



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

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

ANNEX

**SENSITIVE\***  
*UNTIL ADOPTION*

## **BILAGA**

*till*

### **KOMMISSIONENS MEDDELANDE**

**om godkännande av innehållet i ett utkast till kommissionens förordning genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 93, 107 och 108 i fördraget**

---

\* 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>

**BILAGA**  
**Kommissionens förordning genom vilken vissa kategorier av stöd till sektorerna för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar och multimodala transporter förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 93, 107 och 108 i fördraget**

(Text av betydelse för EES)

**UTKAST**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.4,

Rådets förordning (EU) 2022/2586 av den 19 december 2022 om tillämpningen av artiklarna 93, 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på vissa slag av statligt stöd till sektorerna för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar och multimodala transporter<sup>1</sup>, särskilt artikel 1.

efter att ha rådfrågat den rådgivande kommittén för statligt stöd, och

av följande skäl:

- (1) Statlig finansiering som uppfyller kriterierna i artikel 107.1 i fördraget utgör statligt stöd och ska anmälas till kommissionen i enlighet med artikel 108.3 i fördraget. Rådet får dock, i enlighet med artikel 109 i fördraget, fastställa kategorier av stöd som ska vara undantagna från denna anmälningsskyldighet. I enlighet med artikel 108.4 i fördraget får kommissionen anta förordningar avseende dessa kategorier av statligt stöd.
- (2) Genom rådets förordning (EU) nr 2022/2586 bemyndigas kommissionen att förklara att stöd till samordning av transporter som avses i artikel 93 i fördraget på vissa villkor kan undantas från anmälningsskyldigheten.
- (3) Stöd till järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar och multimodala transporter anses vara förenligt med fördraget, om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det utgör ersättning för allmän trafikplikt i enlighet med artikel 93 i fördraget.
- (4) För att uppnå EU:s klimatneutralitetsmål som kommissionen föreslog 2019 och som fastställs i den europeiska gröna given<sup>2</sup> krävs en grundläggande grön och digital omställning av transporterna i EU. Som en del av kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet från 2020<sup>3</sup> uppmanade EU medlemsstaterna att vidta åtgärder för att göra alla transportsätt mer hållbara och främja en övergång till mer hållbara transportsätt.

---

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

<sup>2</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén *Den europeiska gröna given* (COM(2019) 640 final).

<sup>3</sup> COM(2020) 789 final.

- (5) I artikel 11 i fördraget framhålls unionens engagemang för miljöskydd och hållbarhet, och det betonas att miljökrav ska integreras i utformningen och genomförandet av dess politik och verksamhet. Kommissionen erkänner vikten av hållbara metoder inom transportsektorn.
- (6) Kommissionens erfarenhet av att tillämpa artikel 93 i fördraget visar att vissa kategorier av statligt stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter inte ger upphov till någon betydande snedvridning av konkurrens och handel mellan medlemsstaterna, under förutsättning att de uppfyller vissa tydliga förenlighetskriterier som fastställts på grundval av omfattande beslutspraxis.
- (7) Denna förordning bör tillämpas på statliga stödåtgärder som beviljas företag inom de sektorerna för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar och multimodala transporter
- (8) Stöd som uppfyller samtliga villkor i denna förordning, både generella och specifika för respektive stödkategori, bör vara undantagna från anmälningsskyddet i artikel 108.3 i fördraget.
- (9) Statligt stöd enligt artikel 107.1 i fördraget som inte omfattas av denna förordning kommer att fortsätta att omfattas av anmälningsskyddet i artikel 108.3 i fördraget. Denna förordning påverkar inte medlemsstaternas möjlighet att anmäla stöd med mål som motsvarar mål som omfattas av denna förordning.
- (10) Denna förordning bör möjliggöra ökad förenkling och stärkt insyn, effektiv utvärdering och kontroller av efterlevnaden av reglerna om statligt stöd på nationell nivå och EU-nivå, samtidigt som kommissionens och medlemsstaternas institutionella befogenheter bevaras. Detta ligger i linje med kommissionens meddelande om modernisering av det statliga stödet i EU<sup>4</sup> och resultatet av den kontroll av ändamålsenligheten som kommissionen genomförde 2020<sup>5</sup> och som belyste behovet av att minska de administrativa bördorna och säkerställa effektiva offentliga utgifter.
- (11) De allmänna villkoren för tillämpningen av denna förordning fastställs på grundval av ett antal gemensamma principer som säkerställer att stödet i) syftar till transportsamordning, ii) har en tydlig stimulanseffekt, iii) är nödvändigt, lämpligt och proportionerligt, iv) beviljas med full insyn och omfattas av en kontrollmekanism och regelbunden utvärdering, och v) inte påverkar konkurrens och handel i en omfattning som äventyrar EU:s allmänna intressen.
- (12) För att säkerställa att stödet är nödvändigt och fungerar som stimulans till ytterligare utveckling av verksamheter eller projekt bör denna förordning inte gälla stöd till verksamheter som stödmottagaren skulle bedriva även utan stöd. Stöd bör undantas från anmälningsskyddet enligt denna förordning endast om arbetet med det projekt eller den verksamhet som får stöd inleds efter det att stödmottagaren har lämnat in en skriftlig ansökan om stöd.

---

<sup>4</sup> COM(2012) 209, 8.5.2012.

<sup>5</sup> Arbetsdokument från kommissionens avdelningar av den 30 oktober 2020, *Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance*, SWD(2020)257 final (inte översatt till svenska).

- (13) När det gäller investeringsstöd för särskilda ändamål som omfattas av denna förordning och som ges en stödmottagare som är ett stort företag bör medlemsstaten se till att stödmottagaren, förutom att uppfylla de villkor rörande stimulanseffekt som är tillämpliga på stödmottagare som är små och medelstora företag, i en intern handling har bevisat och analyserat det understödda projektets eller den understödda verksamhetens lönsamhet med eller utan stöd. I sådana fall bör medlemsstaten kontrollera att dokumentationen bekräftar att stödet kommer att leda till en betydande ökning av omfattningen av den investering som stödet går till, en betydande ökning av det totala belopp som stödmottagaren satsar på sådana investeringar och/eller en betydande ökning av takten i slutförandet av investeringen.
- (14) Automatiska stödordningar i form av skatteförmåner bör fortsätta att omfattas av ett särskilt villkor när det gäller stimulanseffekt med tanke på att stöd från sådana stödordningar beviljas automatiskt. Detta särskilda villkor innebär att stödordningarna endast bör stödja projekt eller verksamhet där arbetet inleds efter stödordningarnas ikraftträdande. Detta villkor bör dock inte vara tillämpligt i fråga om efterföljande stödordningar, under förutsättning att verksamheten redan omfattades av de tidigare ordningarna i form av skatteförmåner. För bedömningen av stimulanseffekten hos efterföljande stödordningar är den avgörande tidpunkten den tidpunkt då skatteåtgärden inleddes första gången i den ursprungliga ordningen.
- (15) Driftsstöd till sänkande av externa transportkostnader som uppfyller villkoren i denna förordning, bör anses ha en stimulanseffekt om stödet överförs på användarna och därmed ökar efterfrågan på hållbara transporttjänster och byte av transportslag. Offentliggörandet syftar till att öka medvetenheten om vilka åtgärder som finns tillgängliga för att minska skillnaden i konkurrenskraft mellan hållbara landtransportsätt och transporter enbart på väg eller andra konkurrerande men mer förorenande transportsätt, och anses därför säkerställa att stödet återspeglas i det pris som användarna förväntas betala. I alla händelser bör driftsstöd till sänkande av de externa transportkostnaderna inte beviljas om det mer förorenande transportsättet inte utgör ett lönsamt alternativ till ett hållbart transportsätt. I fråga om persontrafik finns det alltid ett mer förorenande kommersiellt lönsamt alternativ till transporter på järnväg eller inre vattenvägar, men inom godstransportsektorn beror konkurrenskraften på de avstånd som måste tillryggaläggas under transporterna. Detta gäller inte transport av enstaka vagnslaster, eftersom en sådan typ av unimodal järnvägstransport, oberoende av tillryggalagd sträcka, är mindre lönsam än transport enbart på väg, vilket beror på kostnaderna för insamling och aggregering av vagnar från olika kunder.
- (16) Med hänsyn till behovet av insyn, likabehandling och effektiv kontroll bör denna förordning endast tillämpas på stöd vars bruttobidragsekvivalent kan räknas ut exakt utan att en riskbedömning behöver göras (*överblickbart stöd*). För vissa stödinstrument, såsom lån, garantier, skatteåtgärder, riskfinansieringsåtgärder och, i synnerhet, förskott med återbetalningsskyldighet, fastställs det i denna förordning på vilka villkor de kan anses överblickbara. Kapitaltillskott bör inte betraktas som överblickbart stöd. I fråga om små och medelstora företag anges i kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier<sup>6</sup> årliga avgiftsnivåer över vilka en statlig garanti inte skulle anses utgöra stöd.
- (17) För att säkerställa att stödet är proportionerligt och begränsat till det belopp som är nödvändigt fastställs i denna förordning högsta tillåtna stödbelopp i form av stödnivåer

---

<sup>6</sup> EUT C 155, 20.6.2008, p. 10.

i förhållande till en uppsättning stödberättigande kostnader. Kommissionens erfarenhet visar att stödnivån fastställs på en nivå som minimerar den snedvridning av konkurrens och handel som orsakas av den verksamhet som får stöd, samtidigt som marknadsmisslyckandet eller något annat hinder för transportsamordningen hanteras på lämpligt sätt.

