseistä takaustyyppiä ja kyseistä kohteena olevaa liiketoimintyyppiä tätä asetusta sovellettaessa;
- iii) tuki myönnetään raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen hankintaan takausten muodossa tämän asetuksen 14 artiklassa säädettyjen edellytysten mukaisesti.

6 artikla

Kannustava vaikutus

1. Tätä asetusta sovelletaan ainoastaan tukeen, jolla on kannustava vaikutus.
2. Tuella katsotaan olevan kannustava vaikutus, jos tuensaaja on jättänyt kirjallisen tukihakemuksen kyseiselle jäsenvaltiolle ennen hanketta tai toimintaa koskevien töiden aloittamista. Tukihakemuksen on sisällettävä ainakin seuraavat tiedot:
 - a) yrityksen nimi ja koko;
 - b) kuvaus hankkeesta tai toiminnasta, mukaan lukien sen alkamis- ja päättymispäivä;
 - c) hankkeen tai toiminnan sijainti;
 - d) luettelo hankkeen tai toiminnan kustannuksista;
 - e) tuen muoto (avustus, laina, takaus, takaisinmaksettava ennakko, pääomanlisäys tai muu) ja hankkeessa tai toiminnassa tarvittavan julkisen rahoituksen määrä.
3. Suurille yrityksille myönnettävällä tapauskohtaisella tuella katsotaan olevan kannustava vaikutus, jos jäsenvaltio on 2 kohdassa säädettyjen edellytysten täyttymisen varmistamisen lisäksi tarkistanut ennen kyseisen tuen myöntämistä, että tuensaajan laatimasta asiakirja-aineistosta käy ilmi, että tuki johtaa vähintään yhteen seuraavista:
 - a) hankkeen tai toiminnan merkittävä laajentuminen tuen seurauksena;
 - b) tuensaajan hankkeen tai toiminnan toteuttamiseen käyttämän kokonaismäärän merkittävä kasvu tuen seurauksena;
 - c) kyseisen hankkeen tai toiminnan merkittävästi nopeampi toteutusvauhti.
4. Poiketen siitä, mitä 2 ja 3 kohdassa säädetään, veroetuuksien muotoisilla toimenpiteillä katsotaan olevan kannustava vaikutus, jos seuraavat kumulatiiviset edellytykset täyttyvät:
 - a) toimenpiteellä vahvistetaan oikeus tukeen objektiivisin perustein ja ilman jäsenvaltion harkintavaltaa;
 - b) toimenpide on hyväksytty ja tullut voimaan ennen tuetun hankkeen tai toiminnan toteutukseen liittyvien töiden aloittamista; lukuun ottamatta myöhemmin käyttöön otettavia tukiohjelmia, jos kyseinen toiminta kuului jo aikaisempien veroetuuksiin perustuvien ohjelmien piiriin.

5. Poiketen siitä, mitä 2, 3 ja 4 kohdassa säädetään, kuljetuksen ulkoisten kustannusten vähentämiseen myönnettävällä tuella katsotaan olevan kannustava vaikutus, jos 10 artiklassa säädetty edellytykset täyttyvät.

7 artikla

Tuki-intensiteetti ja tukikelpoiset kustannukset

1. Kaikki tuki-intensiteetin ja tukikelpoisten kustannusten laskemisessa käytettävät luvut on ilmaistava ennen verojen tai muiden maksujen vähentämistä. Tukikelpoisista kustannuksista kannettua arvonlisäveroa, joka voidaan kansallisen verolainsäädännön nojalla palauttaa, ei kuitenkaan saa ottaa huomioon laskettaessa tuki-intensiteettiä ja tukikelpoisia kustannuksia. Tukikelpoiset kustannukset on osoitettava asiakirjoilla, joiden on oltava selkeitä, eriteltyjä ja ajantasaisia. Tukikelpoiset kustannukset voidaan laskea noudattaen yksinkertaistettuja kustannusvaihtoehtoja edellyttäen, että toimi rahoitetaan ainakin osittain unionin rahastosta, joka sallii yksinkertaistettujen kustannusvaihtoehtojen käyttämisen, ja että kustannusluokka on tukikelpoinen tämän asetuksen asiaa koskevien säännösten mukaisesti. Tällöin sovelletaan kyseistä unionin rahastoa koskevissa säännöissä säädettyjä yksinkertaistettuja kustannusvaihtoehtoja.
2. Lisäksi myös neuvoston Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/241²⁴ nojalla hyväksymien elpymis- ja palautumissuunnitelmien mukaisesti toteutettavien hankkeiden tukikelpoiset kustannukset voidaan laskea yksinkertaistettujen kustannusvaihtoehtojen mukaisesti edellyttäen, että käytetään Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) N:o 1303/2013²⁵ tai Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EU) 2021/1060²⁶ vahvistettuja yksinkertaistettuja kustannusvaihtoehtoja.
3. Jos tukea myönnetään muussa muodossa kuin avustuksena, tuen määrä on tuen bruttoavustusekvivalentti.
4. Tulevaisuudessa maksettava tuki, muun muassa useassa erässä maksettava tuki, diskontataan myöntämisaikankohdan mukaiseen arvoon. Tukikelpoiset kustannukset diskontataan niiden myöntämisaikankohdan mukaiseen arvoon. Diskonttauksessa käytettävä korko on myöntämisaikakohtana sovellettava diskonttokorko.

²⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/241, annettu 12 päivänä helmikuuta 2021, elpymis- ja palautumistukivälineen perustamisesta (EUVL L 57, 18.2.2021, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/2023-03-01>).

²⁵ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1303/2013, annettu 17 päivänä joulukuuta 2013, Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahastoa, koheesiorahastoa, Euroopan maaseudun kehittämisen maatalousrahastoa ja Euroopan meri- ja kalatalousrahastoa koskevista yhteisistä säännöksistä sekä Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahastoa, koheesiorahastoa ja Euroopan meri- ja kalatalousrahastoa koskevista yleisistä säännöksistä sekä neuvoston asetuksen (EY) N:o 1083/2006 kumoamisesta (EUVL L 347, 20.12.2013, s. 320, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/2023-03-01>).

²⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2021/1060, annettu 24 päivänä kesäkuuta 2021, Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahasto plussaa, koheesiorahastoa, oikeudenmukaisen siirtymän rahastoa ja Euroopan meri-, kalatalous- ja vesiviljelyrahastoa koskevista yhteisistä säännöksistä ja varainhoitosäännöistä sekä turvapaikka-, maahanmuutto- ja kotouttamisrahastoa, sisäisen turvallisuuden rahastoa ja rajaturvallisuuden ja viisumipolitiikan rahoitusvälinettä koskevista varainhoitosäännöistä (EUVL L 231, 30.6.2021, s. 159, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/2023-03-01>).

8 artikla

Kasautuminen

1. Tuettuun toimintaan tai hankkeeseen taikka yritykselle (tukimuodosta riippuen) myönnetyn valtiontuen kokonaismäärä on otettava huomioon määritettäessä sitä, noudatetaanko 4 artiklassa säädettyjä ilmoituskynnysarvoja ja II luvussa säädettyjä tuen enimmäisintensiteettejä.
2. Kun unionin toimielinten, virastojen, yhteisyritysten tai muiden elinten keskitetysti hallinnoimaa unionin rahoitusta, joka ei kuulu suoraan tai välillisesti jäsenvaltion määräysvaltaan, myönnetään yhdessä valtiontuen kanssa, ainoastaan valtiontuki on otettava huomioon määritettäessä, onko ilmoituskynnysarvoja ja tuen enimmäisintensiteettejä tai enimmäismääriä noudatettu, edellyttäen, että samoihin tukikelpoihin kustannuksiin myönnetyn julkisen rahoituksen kokonaismäärä ei ylitä unionin lainsäädännössä vahvistettua suurinta mahdollista rahoitusastetta.
3. Tuki, jolla on yksilöitävissä olevia tukikelpoisia kustannuksia ja jolle myönnetään poikkeus tämän asetuksen nojalla, voi kasautua
 - a) minkä tahansa muun valtiontuen kanssa edellyttäen, että kyseiset toimenpiteet koskevat eri yksilöitävissä olevia tukikelpoisia kustannuksia;
 - b) minkä tahansa muun valtiontuen kanssa, joka liittyy samoihin, osittain tai kokonaan päällekkäisiin tukikelpoihin kustannuksiin, edellyttäen että tällainen kasautuminen ei johda kyseiseen tukeen tämän asetuksen nojalla sovellettavan tuen enimmäisintensiteetin tai enimmäismäärän ylittymiseen;
 - c) minkä tahansa vähämerkityksisen tuen kanssa, joka liittyy samoihin tukikelpoihin kustannuksiin, edellyttäen että tällainen kasautuminen ei johda kyseiseen tukeen tämän asetuksen nojalla sovellettavan tuen enimmäisintensiteetin tai enimmäismäärän ylittymiseen.

9 artikla

Julkaiseminen ja tiedottaminen

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava seuraavien tietojen julkaiseminen kattavalla valtiontukisivustolla kansallisella tai alueellisella tasolla:
 - a) tämän asetuksen 19 artiklassa tarkoitettu, liitteessä III olevan mallin mukainen vakioimuotoinen yhteenveto tai linkki siihen;
 - b) kunkin tukitoimenpiteen koko teksti 19 artiklan mukaisesti tai linkki koko tekstiin;
 - c) tämän asetuksen liitteessä IV tarkoitetut tiedot jokaisesta yli 100 000 euron suuruudesta yksittäisestä tuesta.
2. Veroetuksiin perustuvien tukiohjelmien tapauksessa 1 kohdan edellytysten katsotaan täyttyvän, jos jäsenvaltio julkaisee vaaditut tiedot yksittäisistä tukimääristä seuraavia vaihteluvälejä käyttäen (miljoonaa euroa):

0,1–0,5,

0,5–1,

1–2,

2–5,

5–10,

10–15,

15 ja enemmän.