- (18) Vid beräkningen av stödnivån bör endast stödberättigande kostnader beaktas. Fastställandet av de stödberättigande kostnaderna bör bestyrkas med tydlig, specifik och aktuell dokumentation. Stöd som överstiger den relevanta stödnivån undantas inte genom denna förordning. Alla sifferuppgifter bör avse situationen före skatt eller avdrag för andra avgifter. Stöd som ska betalas ut i flera delbetalningar bör diskonteras till sitt värde vid den tidpunkt då det beviljas. De stödberättigande kostnaderna bör också diskonteras till sitt värde vid den tidpunkt då stödet beviljas. Den räntenivå som bör tillämpas vid diskontering och vid beräkning av stödbeloppet i fråga om stöd som inte beviljas i form av ett direktbidrag bör vara den gällande diskonteringsräntan respektive referensräntan vid tidpunkten för beviljandet av stödet. Räntenivåerna är fastställda i kommissionens meddelande om en översyn av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor<sup>7</sup>.
- (19) Kommissionen bör säkerställa att godkänt stöd inte påverkar konkurrens och handel i en omfattning som äventyrar EU:s allmänna intressen. Därför bör denna förordning inte omfatta stöd till förmån för en stödmottagare som är föremål för ett oreglerat återbetalningskrav till följd av ett tidigare kommissionsbeslut om att ett stöd är olagligt och oförenligt med den inre marknaden.
- (20) Stöd till företag i svårigheter bör uteslutas från tillämpningsområdet för denna förordning eftersom sådant stöd bör bedömas enligt riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter<sup>8</sup>.
- (21) Genom denna förordning konsolideras de omfattande erfarenheter som kommissionen har gjort vid bedömningen av driftsstöd till sänkande av de externa transportkostnaderna. Sådant stöd bör kvantifieras på grundval av de externa kostnader som undviks genom antagandet av en grönare transportlösning, jämfört med ett konkurrerande, mer förorenande transportsätt, såsom enbart vägtransporter. Stödet kan ges i form av en sänkning av de avgifter som järnvägsföretag betalar för att använda järnvägsinfrastrukturen jämfört med de avgifter som vägtransportörer betalar för att använda väginfrastrukturen. Driftsstöd till sänkande av de externa transportkostnaderna bör omfattas av denna förordning endast om snedvridningen av konkurrens och handel är begränsad och omfattas av väldefinierade villkor. Detta är fallet när de externa kostnader som undviks beräknas i enlighet med de regler och metoder som anges i kommissionens handbok om externa transportkostnader<sup>9</sup> och stödnivån ligger under vissa tröskelvärden. Därigenom säkerställs att stödet är strikt begränsat till ersättning för externa kostnader i samband med användning av ett mer hållbart transportsätt.
- (22) Driftsstöd till järnvägsföretag eller transportorganisatörer när dessa öppnar nya kommersiella förbindelser bör omfattas av denna förordning endast om snedvridningen

---

<sup>7</sup> EUT C 14, 19.1.2008, p. 6.

<sup>8</sup> EUT C 249, 31.7.2014, s. 1.

<sup>9</sup> Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för transport och rörlighet, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouy, K. m.fl., *Handbook on the external costs of transport* – Version 2019–1.1, Publikationsbyrån, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

av konkurrens och handel är begränsad och omfattas av väldefinierade villkor. Detta är fallet med i) nya kommersiella förbindelser för godstrafik på järnväg och godstrafik på inre vattenvägar, och ii) nya kommersiella förbindelser för persontrafik på järnväg för reguljär persontrafik mellan terminaler belägna antingen i olika medlemsstater (*gränsöverskridande spårbunden persontrafik*) eller längre än 400 kilometer från varandra (*långväga spårbunden persontrafik*). Stödbeloppet beräknas utifrån mottagarens driftsförluster under den nya kommersiella förbindelsens första fem driftsår och stödnivån måste ligga kvar under ett visst tröskelvärde.

- (23) Investeringar i unimodala och multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar och i privata spåranslutningar i hela EU är avgörande för att säkerställa konnektivitet och en hållbar fungerande ekonomi och sammanhållning mellan medlemsstaterna. Sådana investeringar understöder prioriteringarna i kommissionens strategi för hållbar och smart mobilitet<sup>10</sup> från 2020, som prioriterar utvecklingen av multimodala transportanläggningar. Denna förordning omfattar investeringsstöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av järnvägsanläggningar, anläggningar för inre vattenvägar, multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar samt privata spåranslutningar. Det bör understrykas att denna förordning även är tillämplig på statligt stöd till sådana multimodala transportanläggningar som är belägna i kusthamnar och som har förbindelser på järnväg eller inre vattenvägar. Kommissionens har utgått från sin erfarenhet av att bedöma den typen av stöd vid utformningen av denna förordning, vilken syftar till att minska den administrativa bördan i samband med anmälan av enkla statliga stödåtgärder och se till att kommissionen kan fokusera på de potentiellt mest snedvridande fallen. Villkoren för att undanta investeringsstöd till transportanläggningar för järnvägar, anläggningar för inre vattenvägar, multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar samt privata spåranslutningar från anmälningsskyldigheten torde begränsa snedvridningar av konkurrens och handel som skulle undergräva lika villkor på den inre marknaden, särskilt genom att säkerställa stödets proportionalitet.
- (24) Investeringsstöd till förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar och vissa kategorier av utrustning som används för omlastningstjänster i samband med hållbara multimodala transporter (dvs. intermodala lastenheter och kranar ombord på fartyg) bör omfattas av denna förordning endast om snedvridningen av konkurrens och handel är begränsad. För förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar är detta fallet när stödet ges i form av en garanti till fordonets köpare på väl definierade villkor. För förvärv av vissa typer av utrustning för hållbar multimodal transport är detta fallet för stödordningar som omfattar kranar ombord på fartyg och intermodala lastenheter och när stödnivån ligger under väldefinierade tröskelvärden.
- (25) I linje med unionens transportpolitik och digitala politik krävs ytterligare insatser för att möjliggöra kommunikation mellan olika transportinformationssystem, samordning av transportnät och gränsöverskridande konkurrens samt förbättra transportsäkerheten i EU. Detta är nödvändigt med tanke på transportnätens olika standarder och bristen på teknisk harmonisering, oförenliga verktyg och system för insamling och delning av data samt frågor som rör datasuveränitet. Dessutom har kommissionen lärt sig av sin erfarenhet av att bedöma de åtgärder för stöd till driftskompatibilitet som den underrättats om enligt de riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag som

---

<sup>10</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén *Strategi för hållbar och smart mobilitet – att sätta EU-transporterna på rätt spår för framtiden*, COM(2020) 789 final, 9.12.2020.

kommissionen antog 2008<sup>11</sup>. Erfarenheten visar att det finns akuta marknadsmisslyckanden på grund av samordningsmisslyckanden och nackdelen med att vara först på marknaden, inte minst när fördelarna med att införa en viss teknik eller standard går utöver transportföretagens kommersiella intresse.

- (26) Detta gäller till exempel tåg- och trafikstyrningssystem såsom det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS). ERTMS är ett gemensamt europeiskt system för signalering och hastighetskontroll som säkerställer driftskompatibilitet mellan de nationella järnvägssystemen, minskar kostnaderna för inköp och underhåll av signalsystemen och ökar tågens hastighet, infrastrukturens kapacitet och säkerhetsnivån inom järnvägstransporter. ERTMS består av det europeiska tågkontrollsystemet (ERTCS), det vill säga ett tågsignalsystem som omfattar automatiskt tågskydd, systemet för mobil radio för järnväg (RMR), automatiserad tågdrift (ATO) och driftsregler. Med tanke på de begränsade negativa effekter på konkurrens och handel som stöd till driftskompatibilitet har, och med tanke på de erfarenheter som gjorts, bör sådant stöd omfattas av denna förordning på väldefinierade villkor och om det berörda fordonet för järnvägstransport eller transport på inre vattenvägar förblir registrerat i det relevanta nationella registret och/eller i ett relevant europeiskt fordonsregister i fem år efter genomförandet av investeringen.
- (27) För att transporter på järnväg och inre vattenvägar ska bli mer konkurrenskraftiga är det också nödvändigt att främja teknisk anpassning och modernisering av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar och av vissa kategorier av utrustning för hållbar multimodal transport. Stöd till sådana investeringar bör omfattas av villkor som begränsar snedvridning av konkurrens och handel som skulle undergräva likvärdiga förutsättningar på den inre marknaden. De bör i synnerhet säkerställa stödets nödvändighet och proportionalitet och omfattar skyddsåtgärder avseende typen av stöd, de stödberättigade mottagarna och de stödberättigade kostnaderna.
- (28) Stöd till företag för anpassning till framtida unionsstandarder kan leda till att en hög harmoniserings- och standardiseringsnivå uppnås tidigare. Stöd bör inte beviljas om investeringar leder till att företag uppfyller unionsstandarder som redan har antagits. Om den relevanta EU-standarden redan har antagits, men ännu inte trätt i kraft, kan stödet emellertid ha en stimulanseffekt om det bidrar till att investeringen sker och slutförs minst tolv månader innan standarden träder i kraft, om standarden inte är retroaktivt tillämplig. För att inte avskräcka medlemsstaterna från att införa obligatoriska nationella standarder som är strängare eller ambitiösare än motsvarande EU-standarder får stödåtgärderna ha en stimulanseffekt oberoende av förekomsten av sådana nationella standarder. Detsamma gäller om det finns obligatoriska nationella standarder som antagits i avsaknad av EU-standarder.
- (29) På grund av den högre risken för otillbörlig snedvridning av konkurrens och handel bör vissa stödkategorier bedömas av kommissionen vid anmälan, särskilt när de täcker höga stödbelopp som beviljas per projekt. Allt stöd som beviljas över dessa tröskelvärden bör fortsätta att omfattas av anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget. De tröskelvärden som fastställs i denna förordning bör inte kringgå genom att projekt på ett konstlat sätt delas upp i flera projekt med liknande egenskaper, mål eller stödmottagare.

---

<sup>11</sup> Meddelande från kommissionen *Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag*, (2008/C 184/22, 7, 2008, s. 13).

- (30) Med tanke på stora stödordningars större potential att påverka handel och konkurrens bör stödordningar med en budget över ett visst tröskelvärde under ett visst år, eller totalt baserat på ett absolut värde, i princip bli föremål för en utvärdering av statligt stöd. Syftet med utvärderingen bör vara att kontrollera huruvida de antaganden och villkor som ligger till grund för stödordningens förenlighet med den inre marknaden har uppnåtts samt att kontrollera stödåtgärdens effektivitet mot bakgrund av dess allmänna och specifika mål. Den bör också visa stödordningens inverkan på konkurrens och handel. För att säkerställa likabehandling bör en utvärdering av statligt stöd genomföras på grundval av en utvärderingsplan som kommissionen har godkänt. Även om sådana planer vanligen bör utarbetas då stödordningen utformas och bör godkännas i tid för att stödordningen ska kunna träda i kraft, är detta kanske inte möjligt i samtliga fall. För att dessa stödordningars ikraftträdande inte ska fördröjas bör denna förordning därför tillämpas på dem under en inledande period på sex månader. Kommissionen får besluta att förlänga denna sexmånadersperiod efter att ha godkänt utvärderingsplanen. I detta syfte bör utvärderingsplanen anmälas till kommissionen inom 20 arbetsdagar från stödordningens ikraftträdande. I undantagsfall får kommissionen också besluta att det på grund av ärendets särdrag inte krävs någon utvärdering.
- (31) Medlemsstaten bör förse kommissionen med den information som den behöver för att kunna bedöma utvärderingsplanen. Kommissionen bör också begära kompletterande information utan onödigt dröjsmål. Därmed kommer medlemsstaten att kunna tillhandahålla den information som saknats, så att kommissionen kan fatta ett beslut. Ändringar av stödordningar som är föremål för en utvärdering, utom ändringar som inte kan påverka stödordningens förenlighet med reglerna inom ramen för denna förordning eller som inte påtagligt kan påverka innehållet i den godkända utvärderingsplanen, bör bedömas med hänsyn till resultaten av en utvärdering och bör uteslutas från tillämpningsområdet för denna förordning. Ändringar som är rent formella eller administrativa, och även sådana som utförs inom ramen för åtgärder vilka medfinansieras av EU, bör i princip inte betraktas som ändringar som påtagligt påverkar innehållet i den godkända utvärderingsplanen.
- (32) För att kunna fastställa om tröskelvärdena och den maximala stödnivå som fastställs i denna förordning följs, bör hänsyn tas till det sammanlagda belopp statliga stödåtgärder som beviljats för den verksamhet eller det projekt som understöds. Denna förordning bör specificera under vilka omständigheter olika stödkategorier får kumuleras. Stöd som undantas enligt denna förordning och allt annat förenligt stöd som undantas enligt någon annan förordning eller som godkänts av kommissionen får kumuleras, om åtgärderna i fråga avser olika identifierbara stödberättigande kostnader. Om olika stödkällor avser samma – helt eller delvis överlappande – identifierbara stödberättigande kostnader, är kumulering tillåten upp till den högsta tillåtna stödnivå eller det högsta tillåtna stödbelopp som gäller för sådant stöd enligt denna förordning. Denna förordning bör även ange särskilda regler för kumulering av stödåtgärder med och utan identifierbara stödberättigande kostnader, och för kumulering med stöd av mindre betydelse. Stöd av mindre betydelse beviljas sällan för eller kan sällan hänföras till särskilda identifierbara stödberättigande kostnader. I sådana fall bör det vara möjligt att fritt kumulera stöd av mindre betydelse med statligt stöd som undantas enligt denna förordning. Om stöd av mindre betydelse beviljas för samma identifierbara stödberättigande kostnader som statligt stöd som undantas enligt denna förordning är dock kumulering tillåten endast upp till den högsta tillåtna stödnivå som anges i kapitel II.
- (33) Finansiering som förvaltas centralt av unionens institutioner, byråer, gemensamma företag och andra organ som inte direkt eller indirekt kontrolleras av medlemsstaterna



utgör inte statligt stöd. Om sådan unionsfinansiering kombineras med statligt stöd, bör endast det statliga stödet beaktas för att avgöra om tröskelvärdena för anmälan och de högsta tillåtna stödnivåerna respekteras. Detta gäller under förutsättning att den totala offentliga finansiering som beviljas för samma stödberättigande kostnader inte överstiger den mest förmånliga finansieringsgrad som fastställs i tillämpliga bestämmelser i unionsrätten.

- (34) Öppenheten i fråga om statligt stöd är avgörande för en korrekt tillämpning av fördragets regler. Det ger dessutom bättre efterlevnad, bättre ansvarighet, inbördes granskningar och till sist effektivare användning av de offentliga utgifterna. För att säkerställa öppenhet bör medlemsstaterna skapa övergripande webbplatser för statligt stöd på regional eller nationell nivå med sammanfattande information om varje stödåtgärd som undantas genom denna förordning. Enligt den standardpraxis för offentliggörande av information som anges i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1024<sup>12</sup> bör ett standardformat användas som gör det möjligt att söka, ladda ner och lätt offentliggöra information på internet. Länkar till alla medlemsstaters webbplatser för statligt stöd bör offentliggöras på kommissionens webbplats. I enlighet med artikel 2.2 i förordning (EU) 2022/2586 bör den sammanfattande informationen om varje stödåtgärd som undantas enligt denna förordning offentliggöras på kommissionens webbplats.
- (35) Tillämpningen av reglerna om statligt stöd är i hög grad beroende av att medlemsstaterna samarbetar. Medlemsstaterna bör därför vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att denna förordning följs, även när det gäller individuella stöd som beviljas enligt stödordningar som omfattas av gruppundantag med alla tillämpliga villkor.
- (36) För att garantera en effektiv övervakning av stödåtgärderna i enlighet med rådets förordning (EU) 2022/2586 bör det upprättas krav avsedda för medlemsstaternas rapportering av stödåtgärder som undantas i enlighet med denna förordning. Det bör också fastställas regler om de register som medlemsstaterna bör föra över det stöd som undantas genom denna förordning, med hänsyn till den preskriptionsfrist som fastställs i artikel 17 i rådets förordning (EU) 2015/1589<sup>13</sup>.
- (37) För att göra de villkor om förenlighet som föreskrivs i denna förordning effektivare bör kommissionen ha möjlighet att vid underlåtelse att uppfylla dessa villkor återkalla gruppundantaget inför framtiden. Kommissionen bör kunna begränsa återkallelsen av gruppundantaget till vissa typer av stöd, vissa stödmottagare eller stödåtgärder som antagits av vissa myndigheter, om endast en begränsad grupp åtgärder eller endast vissa myndigheter berörs av att denna förordning inte följs. En sådan riktad återkallelse bör vara en proportionell åtgärd med direkt koppling till en konstaterad underlåtenhet att följa denna förordning. Om ett stöd inte anmäls och inte uppfyller alla villkor för att undantas från anmälningsskyldigheten, är det olagligt stöd som kommissionen kommer att granska inom ramen för det relevanta förfarandet enligt förordning (EU) 2015/1589 för oanmält stöd. Om villkoren för förenlighet i kapitlen I och II inte uppfylls, bör

---

<sup>12</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1024 av den 20 juni 2019 om öppna data och vidareutnyttjande av information från den offentliga sektorn (omarbetning) (EUT L 172, 26.6.2019, s. 56).

<sup>13</sup> Rådets förordning (EU) 2015/1589 av den 13 juli 2015 om genomförandebestämmelser för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 248, 24.9.2015, s. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/2015-09-24>).

återkallelsen av gruppundantaget med avseende på framtiden inte påverka det faktum att tidigare åtgärder som varit förenliga med denna förordning var gruppundantagna.

- (38) För att undanröja olikheter som kan medföra snedvridning av konkurrens och handel, samt för att underlätta samordningen mellan olika unionsinitiativ och nationella initiativ som rör mikroföretag samt små och medelstora företag samt av hänsyn till administrativ klarhet och rättslig säkerhet, bygger definitionen av små och medelstora i den mening som avses i bilaga I till denna förordning på definitionen i kommissionens rekommendation 2003/361/EG<sup>14</sup>.
- (39) Politiken för statligt stöd bör regelbundet ses över med utgångspunkt i kommissionens erfarenheter på detta område. Giltighetstiden för denna förordning bör därför begränsas. Det bör fastställas övergångsbestämmelser, inklusive de regler som är tillämpliga på undantagna stödordningar vid utgången av giltighetstiden för denna förordning. Dessa bestämmelser torde ge medlemsstaterna tid att anpassa sig till framtida system.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

## Kapitel I – Gemensamma bestämmelser

### *Artikel 1*

#### Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på följande kategorier av stöd:
  - (a) Stödordningar för driftsstöd till sänkande av externa transportkostnader.
  - (b) Stödordningar för driftsstöd till öppnandet av nya kommersiella förbindelser.
  - (c) Stödordningar för investeringsstöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar, järnvägsanläggningar eller anläggningar för inre vattenvägar samt både investeringsstöd för särskilda ändamål och stödordningar för investeringsstöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av multimodala godsterminaler för järnväg och inre vattenvägar.
  - (d) Stödordningar för investeringsstöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av privata spåranslutningar.
  - (e) Stödordningar för investeringsstöd till förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar.
  - (f) Stödordningar för investeringsstöd till förvärv av intermodala lastenheter och kranar ombord på fartyg.

---

<sup>14</sup> Kommissionens rekommendation av den 6 maj 2003 om definitionen av mikroföretag samt små och medelstora företag (EUT L 124, 20.5.2003, s. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- (g) Stödordningar för investeringsstöd till driftskompatibilitet.
- (h) Stödordningar för investeringsstöd till anpassning och modernisering av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar och av utrustning för hållbar multimodal transport.

2. Förordningen får inte tillämpas på någon av följande stödkategorier:

- (a) Stödordningar som inte uttryckligen utesluter utbetalning av individuellt stöd till ett företag som är föremål för ett oreglerat återbetalningskrav till följd av ett tidigare kommissionsbeslut som förklarar ett stöd beviljat av samma medlemsstat som olagligt och oförenligt med den inre marknaden.
- (b) Stöd för särskilda ändamål till företag som är föremål för ett utestående betalningskrav till följd av ett tidigare kommissionsbeslut, enligt vilket ett stöd som beviljats av samma medlemsstat är olagligt och oförenligt med den inre marknaden.
- (c) Stöd som är förenat med villkoret att inhemska varor används framför importerade.
- (d) Stöd till företag i svårigheter.
- (e) Stödåtgärder som i sig, genom de villkor som är förbundna med dem eller metoden för att finansiera dem, medför en icke särskiljbar överträdelse av unionsrätten, särskilt:
  - (i) Stödåtgärder som förenar beviljandet av stöd med en skyldighet för stödmottagaren att ha sitt huvudkontor i den berörda medlemsstaten eller till övervägande del vara etablerad i denna. Ett krav på ett driftställe eller en filial i den stödbeviljade medlemsstaten vid tidpunkten för utbetalning av stöd är dock tillåtet.
  - (ii) Stöd i fall där beviljandet av stöd är förenat med en skyldighet för stödmottagaren att använda nationellt producerade varor eller nationella tjänster.
- (f) Statligt stöd till tillhandahållande av kollektivtrafik på järnväg och andra spårburna transportsätt och på väg som omfattas av förordning (EG) nr 1370/2007<sup>15</sup>.
- (g) Statligt stöd till tillhandahållande av kollektivtrafik på inre vattenvägar när medlemsstaterna har beslutat att tillämpa Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007<sup>16</sup> på dessa tjänster.
- (h) Statligt stöd till hamninfrastruktur som kommissionen bedömer direkt enligt artikel 107.3 c i fördraget i fall där det inte omfattas av kommissionens

---

<sup>15</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315 3.12.2007, s. 1, ELI:

<http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

<sup>16</sup> Se artikel 1.2 i förordning (EG) nr 1370/2007.

förordning (EU) nr 651/2014<sup>17</sup> eller i fall där hamninfrastrukturen är nödvändig för att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och omfattas av reglerna i kommissionens beslut 2012/21/EU<sup>18</sup> och kommissionens meddelande om Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster.