3. Edellä 1 kohdan c alakohdassa tarkoitetut tiedot on järjestettävä ja asetettava saataville liitteessä III kuvatussa vakiomuodossa, niihin on voitava tehdä toimivalla tavalla hakuja ja niiden on oltava ladattavissa omalle koneelle. Tiedot on julkaistava kuuden kuukauden kuluessa tuen myöntämispäivästä tai veroetuuksina myönnettävän tuen tapauksessa vuoden kuluessa veroilmoituksen jättämisen määräpäivästä. Tietojen on oltava saatavilla vähintään kymmenen vuoden ajan tuen myöntämispäivästä.
4. Edellä 1 kohdassa tarkoitetun tukiohjelman tai tapauskohtaisen tuen koko tekstissä on oltava erityisesti nimenomainen viittaus tähän asetukseen siten, että siinä mainitaan tämän asetuksen nimi ja tiedot asetuksen julkaisemisesta *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*, sekä viittaus kyseistä tukiohjelmia koskeviin II luvun säännöksiin tai tapauksen mukaan kansalliseen lainsäädäntöön, jolla varmistetaan tämän asetuksen asiaan liittyvien säännösten noudattaminen. Tukiohjelmaan tai tapauskohtaiseen tukeen on liitettävä sen täytäntöönpanosäännökset ja muutokset.
5. Komissio julkaisee verkkosivustollaan
 - a) linkit 1 kohdassa tarkoitettuihin valtiontuen verkkosivustoihin;
 - b) 19 artiklassa tarkoitetut yhteenvedot.

II luku – Eri tukimuotoja koskevat erityissäännökset

1 JAKSO – TOIMINTATUKI

A alajakso – Toimintatuki kuljetuksen ulkoisten kustannusten vähentämiseksi

10 artikla

Tuki kuljetuksen ulkoisten kustannusten vähentämiseen

1. Toimintatukiohjelmat kuljetuksen ulkoisten kustannusten vähentämiseksi ovat perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitetulla tavalla sisämarkkinoille soveltuvia ja ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta

ilmoitusvaatimuksesta edellyttäen, että tässä artikkelissa ja I luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.

2. Tukea voidaan myöntää raiteilla ja sisävesiväylillä suoritettaviin sekä kestäviin multimodaalisiin henkilö- ja tavarankuljetuksiin. Tukea voidaan myöntää liikenteenharjoittajille ja kuljetusten järjestäjille, jotka valitsevat kestävän maaliikennratkaisun.
3. Tukikelpoiset kustannukset ovat kuljetusten ulkoisten kustannusten se osa, joka voidaan välttää, kun käytetään kestäväää multimodaalista kuljetusta eli raide-, sisävesi- ja/tai lyhyen matkan merikuljetusta, verrattuna saastuttavampiin kilpaileviin liikennemuotoihin. Vältetyt ulkoiset kustannukset lasketaan liikenteen ulkoisia kustannuksia koskevassa komission käsikirjassa²⁷, sellaisena kuin se on muutettuna tai korvattuna, vahvistettujen sääntöjen ja menetelmien mukaisesti. Jäsenvaltiot voivat käyttää ulkoisia kustannuksia koskevaa menetelmää kaikenlaisten toimintakustannusten, myös infrastruktuurin käyttöön liittyvien toimintakustannusten, laskemiseksi.
4. Tuki-intensiteetti saa olla enintään [50] prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.
5. Tuki-intensiteettiä voidaan korottaa [5–10] prosenttiyksikköä, kun kyseessä on direktiivin 92/106/ETY²⁸ 1 artikkelissa määriteltyihin yhdistettyihin kuljetuksiin myönnettävä tuki.
6. Tavarankuljetuksiin myönnettävän tuen osalta tuetulla kuljetusmuodolla katettava matka saa olla
 - a) multimodaalikuljetuksissa
 - i) enintään 800 kilometriä raidekuljetusten osalta;
 - ii) enintään 375 kilometriä sisävesikuljetusten osalta;
 - iii) enintään 750 kilometriä lyhyen matkan merikuljetusten osalta; ja
 - b) yhtä kuljetusmuotoa käytettäessä
 - i) enintään 350 kilometriä raidekuljetusten osalta (lukuun ottamatta yksittäisvaunukuljetuksia);
 - ii) enintään 375 kilometriä sisävesikuljetusten osalta.
7. Sen varmistamiseksi, että tukea myönnetään ainoastaan tosiasiallisesti tarjottaviin kestäviin maakuljetuspalveluihin, tuki myönnetään tosiasiallisesti tarjottujen yksikkökohtaisten kuljetuspalvelujen perusteella, esimerkiksi matkustajaliikennepalvelujen osalta matkustajakilometrien perusteella, tavaraliikennepalvelujen osalta tonnikipometrien tai kulkuneuvokilometrien perusteella tai yleisemmin kulloisenkin kuljetuspalvelun tuotantoyksikön perusteella, ei kertakorvauksena.

²⁷ Euroopan komissio, liikenteen ja liikkumisen pääosasto, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K.ym., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1*, julkaisutoimisto, 2020, <https://op.europa.eu/fi/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1>

²⁸ EYVL L 368, 17.12.1992, s. 38 [korvataan direktiivin 92/106/ETY muutoksen (2023/0396 (COD)) hyväksymisen jälkeen ilmaisulla ”direktiivin 92/106/ETY 1 c artiklan 2 kohdan mukaisiin”].

8. Rautatieyrityksille sekä sisävesiliikenteen ja lyhyen matkan merenkulun harjoittajille myönnettävällä tuella on ylläpidettävä tai vauhditettava liikennemuotosiirtymää. Tätä varten rautatieyritysten sekä sisävesiliikenteen ja lyhyen matkan merenkulun harjoittajien on asetettava julkisesti saataville ainakin seuraavat tiedot saadusta tuesta: tuen myöntävä viranomainen, tuen myöntämispäivä, saadut tukimäärät, tukiajanjakso ja tuen kattama toiminta.

B alajakso – Toimintatuki uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseksi

11 artikla

Tuki uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseksi

1. Tukiohjelmat uusien kaupallisten raidepohjaisten ja sisävesien tavaraliikenneyhteyksien sekä uusien kaupallisten raidepohjaisten matkustajaliikenneyhteyksien avaamiseksi ovat perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitetulla tavalla sisämarkkinoille soveltuvia ja ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvaatimuksesta edellyttäen, että tässä artiklassa ja I luvussa säädetty edellytykset täyttyvät.
2. Tukea voidaan myöntää
 - a) rautatieyrityksille ja kuljetusten järjestäjille, jotka kokoavat kysyntää ja järjestävät säännöllisiä tavarankuljetuksia terminaalien välillä, uusien kaupallisten raidepohjaisten ja sisävesien tavaraliikenneyhteyksien avaamiseen ja
 - b) rautatieyrityksille, jotka järjestävät säännöllisiä matkustajaliikennepalveluja joko eri jäsenvaltioissa (raidepohjaiset rajat ylittävät matkustajaliikennepalvelut) tai yli 400 kilometrin päässä toisistaan (raidepohjaiset pitkän matkan matkustajaliikennepalvelut) sijaitsevien terminaalien välillä.
3. Tukea voidaan myöntää avustuksina, jotka maksetaan enintään vuodeksi kerrallaan.
4. Tukikelpoisia kustannuksia ovat kyseisestä yhteydestä johtuvat toiminnasta aiheutuvat tappiot enintään viideltä vuodelta siitä päivästä alkaen, jona tuensaaaja aloittaa uuden kaupallisen yhteyden liikennöinnin. Uuden yhteyden avaamiseen liittyvät ja sitä edeltävät toimintakustannukset voidaan ottaa huomioon ja sisällyttää uuden kaupallisen yhteyden ensimmäisen toimintavuoden tukikelpoisiin kustannuksiin, sanotun kuitenkin rajoittamatta edellisen virkkeen soveltamista.
5. Tässä artiklassa toiminnasta aiheutuvilla tappioilla tarkoitetaan negatiivista eroa uudesta kaupallisesta yhteydestä saatujen tulojen sekä siitä syntyneiden toimintakustannusten ja siihen liittyvistä ja sen avaamista edeltävistä töistä johtuvien toimintakustannusten välillä. Tuki-intensiteetti saa olla enintään 80 prosenttia ensimmäisen vuoden tukikelpoisista kustannuksista, 70 prosenttia toisen vuoden tukikelpoisista kustannuksista, 60 prosenttia kolmannen vuoden tukikelpoisista kustannuksista, 50 prosenttia neljännen vuoden tukikelpoisista kustannuksista ja 40 prosenttia viidennen vuoden tukikelpoisista kustannuksista.

6. Uuteen kaupalliseen yhteyteen liittyviin kustannuksiin voivat sisältyä kaikki kyseisen yhteyden liikennöinnistä aiheutuvat välittömät toimintakustannukset sekä asianmukainen osuus uuden kaupallisen yhteyden ja muun toiminnan yhteisistä toimintakustannuksista. Tulojen osalta on otettava huomioon kaikki uudesta kaupallisesta yhteydestä saadut tulot.
7. Jos tuki maksetaan etukäteen, tukikelpoiset kustannukset arvioidaan etukäteen kohtuullisten ennusteiden perusteella ja diskontataan niiden myöntämisaikajankohdan mukaiseen arvoon. Jäsenvaltioiden on otettava käyttöön valvonta- ja takaisinperintämenetelmä, jotta voidaan varmistaa, että sovellettavaa tuki-intensiteettiä ei ylitetä.