- (i) Stödordningar som avses i kapitel II, under förutsättning att de omfattas av artikel 20, från och med sex månader efter det att de trätt i kraft. Efter att ha bedömt den relevanta utvärderingsplan som medlemsstaten anmält till kommissionen, får den emellertid besluta att denna förordning ska fortsätta att vara tillämplig på en stödordning längre än sex månader. När medlemsstaterna lämnar in utvärderingsplanerna, ska de också lämna in all information som krävs för att kommissionen ska kunna göra en bedömning av utvärderingsplanerna och fatta ett beslut.
- (j) Ändringar av de stödordningar som avses i led i, förutom ändringar som inte påverkar stödordningens förenlighet med den inre marknaden enligt denna förordning eller inte väsentligt påverkar innehållet i den godkända utvärderingsplanen.

## *Artikel 2*

### Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (a) *tillträdesinfrastruktur*: varje typ av infrastruktur som är nödvändig för att säkra tillträde till en multimodal transportanläggning för järnväg eller inre vattenvägar eller en unimodal transportanläggning för järnväg eller inre vattenvägar, såsom vägar, järnvägsspår, kanaler och slussar.
- (b) *stöd för särskilda ändamål*: stöd som inte beviljas på grundval av en stödordning.
- (c) *stödnivå*: stödbeloppet brutto uttryckt som en procentandel av de stödberättigande kostnaderna, före eventuella avdrag för skatter eller andra avgifter.
- (d) *stödordning*: varje rättsakt på grundval av vilken individuellt stöd får beviljas företag som i rättsakten definieras på ett allmänt och abstrakt sätt, utan att några ytterligare genomförandeåtgärder krävs, samt varje rättsakt på grundval av vilken stöd som inte är hänförbart till ett visst projekt får beviljas ett eller flera företag för obestämd tid och/eller med obestämt belopp.

---

<sup>17</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

<sup>18</sup> Kommissionens beslut 2012/21/EU av den 20 december 2011 om tillämpningen av artikel 106.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på statligt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 7, 11.1.2012, s. 3, EKI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj)).

- (e) *särskilt tillägnad infrastruktur*: infrastruktur som byggts för på förhand identifierbara företag och anpassats till deras behov.
- (f) *utrustning för hållbar multimodal transport*: utrustning som används i omlastningstjänster i samband med hållbara multimodala transporter, såsom påhängsvagnar som kan utrustas med kran, med undantag för mobil terminalutrustning.
- (g) *uropeiskt fordonsregister*: ett register enligt artikel 47.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797<sup>19</sup> och artikel 19 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629<sup>20</sup>.
- (h) *utvärderingsplan*: ett dokument som innehåller åtminstone följande uppgifter: målen för den stödordning som ska utvärderas, utvärderingsfrågorna, resultatindikatorerna, den planerade metoden för att genomföra utvärderingen, datainsamlingskraven, den föreslagna tidpunkten för utvärderingen inklusive datum för inlämnande av de preliminära och slutliga utvärderingsrapporten, en beskrivning av det oberoende organ som genomför utvärderingen eller de kriterier som kommer att användas för att välja detta organ samt rutinerna för att se till att utvärderingen offentliggörs.
- (i) *externa transportkostnader*: kostnader som genereras av transportanvändare men som inte bärs av dem utan av samhället som helhet, särskilt i samband med utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, personskador och dödsfall, buller och trafikstockningar.
- (j) *individuellt stöd*: i) stöd för särskilda ändamål och ii) stöd till enskilda stödmottagare som beviljas på grundval av en stödordning.
- (k) *transportanläggning för inre vattenvägar*: anläggning för tjänster (t.ex. en terminal eller en underhålls- eller lagringsanläggning) och tillhörande tillträdesinfrastruktur (inbegripet den fysiska eller digitala utrustning som krävs för att den ska fungera) som är belägen inom unionen och som används för transporter på inre vattenvägar, med undantag för anläggningar eller utrustning som är nödvändiga för att bedriva annan verksamhet än transportverksamhet.
- (l) *fartyg i inlandssjöfart*: fartyg för person- eller godstransport som är avsett uteslutande eller huvudsakligen för trafik på inre vattenvägar eller i, eller i nära anslutning till, skyddade vatten.
- (m) *intermodal lastenhet*: container, växelflak, påhängsvagn eller fordonskombination för vägtrafik som används vid intermodal transport.
- (n) *intermodal transport*: förflyttning av gods (i en och samma lastenhet eller fordon) med på varandra följande transportsätt utan hantering av själva godset vid byte av transportsätt.

<sup>19</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning) (EUT L 138, 26.5.2016, s. 44).

<sup>20</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart, om ändring av direktiv 2009/100/EG och om upphävande av direktiv 2006/87/EG (EUT L 252, 16.9.2016, s. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

- (o) *driftskompatibilitet*: oavbrutna flöden med gods- eller persontrafik, särskilt mellan medlemsstater eller transportsätt.
- (p) *multimodal transport*: gods- eller persontransport med åtminstone två olika transportsätt.
- (q) *mobil terminalutrustning*: utrustning som används för lastning, lossning och omlastning av varor och intermodala lastenheter, och för flyttning av last inom ett terminalområde.
- (r) *nationellt register*: ett register som förs av en medlemsstat i enlighet med artikel 47 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 eller artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629.
- (s) *ny kommersiell förbindelse för godstrafik på inre vattenvägar*: en kommersiell förbindelse som avser nya reguljära godstransporter på inre vattenvägar mellan minst två terminaler som, under minst fem år innan trafiken på den aktuella förbindelsen inleds, inte har varit anslutna genom reguljär godstrafik.
- (t) *ny kommersiell förbindelse för godstrafik på järnväg*: en kommersiell förbindelse som avser nya reguljära godstransporter på järnväg mellan minst två terminaler som, under minst fem år innan trafiken på den aktuella förbindelsen inleds, inte har varit anslutna genom reguljär godstrafik.
- (u) *ny kommersiell förbindelse för persontrafik på järnväg*: en kommersiell förbindelse som avser nya reguljära persontransporter mellan minst två terminaler som, under minst fem år innan trafiken på den aktuella förbindelsen inleds, inte har varit anslutna genom regelbunden persontrafik.
- (v) *ny aktör*: ett järnvägsföretag i den mening som avses i artikel 3.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU<sup>21</sup>, som uppfyller båda följande villkor:
  - (i) Det fick ett tillstånd i enlighet med artikel 17.3 i direktiv 2012/34/EU för det relevanta marknadssegmentet mindre än tjugo år innan stödet beviljades.
  - (ii) Det har inte, i den mening som avses i artikel 3.3 i bilaga I till denna förordning, någon anknytning till ett järnvägsföretag som har fått ett tillstånd i den mening som avses i artikel 3.14 i direktiv 2012/34/EU före den 1 januari 2010.
- (w) *annan verksamhet än transportverksamhet*: kommersiella tjänster avsedda för transportföretag eller andra användare av anläggningar som inte är kopplade till järnväg, inre vattenvägar eller hållbara multimodala transporter, inbegripet stödtjänster till resenärer, speditörer eller andra tjänsteleverantörer, såsom uthyrning av kontor, butiker och hotell.

<sup>21</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU av den 21 november 2012 om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (EUT L 343, 14.12.2012, s. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>) som konsoliderar och med verkan från och med den 17 juni 2015 upphäver direktiv 91/440/EEG, ändrat genom direktiv 2001/12/EG, direktiv 2004/51/EG och direktiv 2007/58/EG.

- (x) *rörelseresultat*: skillnaden mellan de diskonterade inkomsterna och de diskonterade driftskostnaderna under investeringens ekonomiska livstid, om denna skillnad är positiv. I driftskostnaderna ingår kostnader såsom kostnader för personal, material, inköpta tjänster, kommunikation, energi, underhåll, hyror och administration, men de innefattar inte avskrivningar och finansieringskostnader, om dessa har omfattats av investeringsstöd. Diskontering av inkomster och driftskostnader med en lämplig diskonteringsränta gör det möjligt att uppnå en rimlig vinst.
- (y) *privat spåranslutning*: privatägd och privat förvaltd järnvägsinfrastruktur (inklusive järnvägsspår och all annan typ av installationer eller utrustning som krävs för att den ska fungera) som är ansluten till de offentliga lastningsanläggningar för järnvägsnät som inte uppfyller kraven på anläggningar för tjänster enligt bilaga II till direktiv 2012/34/EU, liksom all särskilt tillägnad infrastruktur som betjänar en privatägd och privat förvaltd järnvägsinfrastruktur.
- (z) *multimodal godsterminal för järnväg och/eller inre vattenvägar*: en struktur utrustad för omlastning mellan två olika järnvägssystem eller mellan minst två transportsätt (varav ett är järnväg eller inre vattenvägar), såsom terminaler i inlands- eller kusthamnar, längs inre vattenvägar eller på flygplatser eller multimodala logistikplattformar.
- (å) *anläggning för multimodala transporter på järnväg och/eller inre vattenvägar*: en anläggning för tjänster och tillhörande tillträdesinfrastruktur (inbegripet den fysiska eller digitala utrustning som krävs för att den ska fungera) som är belägen inom EU och som behövs för att tillhandahålla järnvägstransporter eller transporter på inre vattenvägar i kombination med andra transportsätt, med undantag för anläggningar eller utrustning som behövs för annan verksamhet än transportverksamhet. Denna definition omfattar multimodala godsterminaler för järnväg och inre vattenvägar.
- (ä) *järnvägsanläggning*: en anläggning för tjänster (t.ex. godsterminaler för järnvägen eller en underhålls- eller lagringsanläggning) och tillhörande tillträdesinfrastruktur (inbegripet den fysiska eller digitala utrustning som krävs för att den ska fungera) som är belägen inom unionen och som nämns i bilaga II till direktiv 2012/34/EU, med undantag för anläggningar eller utrustning som behövs för att bedriva annan verksamhet än transportverksamhet.
- (ö) *järnvägsföretag*: varje offentligt eller privat företag som avses i artikel 3.1.1 i direktiv 2012/34/EU.
- (aa) *RIS-plattform*: elektronisk plattform med en enda åtkomstpunkt som matas från nationella flodinformationstjänster och som förser RIS-användare med farledsinformationstjänster, flodinformationstjänster, trafikinformationstjänster och transportinformationstjänster, inbegripet planering av rutter och transporter och som används för elektronisk rapportering enligt engångsprincipen.
- (bb) *Rullande materiel*: något av följande:
  - i) lok och fordon för persontrafik, inbegripet dragfordon med el- eller förbränningsmotordrift, motorvagnståg med el- eller förbränningsmotordrift för persontrafik och personvagnar,