2 JAKSO – INVESTOINTITUKI

A alajakso – Investointituki yhden liikennemuodon ja multimodaalisia raide- ja sisävesiliikenteen rakenteita sekä yksityisraiteita varten

12 artikla

Tuki raide- ja sisävesiliikenteen yhden liikennemuodon ja multimodaalisten rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen

1. Raideliikenteen rakenteiden, sisävesiliikenteen rakenteiden sekä raide- ja sisävesiliikenteen multimodaalisten rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen (myös korvaamiseen) myönnettävä tuki on perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitetulla tavalla sisämarkkinoille soveltuvaa ja se vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvaatimuksesta edellyttäen, että tässä artiklassa ja I luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.
2. Tukea voidaan myöntää tukiohjelmista mille tahansa yritykselle raideliikenteen rakenteiden, sisävesiliikenteen rakenteiden sekä raide- ja sisävesiliikenteen multimodaalisten rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen ja/tai uudistamiseen, pois lukien raiteiden ja sisävesiväylien multimodaalisten tavaraliikenneterminaalien rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen myönnettävä tuki, joka voidaan myöntää myös tapauskohtaisena tukena. Tapauskohtaista tukea voidaan myöntää vain, jos kapasiteetin potentiaalinen kysyntä ylittää tuetun rakenteen ja sellaisten muiden olemassa olevien tai jo suunniteltujen rakenteiden nykyisen yhteenlasketun kapasiteetin, joita voitaisiin kohtuudella käyttää vaihtoehtona tuetulle rakenteelle, vähintään keskipitkällä aikavälillä.
3. Tukikelpoisia kustannuksia ovat sellaiseen aineelliseen (kiinteään ja irtaimeen) sekä aineettomaan omaisuuteen liittyvät investointikustannukset, joka liittyy suoraan asianomaisen rakenteen rakentamiseen, parantamiseen tai uudistamiseen. Investointi voi kattaa maanpäällisiä rakenteita (esimerkiksi varastointiin), kiinteitä laitteita (esimerkiksi varastoja ja terminaalirakennuksia) sekä rakenteen sisälle sijoitettavaa liikkuvaa terminaalikalustoa (esimerkiksi kuorottajia) kuljetukseen liittyvien palvelujen tarjoamista varten. Tukikelpoisia ovat myös toteutettavuus- ja topologiset tutkimukset sekä suunnittelu- ja asennuskustannukset.
4. Kuljetukseen liittymättömästä toiminnasta johtuvat kustannukset eivät ole tukikelpoisia.

5. Tuen määrä ei saa ylittää seuraavista kynnysarvoista alempaa:
- a) tukikelpoisten kustannusten sekä investoinnin taloudellisen pitoajan yhteenlasketun liikevoiton ja investoinnin diskontatun loppuarvon (jäännösarvo investoinnin taloudellisen pitoajan lopussa) summan välinen ero; liikevoittoon lasketaan myös kyseisessä rakenteessa harjoitettavaan kuljetustoimintaan yhteydessä olevasta, kuljetukseen liittymättömästä toiminnasta (kuten rakenteessa sijaitsevien liiketilojen vuokrauksesta) saatava ylimääräinen nettoliikevoitto; liikevoitto ja loppuarvo on vähennettävä tukikelpoisista kustannuksista etukäteen kohtuullisten ennusteiden perusteella tai jälkikäteen takaisinperintämenettelyllä;
 - b) 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.
6. Kun tuen määrä on enintään kolme miljoona euroa hanketta kohti, vaihtoehtona 5 kohdassa tarkoitetun menetelmän soveltamiselle tuen enimmäismääräksi voidaan asettaa enintään 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.
7. Tuetun rakenteen on oltava kaikkien kiinnostuneiden käyttäjien saatavilla avoimin, läpinäkyvin ja syrjimättömin perustein alakohtaisen lainsäädännön, mukaan lukien direktiivin 2012/34/EU, mukaisesti.
8. Mahdolliset toimitukset kolmansille osapuolille tuetun rakenteen rakentamista, parantamista, toiminnan harjoittamista tai vuokraamista varten on myönnettävä kilpailuun perustuvassa menettelyssä, johon ei liity ehtoja, läpinäkyvin ja syrjimättömin perustein.
9. Jos tuetun liikennetietorakenteen omistaja, toiminnan harjoittaja ja mikä tahansa suunniteltu loppukäyttäjä kuuluvat samaan yritykseen tai ovat tämän asetuksen liitteessä I tarkoitettuja sidosyrityksiä²⁹, rakenteen käyttöoikeus on myönnettävä avoimella, kilpailuun perustuvalla, läpinäkyvällä ja syrjimättömällä valintamenettelyllä.

13 artikla

Tuki yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen

1. Tukiohjelmat yksityisraiteiden rakentamiseksi, parantamiseksi ja uudistamiseksi (myös korvaamiseksi) ovat perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitetulla tavalla sisämarkkinoille soveltuvia ja ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvaatimuksesta edellyttäen, että tässä artiklassa ja I luvussa säädetty edellytykset täyttyvät.
2. Tukea voidaan myöntää mille tahansa yritykselle yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen.
3. Tukikelpoisia kustannuksia ovat sellaiseen aineelliseen (kiinteään ja irtaimeen) sekä aineettomaan omaisuuteen liittyvät investointikustannukset, joka liittyy suoraan yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen tai uudistamiseen. Investointikustannuksiin voi sisältyä toteutettavuus- ja topologisia tutkimuksia sekä

²⁹ Kyseiset sidosyritykset voivat osallistua menettelyyn.

suunnittelu- ja asennuskustannuksia. Tukikelpoisiin kustannuksiin eivät sisälly lastauslaitureiden tai sellaisten laitteiden kustannukset, joita käytetään junien lastaamiseen tai purkamiseen yksityisraiteen käyttäjän (käyttäjien) toimipaikalla.

4. Tuen määrä ei saa ylittää seuraavista kynnysarvoista alempaa:
 - a) tukikelpoisten kustannusten sekä investoinnin taloudellisen pitoajan yhteenlasketun liikevoiton ja investoinnin diskontatun loppuarvon (jäännösarvo investoinnin taloudellisen pitoajan lopussa) summan välinen ero; liikevoitto ja loppuarvo on vähennettävä tukikelpoisista kustannuksista etukäteen kohtuullisten ennusteiden perusteella tai jälkikäteen takaisinperintämenettelyllä;
 - b) 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.
5. Kun tuen määrä on enintään 500 000 euroa hanketta kohti, vaihtoehtona 4 kohdassa tarkoitetun menetelmän soveltamiselle tuen enimmäismääräksi voidaan asettaa enintään 50 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.

B alajakso – Investointituki raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen ja kestävästä multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden hankintaan

14 artikla

Tuki raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen hankintaan

1. Investointitukiohjelmat, joilla tuetaan raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen hankintaa, ovat perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitetulla tavalla sisämarkkinoille soveltuvia ja ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvaatimuksesta edellyttäen, että tässä artiklassa ja I luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.
2. Tukikelpoisia kustannuksia ovat kaikki raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen uusien tai käytettyjen kulkuneuvojen hankintaan liittyvät investointikustannukset. Tällaisia kustannuksia voivat olla erityisesti kulkuneuvon hinta ja toimituskustannukset. Suunnitteluun liittyvien tutkimusten, konsultoinnin ja teknisen suunnittelun kustannukset voivat olla tukikelpoisia edellyttäen, että ne liittyvät ja sisältyvät tässä artiklassa tarkoitettuihin investointeihin.
3. Tukea voidaan myöntää
 - a) raidealan uusille tulokkaille;
 - b) pk-yrityksiksi luokiteltaville rautatieyrityksille, sisävesiliikenteen harjoittajille tai raide- ja sisävesiliikenteen alan leasingtoiminnan harjoittajille.
4. Tuki myönnetään raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitetun kulkuneuvon ostajalle takauksen muodossa. Takausta voidaan antaa suoraan lopulliselle tuensaajalle tai muulle rahoituksen välittäjänä toimivalle luottolaitokselle tai rahoituslaitokselle (kunhan tuensaaja voi valita rahoituksen välittäjän vapaasti). Rahoituksen välittäjän on pystyttävä osoittamaan, että sillä on käytössään menetelmä, jolla varmistetaan, että

edut siirretään mahdollisimman kattavasti lopullisille tuensaajille suurempina rahoitusmäärinä, riskialttiimpina salkkuina, pienempinä vakuusvaatimuksina tai alhaisempina korkoina kuin ilman näitä julkisia takauksia.

5. Takaus voidaan myöntää uusille yksittäisille lainoille, joilla hankitaan raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettuja kulkuneuvoja. Perusteena olevan lainan nimellismäärä ei saa ylittää tukikelpoisia kustannuksia. Takaus saa olla enintään 80 prosenttia perusteena olevasta lainasta. Jos myöntävän jäsenvaltion luottoluokitus on AAA–A, julkisesta takauksesta on perittävä vähintään 50 peruspisteen suuruinen maksu.
6. Takauksen kesto on rajattava enintään 15 vuoteen.
7. Raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen hankintaan myönnettävä tuki voi kasautua yhteentoimivuuden parantamiseen ja/tai tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen myönnettävän tuen kanssa, jos 16 artiklan 6 kohdassa määritellyt yhteentoimivuuden parantamiseen liittyvät ylimääräiset nettokustannukset ja 17 artiklan 6 kohdassa määritellyt nykyaikaistamiseen ja tekniseen mukauttamiseen liittyvät investoinnit jätetään 2 kohdassa määritettyjen tukikelpoisten kustannusten ulkopuolelle.

15 artikla

Tuki intermodaalisten lastausyksiköiden ja aluksilla käytettävien nostureiden hankintaan

1. Investointitukiohjelmat uusien tai käytettyjen intermodaalisten lastausyksiköiden ja/tai aluksilla käytettävien nostureiden hankkimiseksi ovat perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitettulla tavalla sisämarkkinoille soveltuvia ja ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvaatimuksesta edellyttäen, että tässä artiklassa ja I luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.
2. Tukea voidaan myöntää mille tahansa yritykselle intermodaalisten lastausyksiköiden ja aluksilla käytettävien nostureiden hankintaa koskeviin investointeihin.
3. Tukikelpoisia kustannuksia ovat
 - a) intermodaalisten lastausyksiköiden osalta yksinomaan maantiekuljetuksiin käytettävien kuljetusyksiköiden ja sellaisten intermodaalisten lastausyksiköiden välinen kustannusero, jotka voidaan uudelleenlastata ja jotka siten mahdollistavat kestävän multimodaalisen kuljetuksen;
 - b) aluksilla käytettävien nostureiden osalta koko hankintahinta.
4. Tukikelpoisiin kustannuksiin voi sisältyä toteutettavuustutkimuksia sekä suunnittelu- ja asennuskustannuksia.
5. Tuen määrä ei saa ylittää tuki-intensiteettiä, joka on 30 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettussa tapauksessa tai 20 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista 3 kohdan b alakohdassa tarkoitettussa tapauksessa.

C alajakso – Investointituki yhteentoimivuuden parantamiseen sekä tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen

16 artikla

Yhteentoimivuuden parantamiseen myönnettävä tuki

1. Investointitukiohjelmat, joilla tuetaan investointeja aineelliseen ja aineettomaan omaisuuteen keskeytymättömien liikennevirtojen edistämiseksi jäsenvaltioiden tai liikennemuotojen välillä, ovat perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitetulla tavalla sisämarkkinoille soveltuvia ja ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvaatimuksesta edellyttäen, että tässä artiklassa ja I luvussa säädetyt edellytykset täyttyvät.
2. Tukea voidaan myöntää mille tahansa yritykselle, joka tekee investointeja 3 kohdassa tarkoitettujen yhteentoimivuutta parantavien teknologioiden käyttöönottamiseksi.
3. Tukikelpoiset investointihankkeet voivat liittyä seuraaviin:
 - a) eurooppalainen junakulunvalvontajärjestelmä (European Train Control System, ETCS), tulevaisuuden rautatien viestintäjärjestelmä (Future Railway Mobile Communication System, FRMCS) ja automaattinen junanhallinta (Automated Train Operation, ATO), jotka kuuluvat Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmään (European Rail Traffic Management System, ERTMS), sellaisena kuin se on kuvattu unionin sekundäärilainsäädännössä³⁰;
 - b) digitaalinen automaattikytkentä³¹ (Digital Automatic Coupling, DAC);
 - c) liikkuvan kaluston mukauttaminen erilaisiin sähköjärjestelmiin;
 - d) liikkuvan kaluston mukauttaminen eri raideleveyksiin;
 - e) sisävesialusten mukauttaminen käytettäväksi merisatamissa;
 - f) sisävesialusten mukauttaminen muuttuviin liikennöintiolosuhteisiin, mukaan lukien matalaan vedenpintaan;
 - g) liikkuvan kaluston ja sisävesialusten automatisointi;
 - h) kulkuneuvojen mukauttaminen intermodaalisten lastausyksiköiden kuljettamiseksi;

³⁰ Komission täytäntöönpanoasetus (EU) 2023/1695, annettu 10 päivänä elokuuta 2023, Euroopan unionin rautatiejärjestelmän ohjaus-, hallinta- ja merkinanto-osajärjestelmiä koskevasta yhteentoimivuuden teknisestä eritelmästä ja asetuksen (EU) 2016/919 kumoamisesta (EUVL L 222, 8.9.2023, s. 380).

³¹ DAC on yhteentoimiva komponentti, jolla tavarajunaan liitetty liikkuva kalusto voidaan kytkeä ja irrottaa automaattisesti sekä fyysisten (esimerkiksi mekaaninen kytkentä ja paineilmalla toimiva jarrujohto) että digitaalisten (esimerkiksi sähköteho ja datayhteydet) kytkentöjen osalta. DAC mahdollistaa nykyaikaisen ja digitaalisen eurooppalaisen rautateiden tavaraliikenteen harjoittamisen. Sen lisäksi, että DAC:n automaattiset prosessit lisäävät tehokkuutta, DAC:llä myös varmistetaan riittävä energiansyöttö telematiikkasovelluksille sekä turvallinen tietoliikenne kaikkialla junassa. [Lisätään viittaus asiaankuuluvaan EU:n sekundäärilainsäädäntöön, kun se on hyväksytty]

- i) jokitiedotuspalvelujen toteuttamiseksi tarvittavat keskeiset teknologiat, kuten RIS-alusta, sisävesiliikenteen elektroninen merikarttajärjestelmä, laivureille tarkoitetut ilmoitukset, sisävesien automaattinen tunnistusjärjestelmä ja kansainvälinen sähköinen raportointijärjestelmä;
 - j) tavaraliikenteen telematiikkasovellukset ja muut tavaraliikenteessä käytettävät ohjelmistot siltä osin kuin ne edistävät keskeytymättömiä liikennevirtoja, erityisesti intermodaaliset tunnistus-, seuranta- ja jäljitysjärjestelmät sekä intermodaaliset tiedonvaihtopalstat; sitä vastoin investoinnit matkustajaliikenteessä käytettäviin sovelluksiin, kuten järjestelmiin, joilla matkustajille annetaan tietoa ennen matkaa ja matkan aikana, matkustajaliikenteen varaus- ja maksujärjestelmiin, matkatavaroiden hallintaan tai matkustajajunien välisten sekä niiden ja muiden matkustajaliikennemuotojen välisten yhteyksien hallintaan, eivät ole tukikelpoisia.
4. Tukikelpoisia kustannuksia ovat kaikki kustannukset, jotka ovat välttämättömiä tukikelpoisten investointien toteuttamiseksi. Tällaisia kustannuksia voivat olla erityisesti asiaankuuluvan teknologian hankinta- ja asennuskustannukset, projektinhallintakustannukset ja toimituskustannukset. Kunnossapitokustannukset eivät ole tukikelpoisia. Tutkimuksiin, testaukseen ja hyväksymiseen sekä pilottivaiheen ja prototyyppien asennuksiin liittyvät kustannukset ovat tukikelpoisia. Yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitettua tuella rahoitettavat omaisuususerät voivat olla uusia tai käytettyjä. ERTMS:ään liittyvien yhteentoimivuuden parantamiseen tarkoitettujen investointien osalta kustannukset, jotka aiheutuvat eurooppalaisen maailmanlaajuisen satelliittinavigointijärjestelmän (EGNSS) toimintojen integroimisesta ERTMS:ään, ovat tukikelpoisia. GSM-R:ään liittyvät kustannukset eivät ole tukikelpoisia.
5. Tuki-intensiteetti saa olla enintään
- a) 80 prosenttia 3 kohdan a ja b alakohdassa tarkoitettujen investointihankkeiden tukikelpoisista kustannuksista;
 - b) 50 prosenttia 3 kohdan c–j alakohdassa tarkoitettujen investointihankkeiden tukikelpoisista kustannuksista.
6. Sellaisten raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen, intermodaalisten lastausyksiköiden tai aluksilla käytettävien nostureiden, jotka on suunniteltu hankittavan, yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi tehtävien investointien osalta tukikelpoiset kustannukset on rajoitettava yhteentoimivuuden mahdollistamisesta johtuviin ylimää räisiin nettokustannuksiin, ellei näitä kustannuksia ole katettu jo jollain muulla tukimuodolla, kuten 14 ja 15 artiklassa tarkoitettua tuella. Yhteentoimivuuden mahdollistamisesta aiheutuvat ylimää räiset nettokustannukset lasketaan seuraavien erotuksena: raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitetun kulkuneuvon, intermodaalisen lastausyksikön tai aluksella käytettävän nosturin, joka on suunniteltu hankittavan, kokonaishinta yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi tehtävien investointien kanssa sekä saman tai samanlaisen kulkuneuvon, intermodaalisen lastausyksikön tai aluksella käytettävän nosturin kokonaishinta vaihtoehtoisessa skenaariossa eli ilman kyseisiä yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi tehtäviä investointeja.

7. Yhteentoimivuuden parantamiseksi tarkoitetulla tuella rahoitettujen omaisuuserien siirtoa tai käyttöä maksua vastaan (kuten vuokraamista) koskeviin sopimusjärjestelyihin on sisällyttävä vähintään viiden vuoden ajan tuen myöntämisestä lauseke, jossa täsmennetään, että kyseisen omaisuuserän yhteentoimivuuden mahdollistamiseksi tehty investointi on rahoitettu valtiontuella. Kyseisessä lausekkeessa on täsmennettävä myös 9 kohdassa säädettyt asiaankuuluvat velvoitteet ja ilmoitettava tuen määrä.
8. Tuettu investointi on toteutettava ja saatettava päätökseen vähintään vuosi ennen päivää, jona kyseinen investointi tulee pakolliseksi EU:n tasolla.
9. Raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen, joihin on hyödynnetty tuettua investointia, on pysyttävä rekisteröitynä minkä tahansa jäsenvaltion asiaankuuluvaan kansalliseen rekisteriin tai asiaankuuluvaan eurooppalaiseen rekisteriin vähintään viiden vuoden ajan investoinnin toteuttamisen jälkeen.

17 artikla

Tuki raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen sekä kestäväää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen

1. Investointitukiohjelmat, joilla tuetaan investointeja aineelliseen ja aineettomaan omaisuuteen raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen sekä kestäväää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden tekniseksi mukauttamiseksi ja nykyaikaistamiseksi, ovat perussopimuksen 93 artiklassa tarkoitetulla tavalla sisämarkkinoille soveltuvia ja ne vapautetaan perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvaatimuksesta edellyttäen, että tässä artiklassa ja I luvussa säädetty edellytykset täyttyvät.
2. Tukea voidaan myöntää mille tahansa yritykselle, joka tekee 3 kohdassa tarkoitettuja investointeja raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen sekä kestäväää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen.
3. Tukikelpoisia investointeja ovat seuraavat:
 - a) liikkuvaan kalustoon tehtävä jälkiasennus ja/tai liikkuvan kaluston kunnostus;
 - b) sisävesialukseen tehtävä jälkiasennus ja/tai sen kunnostus esimerkiksi hydrodynamiikan ja tehokkuuden parantamiseksi;
 - c) kestäväää multimodaalista kuljetusta varten tarvittaviin laitteisiin tehtävä jälkiasennus ja/tai niiden kunnostus;
 - d) alusten tekninen mukauttaminen uusiin rahtityyppeihin;
 - e) tavaraliikenteen telematiikkasovellukset ja muut tavaraliikenteessä käytettävät ohjelmistot, jotka eivät kuulu 16 artiklan soveltamisalaan, esimerkiksi järjestelmät, jotka tarjoavat tietoa yksinomaan yhden liikennemuodon sisällä, tai digitaaliset varaus- ja maksujärjestelmät, jotka eivät edistä keskeytymättömiä

liikennevirtoja; sitä vastoin investoinnit matkustajaliikenteessä käytettäviin sovelluksiin, kuten järjestelmiin, joilla matkustajille annetaan tietoa ennen matkaa ja matkan aikana, matkustajaliikenteen varaus- ja maksujärjestelmiin, matkatavaroiden hallintaan tai matkustajajunien välisten sekä niiden ja muiden matkustajaliikennemuotojen välisten yhteyksien hallintaan, eivät ole tukikelpoisia;