- ii) godsvagnar, inbegripet låga fordon utformade för hela järnvägsnätet och fordon utformade för transport av lastbilar.
- (cc) *närsjöfart*: gods- och persontransport till sjöss mellan hamnar i det geografiska Europa eller mellan dessa hamnar och hamnar i icke-europeiska länder som har en kustlinje mot de slutna hav som gränsar till Europa<sup>22</sup>.
- (dd) *små och medelstora företag* eller *SMF*: företag som uppfyller kriterierna i bilaga I till denna förordning.
- (ee) *inledande av arbeten*: antingen inledandet av bygg- och anläggningsarbeten som avser investeringen eller det första bindande åtagandet att beställa utrustning eller ett annat åtagande som gör investeringen oåterkallelig, beroende på vilket som görs först, markförvärv och förberedande arbeten såsom att erhålla tillstånd och utföra genomförbarhetsstudier anses inte som inledande av arbeten. vid företagsförvärv avses med inledande av arbeten tidpunkten för förvärv av de tillgångar som direkt hänför sig till den förvärvade anläggningen.
- (ff) *hållbar multimodal transport*: gods- eller persontransport med minst två olika transportsätt, där åtminstone ett av de använda transportsätten är järnväg eller inre vattenvägar, eller väg om den senare kombineras med närsjöfart.
- (gg) *telematikapplikationer för godstrafiken*: applikationer såsom informationssystem (övervakning i realtid av gods och tåg), ranger- och tilldelningssystem, reservering, betalnings- och faktureringsystem, anslutningssamordning med andra transportsätt och utfärdande av elektroniska följedokument.
- (hh) *transportoperatör*: företag som utför person- och/eller godstransporter inom sektorerna för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar och multimodala transporter.
- (ii) *transportorganisatör*: företag som organiserar varutransporten och därmed gör valet mellan olika transportsätt (såsom logistikföretag, speditörer och multimodala transportoperatörer).
- (jj) *företag i svårigheter*: ett företag som uppfyller kriterierna i artikel 2.18 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014.
- (kk) *fordon avsett för transport på järnväg eller inre vattenvägar*:
  - i) ett fartyg i inlandssjöfart, eller
  - ii) rullande materiel.

---

<sup>22</sup> Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén och regionkommittén *Utvecklingen av närsjöfarten i Europa: ett dynamiskt alternativ i en hållbar transportkedja - Andra lägesrapporten*, COM (1999) 317 final, 29.6.1999.



### *Artikel 3*

#### Villkor för undantag

Stödordningar, individuellt stöd som beviljas enligt stödordningar och stöd för särskilda ändamål ska anses förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att sådant stöd uppfyller samtliga villkor i kapitel I och de särskilda villkor för den relevanta stödkategorin som anges i kapitel II.

### *Artikel 4*

#### Tröskelvärden för anmälan

Denna förordning får inte tillämpas om följande tröskelvärden, uttryckta som högsta stödbelopp, överskrids.

- (a) För individuellt driftsstöd till öppnandet av nya kommersiella förbindelser som beviljats inom ramen för en stödordning: 15 miljoner euro per förbindelse.
- (b) För individuellt investeringsstöd som beviljas inom en stödordning för uppförande, uppgradering och förnyelse av järnvägsanläggningar, anläggningar för inre vattenvägar och multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar: 20 miljoner euro per projekt
- (c) För investeringsstöd för särskilda ändamål för uppförande, uppgradering och förnyelse av multimodala godsterminaler för järnväg och inre vattenvägar: 10 miljoner euro per projekt
- (d) För individuellt investeringsstöd som beviljats inom ramen för en stödordning för privata spåranslutningar: 2 miljoner euro per projekt

### *Artikel 5*

#### Stödets överblickbarhet

1. Denna förordning ska endast tillämpas på överblickbart stöd.
2. Stöd ska anses överblickbart om det är möjligt att på förhand exakt beräkna stödets bruttobidragsekvivalent utan att behöva göra en riskbedömning.
3. Vid tillämpningen av denna förordning ska följande former av stöd anses vara överblickbart stöd:
  - (a) Stöd som ingår i bidrag och räntesubventioner.
  - (b) Stöd som ingår i lån, om bruttobidragsekvivalenten har beräknats på grundval av den referensränta som gällde när stödet beviljades.
  - (c) Stöd i form av skatteförmåner och -nivåer, om det i åtgärden föreskrivs ett tak som garanterar att det tillämpliga tröskelvärdet inte överskrids.

- (d) Stöd bestående av garantier om ett av följande villkor är uppfyllt:
- (i) Bruttobidragsekvivalenten har beräknats på grundval av de säkerhetsavgifter som föreskrivs i ett tillkännagivande från kommissionen om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier<sup>23</sup>.
  - (ii) Metoden för att beräkna bruttobidragsekvivalenten för garantin före genomförandet av åtgärden har godkänts på grundval av kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier efter att ha anmälts till kommissionen enligt en bindande rättsakt som kommissionen antagit på området statligt stöd som gällde vid den aktuella tidpunkten, och om den godkända metoden uttryckligen avser den typ av garantier och den typ av underliggande transaktioner som det är fråga om vid tillämpningen av denna förordning.
  - (iii) Stödet beviljas för förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar i form av garantier i överensstämmelse med villkoren i artikel 14 i denna förordning.

## *Artikel 6*

### Stimulanseffekt

1. Denna förordning ska vara tillämplig enbart på stöd som har en stimulanseffekt.
2. Stöd ska anses ha en stimulanseffekt om stödmottagaren har lämnat in en skriftlig ansökan om stöd till den berörda medlemsstaten innan arbetet med projektet eller verksamheten inleds. Stödansökan ska omfatta åtminstone följande uppgifter:
  - (a) Företagets namn och storlek.
  - (b) En beskrivning av projektet eller verksamheten, inklusive start- och slutdatum.
  - (c) Plats för projektet eller verksamheten.
  - (d) Förteckning över kostnader för projektet eller verksamheten.
  - (e) Typ av stöd (bidrag, lån, garanti, förskott med återbetalningsskyldighet, kapitaltillskott eller annat) och det offentliga finansieringsbelopp som behövs för projektet eller verksamheten.
3. Stöd för särskilda ändamål som beviljas stora företag ska anses ha en stimulanseffekt om medlemsstaten, förutom att se till att de villkor som anges i punkt 2 är uppfyllda, innan den beviljar det berörda stödet har kontrollerat att den dokumentation som stödmottagaren har utarbetat visar att stödet kommer att få ett eller flera av följande resultat:
  - (a) Projektets eller verksamhetens omfattning ökar avsevärt genom stödet.

---

<sup>23</sup> Kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier EUT C 155, 20.6.2008, s. 10.

- (b) Det sammanlagda belopp som stödmottagaren investerat i projektet eller verksamheten ökar avsevärt genom stödet.
  - (c) Slutförandet av projektet eller verksamheten i fråga har påskyndats avsevärt.
4. Genom undantag från punkterna 2 och 3 ska åtgärder i form av skatteförmåner anses ha en stimulanseffekt om följande kumulativa villkor är uppfyllda:
- (a) Åtgärden fastställer en rätt till stöd i enlighet med objektiva kriterier och utan vidare bedömningsutrymme för medlemsstaten.
  - (b) Åtgärden har antagits och trätt i kraft innan arbetet med det understödda projekt eller den understödda verksamheten har inletts, utom när det gäller efterföljande stödordningar, under förutsättning att verksamheten redan omfattades av de föregående ordningarna i form av skatteförmåner.
5. Genom undantag från punkterna 2, 3 och 4 ska stöd till sänkande av de externa transportkostnaderna anses ha en stimulanseffekt när villkoren i artikel 10 är uppfyllda.

### *Artikel 7*

#### Stödnivå och stödberättigande kostnader

1. Vid beräkningen av stödnivå och stödberättigande kostnader ska alla använda uppgifter avse belopp före eventuella avdrag för skatt eller andra avgifter. Mervärdesskatt som tas ut på stödberättigande kostnader eller kostnader som ersätts enligt tillämplig nationell skattelagstiftning får dock inte beaktas vid beräkningen av stödnivå och stödberättigande kostnader. De stödberättigande kostnaderna ska styrkas av skriftliga underlag som ska vara tydliga, specifika och aktuella. Beloppen för stödberättigande kostnader får beräknas i enlighet med förenklade kostnadsalternativ, under förutsättning att en transaktion åtminstone delvis finansieras via en unionsfond som tillåter användning av förenklade kostnadsalternativ och att kostnadskategorin är stödberättigande enligt de tillämpliga bestämmelserna i denna förordning. I sådana fall ska de förenklade kostnadsalternativ som anges i gällande regler för unionsfonden vara tillämpliga.
2. För projekt som genomförs i enlighet med de planer för återhämtning och resiliens som godkänts av rådet enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/241<sup>24</sup> får beloppen för stödberättigande kostnader dessutom också beräknas i enlighet med förenklade kostnadsalternativ, under förutsättning att de förenklade kostnadsalternativ som anges i Europaparlamentets och rådets förordning

---

<sup>24</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/241 av den 12 februari 2021 om inrättande av faciliteten för återhämtning och resiliens (EUT L 57, 18.2.2021, s. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/2023-03-01>).