- f) logistiikkajärjestelmät, kuten kuorman optimointiin tarkoitetut ohjelmistot;
 - g) liikenne-ennusteohjelmistot (arvioitu lähtö-/saapumisaika) ja reitin optimointiin tarkoitetut ohjelmistot.
4. Tukikelpoisia kustannuksia ovat kaikki kustannukset, jotka ovat välttämättömiä tukikelpoisten investointien toteuttamiseksi. Tällaisia kustannuksia voivat olla erityisesti asiaankuuluvan teknologian hankinta- ja asennuskustannukset, olemassa olevan asennetun teknologian päivittämiskustannukset, projektinhallintakustannukset ja toimituskustannukset. Tutkimuksiin, testaukseen ja hyväksymiseen sekä pilottivaiheen ja prototyyppien asennuksiin liittyvät kustannukset ovat tukikelpoisia.
5. Tuki-intensiteetti saa olla enintään 20 prosenttia tukikelpoisista kustannuksista.
6. Kun kyseessä on investointi raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettuun kulkuneuvon, joka on suunniteltu hankittavan, tukikelpoiset kustannukset on rajoitettava teknisestä mukauttamisesta ja nykyaikaistamisesta johtuviin ylimääräisiin nettokustannuksiin, ellei näitä kustannuksia ole katettu jo jollain muulla tukimuodolla, kuten 14 ja 15 artiklassa tarkoitettulla tuella. Teknisestä mukauttamisesta ja nykyaikaistamisesta aiheutuvat ylimääräiset nettokustannukset lasketaan seuraavien erotuksena: raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettun kulkuneuvon, joka on suunniteltu hankittavan, kokonaishinta tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen liittyvien investointien kanssa sekä saman tai samanlaisen kulkuneuvon kokonaishinta vaihtoehtoisessa skenaariossa, jossa kyseiseen kulkuneuvon on tehtävä tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen liittyvät toimenpiteet.
7. Kulkuneuvojen ja kestävästä multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen tarkoitettulla tuella rahoitettujen omaisuuserien siirtoa tai käyttöä maksua vastaan (kuten vuokraamista) koskeviin sopimusjärjestelyihin on sisällyttävä vähintään viiden vuoden ajan tuen myöntämisestä lauseke, jossa täsmennetään, että kyseisen omaisuuserän mukauttaminen tai nykyaikaistaminen on rahoitettu valtiontuella, ja jossa täsmennetään tuen määrä.
8. Tuettu investointi on toteutettava ja saatettava päätökseen vähintään vuosi ennen päivää, jona kyseinen investointi tulee pakolliseksi EU:n tasolla.

III luku – Valvonta

18 artikla

Ryhmäpoikkeuksesta johtuvan edun peruuttaminen

Jos jäsenvaltio myöntää tukea, jonka esitetään olevan vapautettu ilmoitusvaatimuksesta tämän asetuksen nojalla mutta joka ei täytä I ja II luvussa asetettuja edellytyksiä, komissio voi, annettuaan kyseiselle jäsenvaltiolle mahdollisuuden esittää näkemyksensä asiasta, antaa päätöksen, jossa todetaan, että kaikista tai osasta kyseisen jäsenvaltion hyväksymistä tulevista tukitoimenpiteistä, jotka muutoin täyttäisivät tämän asetuksen vaatimukset, on ilmoitettava komissiolle perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesti. Ilmoitettavat toimenpiteet voidaan rajoittaa toimenpiteisiin, joilla myönnetään tietyn tyyppistä tukea tai tukea tiettyjen tuensaajien hyväksi, tai kyseisen jäsenvaltion tiettyjen viranomaisten toteuttamiin toimenpiteisiin.

19 artikla

Raportointi

Jäsenvaltioiden on toimitettava komissiolle

- a) komission sähköisen ilmoitusjärjestelmän kautta tämän asetuksen liitteessä III olevan mallin mukainen vakiomuotoinen yhteenveto jokaisesta tämän asetuksen nojalla poikkeuksen saaneesta tukitoimenpiteestä ja linkki tukitoimenpiteen koko tekstiin, mukaan lukien sen muutokset, 20 työpäivän kuluessa toimenpiteen voimaantulosta;
- b) komission asetuksessa (EY) N:o 794/2004³² tarkoitettu sähköisessä muodossa oleva vuosikertomus tämän asetuksen soveltamisesta; vuosikertomuksen on sisällettävä komission asetuksessa (EY) N:o 794/2004 mainitut tiedot kultakin kokonaiselta vuodelta tai sen osalta, jonka aikana tätä asetusta sovelletaan.

20 artikla

Arviointi

1. Edellä 1 artiklan 2 kohdan i ja j alakohdassa tarkoitetuille tukiohjelmille on tehtävä jälkiarviointi, jos niiden valtiontukibudjetti tai toteutuneet menot ylittävät 150 miljoonaa euroa minä tahansa vuonna tai 750 miljoonaa euroa ohjelman kokonaiskeston aikana; kokonaiskesto tarkoittaa tukiohjelman ja mahdollisten sitä edeltäneiden ohjelmien, joilla on samanlainen tavoite ja sama maantieteellinen alue, yhdistettyä kestoa XXX alkaen. Ottaen huomioon arvioinnin tavoitteet ja se, että vältetään kohtuuttoman hallinnollisen rasituksen kohdistuminen jäsenvaltioihin,

³² Komission asetus (EY) N:o 794/2004, annettu 21 päivänä huhtikuuta 2004, Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 93 artiklan soveltamista koskevista yksityiskohtaisista säännöistä annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 täytäntöönpanosta (EUVL L 140, 30.4.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

jälkiarvioinnit ovat välttämättömiä vain silloin, kun tukiohjelman kokonaiskesto ylittää kolme vuotta alkaen XX päivästä XXkuuta XXXX.

2. Jälkiarviointia koskevasta vaatimuksesta voidaan luopua välittömästi sellaista ohjelmaa seuraavan tukiohjelman osalta, jolla on ollut samanlainen tavoite ja maantieteellinen alue ja jolle on tehty arviointi. Jälkiarviointia koskevasta vaatimuksesta luopuminen edellyttää, että kyseisestä arvioinnista on laadittu lopullinen arviointiraportti komission hyväksymän arviointisuunnitelman mukaisesti eikä kielteisiä tuloksia ole saatu. Jos ohjelman lopullinen arviointiraportti ei ole hyväksytyn arviointisuunnitelman mukainen, ohjelma on keskeytettävä välittömästi. Tällaisen tavoitteeltaan ja maantieteelliseltä alueeltaan vastaavan keskeytetyn ohjelman seuraaja ei voi hyötyä ryhmäpoikkeuksesta.
3. Arvioinnissa on pyrittävä selvittämään, ovatko tukiohjelman sisämarkkinoille soveltuvuuden taustalla olevat oletukset ja edellytykset täyttyneet, erityisesti tukitoimenpiteen välttämättömyys ja tuloksellisuus sen yleisten ja erityisten tavoitteiden perusteella. Arvioinnissa on arvioitava myös ohjelman vaikutusta kilpailuun ja kauppaan.
4. Jäsenvaltion on annettava niiden tukiohjelmien, joihin sovelletaan 1 kohdan nojalla arviointivaatimusta, arviointisuunnitelman luonnos tiedoksi seuraavasti:
 - a) 20 työpäivän kuluessa ohjelman voimaantulosta, jos ohjelman valtiontukibudjetti ylittää jonakin vuonna 150 miljoonaa euroa tai ohjelman koko keston aikana 750 miljoonaa euroa;
 - b) 30 työpäivän kuluessa merkittävästä muutoksesta, joka kasvattaa ohjelman budjetin jonakin vuonna yli 150 miljoonaan euroon tai ohjelman koko keston aikana yli 750 miljoonaan euroon;
 - c) 30 työpäivän kuluessa siitä, kun viralliseen tilinpäätökseen on kirjattu ohjelman osalta joltakin vuodelta yli 150 miljoonan euron menot.
5. Arviointisuunnitelmaluonnoksen on oltava komission hyväksymien valtiontukien arviointia koskevien yhteisten menetelmien mukainen. Jäsenvaltioiden on julkaistava komission hyväksymät arviointisuunnitelmat.
6. Jälkiarvioinnin tekijän on oltava tuen myöntävästä viranomaisesta riippumaton asiantuntija, ja arviointi on tehtävä arviointisuunnitelman mukaisesti. Jokaiseen arviointiin on sisällyttävä vähintään yksi väliarviointiraportti ja yksi lopullinen arviointiraportti. Jäsenvaltioiden on julkaistava molemmat raportit.
7. Lopullinen arviointiraportti on toimitettava komissiolle vähintään yhdeksän kuukautta ennen poikkeuksen saaneen ohjelman voimassaolon päättymistä. Tätä määräaikaa voidaan lyhentää ohjelmissa, joista on laadittava arviointi niiden kahden viimeisen toteutusvuoden aikana. Arviointien tarkka laajuus ja järjestelyt vahvistetaan arviointisuunnitelman hyväksymispäätöksessä. Kun ilmoitetaan myöhemmästä tukitoimenpiteestä, jolla on samanlainen tavoite, on kuvattava, miten arvioinnin tulokset on otettu huomioon.

21 artikla

Valvonta

1. Jotta komissio voi valvoa tämän asetuksen nojalla ilmoitusvaatimuksesta vapautettua tukea, jäsenvaltioiden on säilytettävä yksityiskohtainen asiakirja-aineisto, joka sisältää tarvittavat tiedot ja asiakirjatodisteet, joiden perusteella voidaan vahvistaa, että kaikki tässä asetuksessa säädetyt edellytykset täyttyvät. Asiakirja-aineisto on säilytettävä kymmenen vuoden ajan siitä päivästä alkaen, jona tapauskohtainen tuki myönnettiin tai jona ohjelman viimeinen yksittäinen tuki myönnettiin.
2. Kun on kyse ohjelmista, joiden perusteella verotukea myönnetään automaattisesti, kuten tuensaajien veroilmoituksiin perustuvat ohjelmat, ja joissa ei ennakolta varmisteta kaikkien sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevien edellytysten täyttymistä kunkin tuensaajan osalta, jäsenvaltioiden on varmistettava säännöllisesti, vähintään jälkikäteen ja otannan perusteella, että kaikki sisämarkkinoille soveltuvuutta koskevat edellytykset täyttyvät, ja tehtävä tarvittavat päätelmät. Jäsenvaltioiden on säilytettävä yksityiskohtaiset tiedot näistä varmistuksista vähintään kymmenen vuoden ajan valvontatoimien toteuttamispäivästä.
3. Komissio voi pyytää kullakin jäsenvaltiolta kaikkia tietoja ja asiakirjatodisteita, jotka se katsoo tarvitsevänsä voidakseen valvoa tämän asetuksen soveltamista, mukaan lukien 1 ja 2 kohdassa mainitut tiedot. Kyseisen jäsenvaltion on toimitettava komissiolle pyydetty tiedot ja asiakirjatodisteet 20 työpäivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta tai pyynnössä asetettavan pidemmän määräajan kuluessa.

IV luku – Loppusäännökset

22 artikla

Siirtymäsäännökset

1. Tätä asetusta, lukuun ottamatta 9 artiklaa, sovelletaan ennen tämän asetuksen asiaankuuluvien säännösten voimaantuloa myönnettyyn yksittäiseen tukeen, jos tuki täyttää kaikki tässä asetuksessa säädetyt edellytykset.
2. Komissio arvioi kaikki tuet, joita ei ole vapautettu perussopimuksen 108 artiklan 3 kohdan mukaisesta ilmoitusvaatimuksesta tämän asetuksen nojalla, asiaa koskevien puitteiden, suuntaviivojen, tiedonantojen ja ilmoitusten mukaisesti.
3. Tämän asetuksen voimassaolon päätyttyä sen nojalla poikkeuksen saaneisiin tukiohjelmiin sovelletaan edelleen poikkeusta kuuden kuukauden siirtymäkauden ajan.

23 artikla

1. Tämä asetus tulee voimaan XX päivänä XXkuuta XXXX.
2. Sitä sovelletaan XX päivään XXkuuta XXXX.

Tehty Brysselissä

Komission puolesta

*Puheenjohtaja
Ursula von der Leyen*

LIITE I

Pk-yrityksen määritelmä

1 artikla

Yritys

Yrityksiksi katsotaan niiden oikeudellisesta muodosta riippumatta kaikki yksiköt, jotka harjoittavat taloudellista toimintaa. Yrityksiksi katsotaan erityisesti yksiköt, jotka harjoittavat käsiteollista toimintaa tai muuta toimintaa yksin tai perheen voimin, henkilöyhtiöt taikka taloudellista toimintaa säännöllisesti harjoittavat yhdistykset.

2 artikla

Yritysluokkien määrittelyssä käytettävät henkilöstömäärät ja rahamääräiset raja-arvot

1. Mikroyritysten sekä pienten ja keskisuurten yritysten, jäljempänä 'pk-yritykset', luokka koostuu yrityksistä, joiden palveluksessa on vähemmän kuin 250 työntekijää ja joiden vuosiliikevaihto on enintään 50 miljoonaa euroa tai taseen loppusumma on enintään 43 miljoonaa euroa.
2. Pk-yritysten luokassa pieni yritys määritellään yritykseksi, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 50 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto tai taseen loppusumma on enintään 10 miljoonaa euroa.
3. Pk-yritysten luokassa mikroyritys määritellään yritykseksi, jonka palveluksessa on vähemmän kuin 10 työntekijää ja jonka vuosiliikevaihto tai taseen loppusumma on enintään 2 miljoonaa euroa.

3 artikla

Henkilöstömäärän ja rahamääräisten arvojen laskennassa huomioon otettavat yritystyytit

1. Riippumattomia yrityksiä ovat kaikki yritykset, joita ei pidetä 2 kohdassa tarkoitettuina omistusyhteisyriksinä tai 3 kohdassa tarkoitettuina sidosyrityksinä.
2. Omistusyhteisyriksinä ovat kaikki yritykset, joita ei pidetä 3 kohdassa tarkoitettuina sidosyrityksinä ja joiden välillä on seuraava suhde: yritys (omistusketjussa ylempänä oleva yritys) omistaa yksin tai yhdessä yhden tai useamman 3 kohdassa tarkoitettua sidosyrityksen kanssa vähintään 25 prosenttia toisen yrityksen (omistusketjussa alempana olevan yrityksen) pääomasta tai äänimäärästä.

Yritystä voidaan kuitenkin pitää riippumattomana eli sellaisena yrityksenä, jolla ei ole omistusyhteisyriksinä, vaikka 25 prosentin kynnysarvo saavutettaisiin tai ylitettäisiin, kun on kyse seuraavista sijoittajaluokista, edellyttäen, että nämä sijoittajat eivät yksin tai yhdessä ole 3 kohdassa tarkoitettua sidossuhteessa kyseiseen yritykseen:

- a) julkiset sijoitusyhtiöt, riskipääomayhtiöt, riskipääomasijoituksia säännöllisesti tekevät luonnolliset henkilöt tai luonnollisten henkilöiden ryhmät (business angels), jotka sijoittavat

omia varoja muihin kuin pörssissä noteerattuihin yrityksiin, kuitenkin siten, että näiden samaan yritykseen tehtyjen sijoitusten kokonaismäärä saa olla enintään 1 250 000 euroa;

- b) korkeakoulut tai voittoa tavoittelemattomat tutkimuskeskukset;
- c) institutionaaliset sijoittajat, mukaan lukien aluekehitysrahastot;
- d) paikalliset itsehallintoelimet, joiden vuosibudjetti on alle 10 miljoonaa euroa ja jotka edustavat alle 5000:ta asukasta.

3. Sidosyrityksiä ovat yritykset, joiden välillä vallitsee jokin seuraavista suhteista:

- a) yrityksellä on enemmistö toisen yrityksen osakkeenomistajien tai jäsenten äänimäärästä;
- b) yrityksellä on oikeus asettaa tai erottaa toisen yrityksen hallinto-, johto- tai valvontaelimen jäsenten enemmistön;
- c) yrityksellä on oikeus käyttää määräysvaltaa toisessa yrityksessä tämän kanssa tehdyn sopimuksen taikka tämän perustamiskirjan, yhtiöjärjestyksen tai sääntöjen määräyksen nojalla;
- d) toisen yrityksen osakkeenomistajana tai jäsenenä olevan yrityksen hallinnassa on toisen yrityksen muiden osakkeenomistajien tai jäsenten kanssa tehdyn sopimuksen nojalla yksin enemmistö kyseisen yrityksen osakkeenomistajien tai jäsenten äänimäärästä.

Oletetaan, että määräävää vaikutusta asianomaiseen yritykseen ei ole, jos 2 kohdan toisessa alakohdassa mainitut sijoittajat eivät osallistu välittömästi tai välillisesti asianomaisen yrityksen johtamiseen, sanotun kuitenkaan rajoittamatta kyseisten sijoittajien oikeuksia osakkeenomistajina tai jäseninä.

Yritykset, joilla on jokin ensimmäisessä alakohdassa tarkoitetuista suhteista yhden tai useamman muun yrityksen välityksellä tai 2 kohdassa tarkoitettujen sijoittajien kanssa, katsotaan myös sidosyrityksiksi.

Yritykset, joilla on jokin näistä suhteista luonnollisen henkilön tai yhdessä toimivien luonnollisten henkilöiden ryhmän kautta, katsotaan myös sidosyrityksiksi, jos ne harjoittavat toimintaansa tai osaa toiminnoistaan samoilla merkityksellisillä markkinoilla tai lähimarkkinoilla.

Lähimarkkinoina pidetään tuotteen tai palvelun markkinoita, jotka välittömästi edeltävät tai seuraavat tuotantoketjussa merkityksellisiä markkinoita.

4. Edellä 2 kohdan toisessa alakohdassa tarkoitettuja tapauksia lukuun ottamatta yritystä, jonka pääomasta tai äänimäärästä vähintään 25 prosenttia on yhden tai useamman yksin tai yhdessä toimivan julkisyhteisön tai laitoksen hallinnassa, ei voida pitää pk-yrityksenä.

5. Yritys voi antaa ilmoituksen siitä, että se määritellään itsenäiseksi yritykseksi, omistusyhteysyritykseksi tai sidosyritykseksi, sekä 2 artiklan mukaisia raja-arvoja koskevista tiedoista. Ilmoitus voidaan antaa vaikka yrityksen pääoma olisi jakautunut siten, että sen omistuksen täsmällinen määrittely ei ole mahdollista, jos yritys antaa vilpittömässä mielessä ilmoituksen oikeutetusta oletuksesta, jonka mukaan vähintään 25 prosentin osuutta yrityksestä ei ole yhden yrityksen tai yhteisesti useamman toisiinsa sidoksissa olevan yrityksen

omistuksessa. Ilmoituksen tekeminen ei rajoita kansallisen tai unionin tason sääntelyn mukaisten tarkastusten ja todentamisten suorittamista.

4 artikla

Henkilöstömäärän ja rahamääräisten arvojen laskennassa käytettävät tiedot ja tarkastelujakso

1. Henkilöstömäärän ja rahamääräisten arvojen laskennassa käytettävät tiedot koskevat viimeistä päättynyttä tilikautta, ja ne lasketaan vuosittain. Laskennassa käytetään tilinpäätöshetken tietoja. Liikevaihdon määrä lasketaan ilman arvonlisäveroa ja muita välillisiä veroja.
2. Kun yrityksen vuotuiset tiedot tilinpäätöshetkellä ylittävät tai alittavat 2 artiklassa mainitut henkilöstömäärää koskevat tai rahamääräiset raja-arvot, yritys saavuttaa tai menettää keskisuuren yrityksen, pienen yrityksen tai mikroyrityksen aseman ainoastaan siinä tapauksessa, että ylitys tai alitus toistuu kahtena peräkkäisenä tilivuotena.
3. Kun kyseessä on sellainen vastikään perustettu yritys, jonka tilejä ei ole vielä päätetty, tarkasteltavat tiedot vahvistetaan tilikauden kuluessa tehdyn luotettavan arvion perusteella.