(EU) nr 1303/2013<sup>25</sup> eller Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1060<sup>26</sup> används.

3. Om stöd beviljas i någon annan form än som bidrag ska stödbeloppet vara lika med stödets bruttobidragsekvivalent.
4. Stöd som ska betalas ut i framtiden, inbegripet stöd som betalas ut i flera delbetalningar, ska diskonteras till sitt värde vid den tidpunkt då det beviljas. De stödberättigande kostnaderna ska diskonteras till sitt värde vid den tidpunkt då stödet beviljas. Den räntesats som ska användas för diskonteringen ska vara den gällande diskonteringsräntan vid den tidpunkt då stödet beviljades.

### *Artikel 8*

#### Kumulering

1. När det fastställs huruvida tröskelvärdena för anmälan i artikel 4 och de högsta tillåtna stödnivåerna i kapitel II, iakttas, ska hänsyn tas till det sammanlagda belopp statligt stöd som beviljats för den verksamhet (beroende på stödtyp), det projekt eller det företag som understöds.
2. Om unionsfinansiering som förvaltas centralt av unionens institutioner, byråer, gemensamma företag eller andra organ och som inte direkt eller indirekt kontrolleras av medlemsstaten kombineras med statligt stöd, ska endast det statliga stödet ligga till grund för fastställandet av huruvida tröskelvärdena för anmälan eller högsta stödnivåer iakttas, under förutsättning att det sammanlagda beloppet offentlig finansiering i förhållande till samma stödberättigande kostnader inte överskrider den mest fördelaktiga finansieringsgrad som fastställs i unionsrätten.
3. Stöd med identifierbara stödberättigande kostnader som undantas genom denna förordning får kumuleras med följande:
  - (a) Annat statligt stöd, under förutsättning att dessa åtgärder avser olika identifierbara stödberättigande kostnader.
  - (b) Annat statligt stöd, med avseende på samma – helt eller delvis överlappande – stödberättigande kostnader, under förutsättning att kumuleringen inte leder till att den högsta stödnivå eller det högsta stödbelopp som gäller för detta stöd enligt denna förordning överskrids.

---

<sup>25</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1303/2013 av den 17 december 2013 om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden, Sammanhållningsfonden, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling och Europeiska havs- och fiskerifonden som omfattas av den gemensamma strategiska ramen, om allmänna bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden och Sammanhållningsfonden samt om upphävande av rådets förordning (EG) nr 1083/2006 (EUT L 347, 20.12.2013, s. 320, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/2023-03-01>).

<sup>26</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1060 av den 24 juni 2021 om fastställande av gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden, Fonden för en rättvis omställning och Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden samt finansiella regler för dessa och för Asyl-, migrations- och integrationsfonden, Fonden för inre säkerhet samt instrumentet för ekonomiskt stöd för gränsförvaltning och viseringspolitik (EUT L 231, 30.6.2021, s. 159, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/2023-03-01>).

- (c) Annat stöd av mindre betydelse, med avseende på samma stödberättigande kostnader, under förutsättning att kumuleringen inte leder till att den högsta stödnivå eller det högsta stödbelopp som gäller för detta stöd enligt denna förordning överskrids.

## *Artikel 9*

### Offentliggörande och information

1. Den berörda medlemsstaten ska se till att följande offentliggörs på en webbplats med uttömmande information om statligt stöd på nationell eller regional nivå:
  - (a) Den sammanfattande information som avses i artikel 19 i det standardiserade format som anges i bilaga III till denna förordning eller en länk som ger tillgång till denna.
  - (b) Den fullständiga texten till varje stödåtgärd enligt artikel 19 eller en länk som ger tillgång till den fullständiga texten.
  - (c) Den information som avses i bilaga IV till denna förordning om varje beviljat individuellt stöd som överstiger 100 000 euro.
2. För stödordningar i form av skatteförmåner ska villkoren i punkt 1 anses vara uppfyllda om medlemsstaterna offentliggör den begärda informationen om individuella stödbelopp inom följande intervall i miljoner euro:
  - 0,1–0,5,
  - 0,5–1,
  - 1–2,
  - 2–5,
  - 5–10,
  - 10–15,
  - 15 och mer.
3. Den information som avses i punkt 1 c ska presenteras och hållas tillgänglig på ett standardiserat sätt, enligt vad som anges i bilaga III, och omfatta effektiva sök- och nedladdningsfunktioner. Den ska offentliggöras inom sex månader från den dag då stödet beviljades, eller i fråga om stöd i form av en skatteförmån, inom ett år från den dag då skattedeklarationen ska lämnas in. Den ska vara tillgänglig i minst tio år från och med den dag då stödet beviljades.
4. Den fullständiga texten till den stödordning eller det stöd för särskilda ändamål som avses i punkt 1 ska särskilt innehålla en uttrycklig hänvisning till denna förordning, med angivande av förordningens titel och en hänvisning till dess publikationsreferens i *Europeiska unionens officiella tidning* och till de särskilda bestämmelser i kapitel II som berörs av den stödordningen eller, i tillämpliga fall, till den nationella lagstiftning som säkerställer att de relevanta bestämmelserna i denna förordning iakttas.

Stödordningen eller stödet för särskilda ändamål ska åtföljas av genomförandebestämmelser för ordningen och ändringar av den.

5. Kommissionen ska offentliggöra följande på sin webbplats:
  - (a) Länkarna till de webbplatser för statligt stöd som avses i punkt 1.
  - (b) Den sammanfattande information som avses i artikel 19.

## Kapitel II – Särskilda bestämmelser för de olika stödkategorierna

### AVSNITT 1 – DRIFTSSTÖD

#### Underavsnitt A – Driftsstöd till sänkande av externa transportkostnader

##### *Artikel 10*

##### Stöd till sänkande av externa transportkostnader

1. Ordningar för driftsstöd till sänkande av de externa transportkostnaderna ska anses vara förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.
2. Järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar och/eller hållbara multimodala person- och godstransporter får vara stödberättigande. Stödet ska tillhandahållas transportoperatörer och/eller transportorganisatörer som väljer hållbara landtransportlösningar.
3. De stödberättigande kostnaderna är den del av de externa transportkostnaderna där unimodala eller multimodala transporter på järnväg, inre vattenvägar och/eller närsjöfart inom ramen för hållbara multimodala transporter gör att konkurrerande transportsätt som är mer förorenande kan undvikas. De externa kostnader som undviks ska beräknas i enlighet med de regler och metoder som anges i kommissionens handbok om externa transportkostnader, som ändrad eller ersatt<sup>27</sup>. Medlemsstaterna kan använda metoden för externa kostnader för att täcka alla driftskostnader, inklusive driftskostnader i samband med användningen av infrastruktur.
4. Stödnivån får inte överstiga [50] % av de stödberättigande kostnaderna.
5. Stödnivån får höjas med [5–10] procentenheter för stöd till kombinerade transporter enligt definitionen i artikel 1 i direktiv 92/106/EEG<sup>28</sup>.

<sup>27</sup> Europeiska kommissionen, Generaldirektoratet för transport och rörlighet, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. m.fl., *Handbook on the external costs of transport* – Version 2019–1.1, Publikationsbyrå, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

<sup>28</sup> EGT L 368, 17.12.1992, s. 38 [efter antagandet av ändringen av direktiv 92/106/EEG (2023/0396 (COD)) som ska ersättas med ”i överensstämmelse med artikel 1c.2 i direktiv 92/106/EEG”].

6. För stöd till transporter inom godstransportsektorn får det avstånd som täcks av det transportsätt som får stöd inte överskrida följande:
  - (a) Vid multimodala transporter:
    - (i) 800 kilometer för järnvägstransport,
    - (ii) 375 kilometer för transport på inre vattenvägar,
    - (iii) 750 kilometer för transport inom närsjöfarten, och
  - (b) i fall av unimodal transport:
    - (i) 350 kilometer för järnvägstransport (med undantag för enstaka vagnslast),
    - (ii) 375 kilometer för transport på inre vattenvägar.
7. För att säkerställa att stöd beviljas endast för faktiskt tillhandahållna hållbara landtransporttjänster ska stödet beviljas på grundval av faktiska transportenheter tillhandahållen tjänst, såsom passagerarkilometer för persontransporttjänster, tonkilometer eller fordonskilometer för godstransporttjänster eller, mer allmänt, transporttjänstens produktionsenhet, och inte på grundval av ett schablonbelopp.
8. Effekten av det stöd som beviljas ett järnvägsföretag och operatörer på inre vattenvägar och närsjöfart ska vara att bytet av transportslag bibehålls eller utökas. I detta syfte ska järnvägsföretag, operatörer på inre vattenvägar och närsjöfart offentliggöra åtminstone följande information om det stöd som mottagits: beviljande myndighet, datum för beviljande av stödet, mottagna stödbelopp, period och insatser som omfattas av stödet.

## Underavsnitt B – Driftsstöd till öppnandet av nya kommersiella förbindelser

### *Artikel 11*

#### Stöd till öppnandet av nya kommersiella förbindelser

1. Stödordningar för öppnande av nya kommersiella förbindelser för godstrafik på järnväg och godstrafik på inre vattenvägar och nya kommersiella förbindelser för persontrafik på järnväg ska anses vara förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.
2. Stödet tillhandahålls
  - (a) järnvägsföretag och/eller transportorganisatörer som avläser efterfrågan och organiserar reguljär godstrafik mellan transportterminaler för att öppna nya kommersiella förbindelser för godstrafik på järnväg och godstrafik på vattenvägar, och/eller
  - (b) järnvägsföretag som bedriver reguljär persontrafik mellan terminaler belägna antingen i olika medlemsstater (gränsöverskridande spårbunden

persontrafik) eller längre än 400 kilometer från varandra (långväga spårbunden persontrafik).