5 artikla

Henkilöstömäärä

1. Henkilöstömäärä vastaa vuosityöyksiköiden (VTY) määrää, toisin sanoen kyseisessä yrityksessä tai tämän yrityksen lukuun työskennelleiden kokopäiväisten työntekijöiden määrää yhden vuoden aikana. Niiden henkilöiden tekemä työ, jotka eivät ole työskennelleet koko vuotta tai jotka ovat työskennelleet osa-aikaisesti, kestosta riippumatta, ja kausityö lasketaan VTY:n osina. Henkilöstömäärään luetaan
 - a) palkansaajat;
 - b) kyseisen yrityksen lukuun ja sen alaisuudessa työskentelevät henkilöt, jotka rinnastetaan palkansaajiin kansallisen lainsäädännön mukaan;
 - c) yrityksen johtamiseen osallistuvat omistajat;
 - d) yrityksessä säännöllisesti työskentelevät yhtiökumppanit, jotka saavat yritykseltä rahamääräisiä etuja.
2. Oppisopimussuhteessa tai ammatillisessa koulutuksessa olevia opiskelijoita, jotka ovat oppisopimus- tai ammatillista koulutusta koskevassa sopimussuhteessa, ei lueta henkilöstömäärään. Äitiyslomien ja vanhempainlomien kesto ei oteta huomioon laskennassa.

6 artikla

Yrityksen tietojen määräytyminen

1. Riippumattoman yrityksen tiedot, mukaan lukien henkilöstömäärää koskevat tiedot, määräytyvät tämän yhden yrityksen tilinpäätöksen perusteella.

2. Yrityksen, jolla on omistusyhteys- tai sidosyrityksiä, tiedot, mukaan lukien henkilöstömäärää koskevat tiedot, määräytyvät yrityksen tilinpäätös- ja muiden tietojen perusteella tai, jos sellainen on tehty, kyseisen yrityksen konsolidoidun tilinpäätöksen tai sellaisen konsolidoidun tilinpäätöksen perusteella, johon on lisätty yrityksen tiedot.

Ensimmäisessä alakohdassa tarkoitettuihin tietoihin lisätään asianomaisen yrityksen niiden omistusyhteisyritysten tiedot, jotka välittömästi edeltävät tai seuraavat omistusketjussa kyseistä yritystä. Lisääminen tehdään suhteessa pääoma- tai äänimääräosuuteen (suurempi näistä prosenttiosuuksista). Jos kyseessä on ristikkäinen omistusyhteys, käytetään näistä prosenttiosuuksista suurinta.

Ensimmäisessä ja toisessa alakohdassa tarkoitettuihin tietoihin lisätään 100 prosenttia niiden yritysten tiedoista, jotka ovat välittömästi tai välillisesti sidoksissa asianomaiseen yritykseen ja joita ei ole jo lisätty konsolidoituihin tilinpäätöstietoihin.

3. Edellä 2 kohdan soveltamiseksi asianomaisen yrityksen omistusyhteisyritysten tiedot määräytyvät tilinpäätös- ja muiden tietojen perusteella, jotka on mahdollisesti konsolidoitu. Tietoihin lisätään 100 prosenttia näiden omistusyhteisyritysten sidosyritysten tiedoista, jos niitä ei ole jo lisätty konsolidoituihin tilinpäätöstietoihin.

Edellä 2 kohdan soveltamiseksi asianomaisen yrityksen sidosyritysten tiedot määräytyvät tilinpäätös- ja muiden tietojen perusteella, jotka on mahdollisesti konsolidoitu. Näihin tietoihin lisätään suhteuttaen kyseisten sidosyritysten niiden omistusyhteisyritysten tiedot, jotka välittömästi edeltävät tai seuraavat omistusketjussa kyseistä yritystä, jollei näitä tietoja ole jo sisällytetty konsolidoituun tilinpäätökseen suhteessa, joka vastaa vähintään 2 kohdan toisessa alakohdassa määriteltyä prosenttiosuutta.

4. Jos konsolidoiduista tilinpäätöstiedoista ei käy ilmi tietyn yrityksen henkilöstömäärää, tämä määrä lasketaan lisäämällä suhteuttaen kyseisen yrityksen omistusyhteisyrityksiä koskevat tiedot sekä lisäämällä kyseisen yrityksen tietoihin sen sidosyrityksiä koskevat tiedot.

Liite II

Kuljetusalan ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalaan kuuluvat toimenpiteet ja toimenpiteet, joista on ilmoitettava maakuljetusala ja multimodaalista kuljetusta koskevien suuntaviivojen mukaisesti.

Ensisijainen tarkoitus	Kuljetusalan ryhmäpoikkeusasetus		Maakuljetusala ja multimodaalista kuljetusta koskevat suuntaviivat	
	Toimenpide	Sallittu intensiteetti	Toimenpide	Sallittu intensiteetti
Toimintatuki kuljetuksen ulkoisten kustannusten vähentämiseksi	Tukiohjelmat	50 % tukikelpoisista kustannuksista [60] % tukikelpoisista kustannuksista yhdistettyihin kuljetuksiin myönnettävän tuen osalta	Tapauskohtainen tuki Tukiohjelmat, joissa intensiteetti ylittää kuljetusalan ryhmäpoikkeusasetuksessa sallitut intensiteetit Tukiohjelmat, joissa ei sovelleta komission käsikirjaa	75 % tukikelpoisista kustannuksista
Toimintatuki uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseksi	Tukiohjelmat Ohjelmasta myönnetyn yksittäisen tuen määrä hanketta kohti < 15 miljoonaa euroa	80 % ensimmäisen toimintavuoden, 70 % toisen toimintavuoden, 60 % kolmannen toimintavuoden, 50 % neljännen toimintavuoden ja 40 % viidennen toimintavuoden tukikelpoisista kustannuksista	Tapauskohtainen tuki Ohjelmasta myönnetyn yksittäisen tuen määrä hanketta kohti ≥ 15 miljoonaa euroa	80 % ensimmäisen toimintavuoden, 70 % toisen toimintavuoden, 60 % kolmannen toimintavuoden, 50 % neljännen toimintavuoden ja 40 % viidennen toimintavuoden tukikelpoisista kustannuksista
Investointituki raide- tai sisävesiliikenteen yhden liikennemuodon tai multimodaalisten rakenteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen	Tukiohjelmat Ohjelmasta myönnetyn yksittäisen tuen määrä hanketta kohti < 20 miljoonaa euroa Tapauskohtainen tuki kestävän multimodaalisen tavaraliikenteen	50 % tukikelpoisista kustannuksista, kun tuki on < 3 miljoonaa euroa hanketta kohti 50 % tukikelpoisista kustannuksista, mutta tukikelpoisten kustannusten sekä investoinnin	Tapauskohtainen tuki Tapauskohtainen tuki kestävän multimodaalisen tavaraliikenteen terminaaleja varten ≥ 10 miljoonaa euroa Ohjelmasta myönnetyn	Rahoitusvaje rajattu 100 %:iin tukikelpoisista kustannuksista Ei kynnysarvoa, jos tapauskohtainen tuki myönnetään tarjouskilpailu menettelyllä

	terminaaleja varten < 10 miljoonaa euroa	<i>pitoajan yhteenlasketun liikevoiton ja investoinnin loppuarvon summan välisen erotuksen määräämissä rajoissa, kun tuki on ≥ 3 miljoonaa euroa hanketta kohti</i>	yksittäisen tuen määrä hanketta kohti ≥ 20 miljoonaa euroa Tukiohjelmat, joissa intensiteetti ylittää kuljetusalan ryhmäpoikkeusasetuksessa sallitut intensiteetit	
Investointituki yksityisraiteiden rakentamiseen, parantamiseen ja uudistamiseen	Tukiohjelmat Ohjelmasta myönnetyn yksittäisen tuen määrä hanketta kohti < 2 miljoonaa euroa	<i>50 % tukikelpoisista kustannuksista, kun tuki on < 500 000 euroa hanketta kohti</i> <i>50 % tukikelpoisista kustannuksista, mutta tukikelpoisten kustannusten sekä investoinnin pitoajan yhteenlasketun liikevoiton ja investoinnin loppuarvon summan välisen erotuksen määräämissä rajoissa, kun tuki on $\geq 500\,000$ euroa hanketta kohti</i>	Tapauskohtainen tuki Ohjelmasta myönnetyn yksittäisen tuen määrä hanketta kohti ≥ 2 miljoonaa euroa Tukiohjelmat, joissa intensiteetti ylittää kuljetusalan ryhmäpoikkeusasetuksessa sallitut intensiteetit	<i>Rahoitusvaje rajattu 100 %:iin tukikelpoisista kustannuksista</i>
Investointituki raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen hankintaan	Tukiohjelmat	<i>Perusteena olevan lainan nimellismäärä \leq tukikelpoiset kustannukset Takaos $\leq 80\%$ perusteena olevasta lainasta</i>	Tapauskohtainen tuki Tukiohjelmat, joissa intensiteetti ylittää kuljetusalan ryhmäpoikkeusasetuksessa sallitut intensiteetit	<i>Perusteena olevan lainan nimellismäärä \leq tukikelpoiset kustannukset Takaos $\leq 90\%$ perusteena olevasta lainasta</i>
Investointituki intermodaalisten lastausyksiköiden ja aluksilla käytettävien	Tukiohjelmat	<i>30 % tukikelpoisista kustannuksista (intermodaaliset lastausyksiköt)</i>	Ei sovelleta	

nostureiden hankintaan		20 % <i>tukikelpoisista kustannuksista (aluksilla käytettävät nosturit)</i>		
Investointituki yhteentoimivuuden parantamiseen	Tukiohjelmat	50 % <i>tukikelpoisista kustannuksista</i> 80 % <i>tukikelpoisista kustannuksista (ERTMS ja DAC)</i>	Tapauskohtainen tuki Tukiohjelmat, joissa intensiteetti ylittää kuljetusalan ryhmäpoikkeusas etuksessa sallitut intensiteetit tai joihin sisältyy kuljetusalan ryhmäpoikkeusas etuksen soveltamisalan ulkopuolisia investointeja	50 % <i>tukikelpoisista kustannuksista</i> 80 % <i>tukikelpoisista kustannuksista (ERTMS ja DAC)</i> <i>Rahoitusvaje rajattu 100 %:iin tukikelpoisista kustannuksista</i>
Investointituki kulkuneuvojen sekä kestävää multimodaalista kuljetusta varten tarvittavien laitteiden tekniseen mukauttamiseen ja nykyaikaistamiseen	Tukiohjelmat	20 % <i>tukikelpoisista kustannuksista</i>	Tapauskohtainen tuki Tukiohjelmat, joissa intensiteetti ylittää kuljetusalan ryhmäpoikkeusas etuksessa sallitut intensiteetit tai joihin sisältyy kuljetusalan ryhmäpoikkeusas etuksen soveltamisalan ulkopuolisia investointeja	20 % <i>tukikelpoisista kustannuksista</i> <i>Rahoitusvaje rajattu 100 %:iin tukikelpoisista kustannuksista</i>