3. Stödet får anta formen av bidrag som betalas ut regelbundet för perioder på högst ett år.
4. De stödberättigande kostnaderna ska vara de driftsförluster som uppstått i samband med den berörda förbindelsen under högst fem år från den dag då stödmottagaren påbörjar driften av den nya kommersiella förbindelsen. Utan att det påverkar tillämpningen av föregående mening får driftskostnader före och i samband med öppnandet av den nya förbindelsen beaktas och återspeglas i kvantifieringen av de stödberättigande kostnaderna för den nya kommersiella förbindelsens första driftsår.
5. Vid tillämpningen av denna artikel avses med driftsförluster en negativ skillnad mellan intäkterna och driftskostnaderna för den berörda förbindelsen samt driftskostnaderna för de arbeten som rör och föregår öppnandet av den nya kommersiella förbindelsen. Stödnivån får inte överstiga 80 % av de stödberättigande kostnaderna under det första året, 70 % av de stödberättigande kostnaderna under det andra året, 60 % av de stödberättigande kostnaderna under det tredje året, 50 % av de stödberättigande kostnaderna under det fjärde året och 40 % av de stödberättigande kostnaderna under det femte året.
6. De kostnader som allokeras till den nya kommersiella förbindelsen får avse alla direkta driftskostnader som uppstår vid driften av den nya kommersiella förbindelsen och ett lämpligt bidrag till de driftskostnader som är gemensamma för både den nya kommersiella förbindelsen och annan verksamhet. De intäkter som ska beaktas ska omfatta samtliga intäkter från den nya kommersiella förbindelsen.
7. Om stödet betalas ut i förskott, ska de stödberättigande kostnaderna uppskattas på förhand på grundval av rimliga prognoser, och de ska diskonteras till sitt värde vid tidpunkten för beviljandet. Medlemsstaterna ska införa en övervaknings- och återkravsmekanism för att säkerställa att stödet inte överstiger den tillåtna stödnivån.

## **AVSNITT 2 – INVESTERINGSSTÖD**

Underavsnitt A – Investeringsstöd till unimodala och multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar samt privata spåranslutningar

### *Artikel 12*

Stöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av unimodala och multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar

1. Stöd till uppförande, uppgradering eller förnyelse (inbegripet utbyte) av järnvägsanläggningar, anläggningar för inre vattenvägar samt multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar ska anses förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.



2. Stödet ska beviljas varje företag som uppför, uppgraderar och/eller förnyar järnvägsanläggningar, anläggningar för inre vattenvägar och multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar på grundval av stödordningar, med undantag för stöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av multimodala godsterminaler för järnväg och inre vattenvägar, som också kan beviljas som stöd för särskilda ändamål. Stöd för särskilda ändamål kan beviljas endast om den potentiella efterfrågan på kapacitet, åtminstone på medellång sikt, överstiger den befintliga kombinerade kapaciteten hos den anläggning som får stöd och andra befintliga eller redan planerade anläggningar som rimligen skulle kunna fungera som alternativ till den anläggning som får stöd.
3. De stödberättigande kostnaderna ska vara investeringskostnaderna i materiella (fasta och rörliga) och immateriella tillgångar med direkt anknytning till uppförande, uppgradering eller förnyelse av den berörda anläggningen. Investeringen får omfatta ytarrangemang (exempelvis för lagring), fast utrustning (exempelvis lagerlokaler och terminalbyggnader) och mobil terminalutrustning (exempelvis reachstacker) vid anläggningen för tillhandahållande av transportrelaterade tjänster. Genomförbarhetsstudier och topologiska studier samt planerings- och installationskostnader ska också vara stödberättigande.
4. Kostnader för annan verksamhet än transportverksamhet får inte vara stödberättigande.
5. Stödbeloppet får inte överstiga den lägre av följande trösklar:
  - (a) Skillnaden mellan de stödberättigande kostnaderna och summan av rörelseresultatet för investeringen under dess ekonomiska livslängd och investeringens diskonterade slutvärde (restvärdet vid slutet av investeringens ekonomiska livslängd). Rörelseresultatet ska också omfatta de ökande rörelseresultat netto framöver som genereras av annan verksamhet än transportverksamhet kopplad till den transportverksamhet som ska bedrivas vid den berörda anläggningen (t.ex. uthyrning av butiksutrymmen belägna i anläggningen). Rörelseresultatet och slutvärdet ska, på grundval av rimliga prognoser, dras av från de stödberättigande kostnaderna på förhand eller i efterhand genom en återvinningsmekanism.
  - (b) 50 % av de stödberättigande kostnaderna.
6. För stöd som inte överstiger 3 miljoner euro per projekt får det högsta stödbeloppet, som ett alternativ till tillämpningen av den metod som avses i punkt 5, fastställas till 50 % av de stödberättigande kostnaderna.
7. Tillträdet till den anläggning som får stöd ska vara öppet, transparent och icke-diskriminerande för alla berörda användare i enlighet med sektorsspecifik lagstiftning, inbegripet direktiv 2012/34/EU.
8. Varje koncession eller annat uppdrag till en tredje part att bygga, uppgradera, driva eller hyra en anläggning som får stöd ska tilldelas på ett konkurrensutsatt, transparent, icke-diskriminerande och ovillkorligt sätt.
9. Om ägaren, operatören och den planerade slutanvändaren av den transportanläggning som får stöd ingår i samma företag eller är anknutna företag i den mening som avses i

bilaga I till denna förordning, ska driften av anläggningen tilldelas på grundval av ett öppet, konkurrensutsatt, transparent och icke-diskriminerande förfarande<sup>29</sup>.

### *Artikel 13*

Stöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av privata spåranslutningar

1. Stödordningar för uppförande, uppgradering och förnyelse (inbegripet utbyte) av privata spåranslutningar ska anses förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.
2. Stöd ska beviljas företag som anlägger, uppgraderar och förnyar privata spåranslutningar.
3. De stödberättigande kostnaderna ska vara investeringskostnaderna i materiella (fasta och rörliga) och immateriella tillgångar med direkt anknytning till uppförande, uppgradering och förnyelse av den privata spåranslutningen. Investeringskostnaderna får omfatta genomförbarhetsstudier och topologiska studier samt planerings- och installationskostnader. Lastnings- och lossningsplattformar samt utrustning som används för lastning och lossning av tåg på platsen för den eller de avsedda användarna får inte ingå i de stödberättigande kostnaderna.
4. Stödbeloppet får inte överstiga den lägre av följande trösklar:
  - (a) Skillnaden mellan de stödberättigande kostnaderna och summan av rörelseresultatet för investeringen under dess ekonomiska livslängd och investeringens diskonterade slutvärde (restvärdet vid slutet av investeringens ekonomiska livslängd). Rörelseresultatet och slutvärdet ska, på grundval av rimliga prognoser, dras av från de stödberättigande kostnaderna på förhand eller i efterhand genom en återvinningsmekanism.
  - (b) 50 % av de stödberättigande kostnaderna.
5. För stöd som inte överstiger 500 000 euro per projekt får det högsta stödbeloppet, som ett alternativ till tillämpningen av den metod som avses i punkt 4, fastställas till 50 % av de stödberättigande kostnaderna.

Underavsnitt B – Investeringsstöd till förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar och av utrustning för hållbar multimodal transport

### *Artikel 14*

Stöd till förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar

---

<sup>29</sup> De berörda anknutna företagen får delta i förfarandet.

1. Stödordningar för investeringsstöd till förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar ska anses förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningskravet i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.
2. De stödberättigande kostnaderna ska vara alla investeringskostnader i samband med förvärv av nya eller begagnade fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar. Sådana kostnader får särskilt omfatta fordonets pris och leveranskostnader. Kostnader för konstruktionsstudier, konsultverksamhet eller ingenjörsvetenskap får vara stödberättigande, under förutsättning att de är kopplade till och utgör en del av de investeringar som avses i denna artikel.
3. Stöd ska tillhandahållas följande typer av mottagare:
  - (a) Nya aktörer inom järnvägssektorn.
  - (b) Järnvägsföretag, transportoperatörer på inre vattenvägar eller leasingoperatörer inom järnvägssektorn och inlandssjöfarten – i de fall där de räknas som små eller medelstora företag.
4. Stödet ska ges i form av en garanti till köparen av fordonet för transport på järnväg eller inre vattenvägar. Garantier får lämnas direkt till slutmottagare eller till kreditinstitut och andra finansinstitut som finansiella intermediärer (så länge mottagaren behåller sitt fria val av finansiell intermediär). Den finansiella intermediären måste kunna visa att den driver en mekanism som säkerställer att fördelarna i största möjliga utsträckning förs vidare till de slutliga stödmottagarna i form av större finansieringsvolym, mer riskfyllda portföljer, lägre krav på säkerheter eller lägre räntesatser än utan sådana offentliga garantier.
5. Garantin ska lämnas för nya individuella lån för förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar. Det underliggande lånet får som nominellt belopp inte överstiga de stödberättigande kostnaderna. Täckningen genom garantin får inte omfatta mer än 80 % av det underliggande lånet. Offentliga garantier ska lämnas mot en avgift på minst 50 räntepunkter, om den beviljande medlemsstatens kreditbetyg på statspapper är lika med AAA-A.
6. Garantins löptid ska vara begränsad till högst 15 år.
7. Stöd till förvärv av fordon för transport på järnväg eller på inre vattenvägar får kumuleras med stöd för driftskompatibilitet och/eller stöd till teknisk anpassning och modernisering, om de extra nettokostnaderna för driftskompatibilitet enligt definitionen i artikel 16.6 och/eller investeringar i modernisering och teknisk anpassning enligt definitionen i artikel 17.6 undantas från de stödberättigande kostnader som anges i punkt 2.

### *Artikel 15*

Stöd till förvärv av intermodala lastenheter och kranar ombord på fartyg

1. Stödordningar för investeringsstöd till förvärv av nya eller begagnade intermodala lastenheter och/eller kranar ombord på fartyg ska anses vara förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från

anmälningsskravet i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.