Liite III

TÄMÄN ASETUKSEN EDELLYTYSTEN NOJALLA POIKKEUKSEN SAANUTTA VALTIONTUKEA KOSKEVAT TIEDOT

I OSA – Toimitetaan 19 artiklan mukaisesti komission sähköisen ilmoitusjärjestelmän kautta

Tuen numero	<i>(komissio täyttää tämän kohdan)</i>	
Jäsenvaltio	.....
Jäsenvaltion viitenumero	.....
Alue	Alueen (alueiden) nimi (NUTS ⁽¹⁾)	Aluetukiluokitus ⁽²⁾

Myöntävä viranomainen	Nimi	.....
	Osoite	.....
	Verkkosivut	.....
Tukitoimenpiteen nimike	.....
Kansallinen oikeusperusta (mainitaan julkaisuviite)	.....
Linkki tukitoimenpidettä koskevaan koko tekstiin	.....
Toimenpidetyyppi	<input type="checkbox"/> Ohjelma	
	<input type="checkbox"/> Tapauskohtainen tuki	Tuensaajan nimi ja konserni ⁽³⁾, johon se kuuluu
	
Voimassa olevan tukiohjelman tai tapauskohtaisen tuen muutos		Komission käyttämä tuen numero
	<input type="checkbox"/> Jatkaminen	.....
	<input type="checkbox"/> Muuttaminen	.....
Kesto ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Ohjelma	pp.kk.vvvv – pp.kk.vvvv
Myöntämispäivä ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> Tapauskohtainen tuki	pp.kk.vvvv
Toimiala(t)	<input type="checkbox"/> Kaikki tukikelpoiset toimialat	
	<input type="checkbox"/> Rajattu tiettyihin aloihin – täsmennetään NACE:n kolminumerotasolla ⁽⁶⁾
	
	

Tuensaajatyyppi	<input type="checkbox"/> Pk-yritys		
	<input type="checkbox"/> Suuret yritykset		
Talousarvio	Ohjelman mukainen suunniteltu vuosibudjetin kokonaismäärä ⁽⁷⁾	Kansallisessa valuutassa (kokonaislukuina)	
	Yritykselle myönnetyn tapauskohtaisen tuen kokonaismäärä ⁽⁸⁾	Kansallisessa valuutassa (kokonaislukuina)	
	<input type="checkbox"/> Takaukset ⁽⁹⁾	Kansallisessa valuutassa (kokonaislukuina)	
Tukiväline	<input type="checkbox"/> Avustus/Korkotuki		
	<input type="checkbox"/> Laina / Takaisinmaksettavat ennakot		
	<input type="checkbox"/> Takaus (tarvittaessa viittaus komission päätökseen ⁽¹⁰⁾)		
	<input type="checkbox"/> Veroetuus tai verovapautus		
	<input type="checkbox"/> Riskirahoitus		
	<input type="checkbox"/> Muu (täsmennettävä)		
	<p>Mihin seuraavista laajoista ryhmistä se soveltuisi parhaiten vaikutuksensa/tarkoituksensa kannalta :</p> <input type="checkbox"/> Avustus <input type="checkbox"/> Laina <input type="checkbox"/> Takaus <input type="checkbox"/> Veroetuus <input type="checkbox"/> Riskirahoitus		
<input type="checkbox"/> Jos EU:n rahastoista saadaan yhteisrahoitusta	EU:n rahaston nimi:	Rahoituksen määrä (EU:n rahastoa kohden)	Kansallisessa valuutassa ... (kokonaislukuina)
<p>⁽¹⁾ Tilastollisten alueyksiköiden nimikkeistö (NUTS - Nomenclature of Territorial Units for Statistics). Yleensä käytetään tasoa 2</p> <p>⁽²⁾ Perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukainen alue (a-alue), perussopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukainen alue (c-alue), alueellisen tuen ulkopuolelle jäävä alue (n-alue).</p> <p>⁽³⁾ Sovellettaessa perussopimuksen kilpailusääntöjä ja tätä asetusta yrityksellä tarkoitetaan kaikkia taloudellista toimintaa harjoittavia yksiköitä riippumatta niiden oikeudellisesta muodosta ja rahoitustavasta. Unionin tuomioistuin on vahvistanut, että saman yksikön (oikeudellisessa tai tosiasiallisessa) valvonnassa olevat yksiköt olisi katsottava yhdeksi yritykseksi.</p> <p>⁽⁴⁾ Ajanjakso, jonka kuluessa myöntävä viranomainen voi sitoutua tuen myöntämiseen.</p> <p>⁽⁵⁾ Määritetään asetuksen 2 artiklan 27 alakohdan mukaisesti.</p> <p>⁽⁶⁾ NACE Rev. 2 on Euroopan yhteisön tilastollinen toimialaluokitus. Yleensä käytetään kolminumerotasoa.</p> <p>⁽⁷⁾ Jos kyseessä on tukiohjelma: Ilmoitetaan kaikkien ohjelmaan sisältyvien tukivälineiden osalta suunniteltu vuosibudjetin kokonaismäärä tai arvioitu vuotuinen verotulojen menetys.</p> <p>⁽⁸⁾ Tapauskohtaisen tuen tapauksessa ilmoitetaan kokonaistukimäärä / verotulojen menetys.</p> <p>⁽⁹⁾ Takausten osalta ilmoitetaan takauksen kohteena olevien lainojen (enimmäis)määrä.</p> <p>⁽¹⁰⁾ Tarvittaessa viittaus komission päätökseen, jolla hyväksytään bruttoavustusekvivalentin laskentamenetelmä asetuksen 5 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaisesti.</p>			

II OSA – Toimitetaan 19 artiklan mukaisesti komission sähköisen ilmoitusjärjestelmän kautta

Ilmoittakaa, minkä kuljetusalan ryhmäpoikkeusasetuksen säännöksen nojalla tukitoimenpide toteutetaan.

Ensisijainen tarkoitus	Tuen enimmäisintensiteetti prosentteina	Kokonaisbudjetti
------------------------	---	------------------

	tukikelpoisista kustannuksista	
Toimintatukiohjelma ulkoisten kustannusten vähentämiseksi (10 artikla)	... %	... (kansallista valuuttaa) (ohjelmaa kohti vuodessa)
Toimintatukiohjelma uusien kaupallisten yhteyksien avaamiseksi (11 artikla)	... %	... (kansallista valuuttaa)
Investointitukiohjelma rakenteita varten (12 artikla)	... %	... (kansallista valuuttaa)
Tapauskohtainen investointituki kestävän multimodaalisen tavaraliikenteen terminaaleja varten (12 artikla)	... %	... (kansallista valuuttaa) (hanketta kohti)
Investointitukiohjelma yksityisraiteita varten (13 artikla)	... %	... (kansallista valuuttaa)
Investointitukiohjelma raide- tai sisävesikuljetuksia varten tarkoitettujen kulkuneuvojen hankkimiseksi (14 artikla)	... %	... (kansallista valuuttaa)
Investointitukiohjelma intermodaalisten lastausyksiköiden ja aluksilla käytettävien nostureiden hankkimiseksi (15 artikla)	... %	... (kansallista valuuttaa)
Investointitukiohjelma yhteentoimivuuden parantamiseksi (16 artikla)	... %	... (kansallista valuuttaa)
Investointitukiohjelma teknistä mukauttamista ja nykyaikaistamista varten (17 artikla)	... %	... (kansallista valuuttaa)

Liite IV

9 artiklassa säädetty tietojen julkaisemista koskevat säännökset

Jäsenvaltioiden on järjestettävä kattavat valtiontukien verkkosivustonsa, joilla 7 artiklassa säädetty tiedot julkaistaan, siten, että tiedot löytyvät helposti. Tiedot on julkaistava taulukkomuodossa, joka mahdollistaa hakujen tekemisen, tietojen poiminnan ja julkaisemisen internetissä helposti, esimerkiksi csv- tai xml-muodossa. Verkkosivustolle on myönnettävä rajoitukseton pääsy kaikille asianomaisille osapuolille. Verkkosivustolle pääsy ei saa edellyttää käyttäjän aikaisempaa rekisteröitymistä.

Myönnetystä yksittäisestä tuesta on julkaistava seuraavat tiedot 9 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti:

- a) Tuensaajan nimi
- b) Tuensaajan tunnistus
- c) Yritystyyppi (pk-yritys/suuri yritys) myöntämisaikana
- d) Alue, jolla tuensaaja sijaitsee, NUTS II-tasolla³³
- e) Toimiala NACE:n³⁴ kolminumerotasolla
- f) Tukiosa, kokonaislukuna kansallisessa valuutassa³⁵
- g) Tukiväline³⁶ (avustus/korkotuki, laina/takaisinmaksettava ennakko/takaisinmaksettava avustus, takaus, veroetuus tai verovapautus, riskirahoitus, muu (täsmennettävä))
- h) Myöntämispäivä
- i) Tuen tarkoitus
- j) Tuen myöntävä viranomainen
- k) Tukitoimenpiteen viite³⁷.

³³ Tilastollisten alueyksiköiden nimikkeistö (NUTS – Nomenclature of Territorial Units for Statistics). Yleensä alueista käytetään tasoa 2.

³⁴ Euroopan Parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1893/2006, annettu 20 päivänä joulukuuta 2006, tilastollisen toimialaluokituksen NACE Rev. 2 vahvistamisesta sekä neuvoston asetuksen (ETY) N:o 3037/90 ja tiettyjen eri tilastoaloja koskevien yhteisön asetusten muuttamisesta (EUVL L 393, 30.12.2006, s. 1).

³⁵ Toimintatuen tapauksessa ilmoitetaan vuotuinen tukimäärä tuensaajaa kohti, investointituen tapauksessa investointimäärä ja 12 artiklassa tarkoitettujen toimenpiteiden tapauksessa bruttoavustusekvivalentti.

³⁶ Jos tuki myönnetään useammista tukivälineistä, on ilmoitettava välinekohtaiset tukimäärät.

³⁷ Komission tämän asetuksen 11 artiklassa tarkoitettua sähköisessä menettelyssä ilmoittama viite.