2. Stödet ska beviljas varje företag som investerar i förvärv av intermodala lastenheter och kranar ombord på fartyg.
3. De stödberättigande kostnaderna ska uppgå till följande:
  - (a) För intermodala lastenheter: kostnadsskillnaden mellan transportenheter som uteslutande används för vägtransporter och intermodala lastenheter som kan lastas om för hållbara multimodala transporter.
  - (b) För kranar ombord på fartyg: Hela förvärvspriset.
4. De stödberättigande kostnaderna får omfatta genomförbarhetsstudier samt planerings- och installationskostnader.
5. Stödbeloppet får inte överstiga en stödnivå på 30 % av de stödberättigande kostnaderna i den situation som anges i punkt 3 a och 20 % av de stödberättigande kostnaderna i den situation som anges i punkt 3 b.

#### Underavsnitt C – Investeringsstöd till driftskompatibilitet samt teknisk anpassning och modernisering

##### *Artikel 16*

##### Stöd till driftskompatibilitet

1. Stödordningar för investeringsstöd till investeringar i materiella och immateriella tillgångar som bidrar till oavbrutna trafikflöden mellan medlemsstater eller i transportsätt ska anses förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningsskravet i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.
2. Stödet ska beviljas varje företag som investerar i utbyggnaden av den driftskompatibilitetsteknik som avses i punkt 3.
3. De stödberättigande investeringsprojekten ska vara följande:
  - (a) Det europeiska tågkontrollsystemet (ETCS), det framtida mobila kommunikationssystemet för järnväg (FRMCS) och automatiserad tågdrift (ATO) som en del av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) enligt beskrivningen i unionens sekundärlagstiftning<sup>30</sup>.

---

<sup>30</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2023/1695 av den 10 augusti 2023 om teknisk specifikation för driftskompatibilitet avseende delsystemen Trafikstyrning och signalering i järnvägssystemet i Europeiska unionen och om upphävande av förordning (EU) 2016/919 (EUT L 222, 8.9.2023, s. 380)

- (b) Digital automatisk koppling (DAC)<sup>31</sup>.
  - (c) Anpassning av rullande materiel till olika elektriska system.
  - (d) Anpassning av rullande materiel till olika spårvidder.
  - (e) Anpassning av fartyg i inlandssjöfart så att de kan betjäna kusthamnar.
  - (f) Anpassning av fartyg i inlandssjöfart till ändrad farbarhet, inbegripet lågvattenförhållanden.
  - (g) Automatisering av rullande materiel och fartyg i inlandssjöfart.
  - (h) Anpassning av fordon till transport av intermodala lastenheter.
  - (i) Nyckelteknik som behövs för att genomföra flodinformationstjänster, såsom RIS-plattformen , elektroniska sjökort och informationssystem för inlandssjöfart, meddelanden till befälhavare, automatiska identifieringssystem för inlandssjöfart och internationell elektronisk rapportering.
  - (j) Telematikapplikationer för godstrafik och annan programvara för godstrafik i den mån de bidrar till oavbrutna trafikflöden, särskilt intermodala identifierings-, spårnings- och spårbarhetssystem samt plattformar för intermodalt datautbyte. Investeringar i applikationer för persontrafik, såsom system för information till resenärerna före och under resan, system för bokning och betalning avpassade för resenärerna, bagagehantering och hantering av förbindelser mellan persontåg och med andra passagerartransporter berättigar inte till stöd.
4. De stödberättigande kostnaderna ska vara alla kostnader som är nödvändiga för genomförandet av de stödberättigande investeringarna. Sådana kostnader får särskilt omfatta kostnader som är nödvändiga för inköp och installation av relevant teknik, projektförvaltningskostnader och leveranskostnader. Underhållskostnader är inte stödberättigande. Kostnader för studier, provning och godkännande samt pilot- och prototypanläggningar ska berättiga till stöd. De tillgångar som finansieras med stöd till driftskompatibilitet får vara nya eller begagnade. När det gäller investeringar i driftskompatibilitet avseende ERTMS ska kostnader i samband med integreringen av funktioner i det europeiska globala systemet för satellitnavigering (EGNSS) inom ERTMS vara stödberättigande. Kostnader i samband med GSM-R får inte berättiga till stöd.
5. Stödnivån får inte överstiga följande:
- (a) 80 % av de stödberättigande kostnaderna för investeringsprojekt som omfattas av punkt 3 a och b.

---

<sup>31</sup> DAC är en driftskompatibel komponent som automatiskt kopplar samman och frikopplar den rullande materielen i ett godståg, både fysiskt (t.ex. mekanisk anslutning och luftledning för bromsning) och digitalt (t.ex. elektrisk effekt och dataanslutning). DAC möjliggör en modern och digital europeisk godshantering på järnväg. Därigenom ökas inte bara effektiviteten, tack vare automatiseringsprocesserna, utan dessutom säkerställs också tillräcklig energiförsörjning för telematikapplikationer och säker datakommunikation i hela tåget. [Hänvisning till relevant sekundärlagstiftning införs när den har antagits]

- (b) 50 % av de stödberättigande kostnaderna för investeringsprojekt som omfattas av punkt 3 c–j.
6. Vad gäller investeringar i driftskompatibilitet i fråga om fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar eller i intermodala lastenheter eller kranar ombord på fartyg som är tänkta att förvärvas, ska de stödberättigande kostnaderna begränsas till merkostnaderna netto för driftskompatibilitet, under förutsättning att sådana kostnader inte redan täcks av någon annan form av stöd, särskilt stöd enligt artiklarna 14 och 15. Merkostnaderna netto för driftskompatibilitet beräknas som skillnaden mellan, å ena sidan, den totala kostnaden för inköp av fordonet för järnvägstransport eller transport på inre vattenvägar eller den intermodala lastenheten eller kranen ombord på fartyg som är tänkt att förvärvas och som utrustats med sådana investeringar, och, å andra sidan, den totala kostnaden för inköp av samma fordon eller intermodala lastenhet eller kranar ombord på fartyg, eller något liknande, utan investeringar i driftskompatibilitet i det kontrafaktiska scenariot.
  7. Under minst fem år efter beviljandet av stödet ska avtalsarrangemang för överföring eller användning mot betalning (såsom leasing) av tillgångar som finansieras med stöd till driftskompatibilitet innehålla en klausul som anger att den investering som säkerställer den berörda tillgångens driftskompatibilitet har finansierats med statligt stöd. Den ska också specificera motsvarande skyldigheter enligt punkt 9 och ange stödbeloppet.
  8. Investeringen ska genomföras och avslutas senast ett år före den dag då den investering som får stöd blir obligatorisk på EU-nivå.
  9. De fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar som omfattas av den investering som får stöd ska förbli registrerade i varje medlemsstats relevanta nationella register eller i ett relevant europeiskt register i minst fem år efter genomförandet av investeringen.

### *Artikel 17*

Stöd till teknisk anpassning och modernisering av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar och utrustning för hållbar multimodal transport

1. Stödordningar för investeringsstöd till investeringar i materiella och immateriella tillgångar som bidrar till den tekniska anpassningen och moderniseringen av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar och av utrustning avsedd för hållbar multimodal transport ska anses förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 93 i fördraget och ska undantas från anmälningsskravet i artikel 108.3 i fördraget, under förutsättning att villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.
2. Stödet ska beviljas varje företag som gör investeringar med inriktning på teknisk anpassning och modernisering av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar och av utrustning för hållbar multimodal transport som avses i punkt 3.
3. De stödberättigande investeringarna ska vara följande:
  - (a) Eftermontering och/eller renovering av rullande materiel.

- (b) Eftermontering och/eller renovering av fartyg i inlandssjöfart, till exempel för att förbättra hydrodynamiken och effektiviteten.
  - (c) Eftermontering och/eller renovering av utrustning för hållbar multimodal transport.
  - (d) Teknisk anpassning av fartyg till nya typer av frakt.
  - (e) Telematikapplikationer för godstrafik och annan programvara för godstrafik som inte omfattas av artikel 16, såsom system som tillhandahåller information uteslutande inom ett transportsätt eller digitala boknings- och betalningssystem som inte bidrar till oavbrutna trafikflöden. Investeringar i applikationer för persontrafik, såsom system för information till resenärerna före och under resan, boknings- och betalningssystem för resenärerna, bagagehantering och hantering av förbindelser mellan persontåg och med andra persontransportsätt berättigar inte till stöd.
  - (f) Logistiksystem, såsom programvara för lastoptimering.
  - (g) Programvara för trafikprognoser (uppskattad avgångstid/uppskattad ankomsttid) och programvara för ruttoptimering.
4. De stödberättigande kostnaderna ska vara alla kostnader som är nödvändiga för genomförandet av de stödberättigande investeringarna. Sådana kostnader får särskilt omfatta kostnader som är nödvändiga för inköp och installation av relevant teknik, kostnader för uppgradering av befintlig installerad teknik, projektförvaltningskostnader och leveranskostnader. Kostnader för studier, provning och godkännande samt pilot- och prototypanläggningar ska vara stödberättigande.
  5. Stödnivån får inte överstiga 20 % av de stödberättigande kostnaderna.
  6. När det gäller investeringar i fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar som är tänkta att förvärvas, ska de stödberättigande kostnaderna begränsas till merkostnaderna netto för teknisk anpassning och modernisering, under förutsättning att dessa kostnader inte redan täcks av någon annan form av stöd, särskilt stöd enligt artiklarna 14 och 15. Merkostnaderna netto för teknisk anpassning och modernisering beräknas som skillnaden mellan, å ena sidan, den totala kostnaden för inköp av det fordon för järnvägstransport eller transport på inre vattenvägar som är tänkt att förvärvas och som är utrustat med sådana investeringar, och, å andra sidan, den totala kostnaden för att köpa samma fordon eller ett liknande fordon som kräver teknisk anpassning och modernisering i det kontrafaktiska scenariot.
  7. Under minst fem år efter beviljandet av stödet ska avtalsarrangemang för överföring eller användning mot betalning (såsom leasing) av tillgångar som finansieras med stöd till teknisk anpassning och modernisering av fordon och utrustning för hållbar multimodal transport innehålla en klausul om att anpassningen eller moderniseringen av den berörda tillgången finansierats med statligt stöd och vidare ska stödbeloppet anges.
  8. Investeringen ska genomföras och avslutas senast ett år före den dag då den investering som får stöd blir obligatorisk på EU-nivå.

## Kapitel III – Övervakning

### *Artikel 18*

#### Återkallande av gruppundantaget

Om en medlemsstat beviljar stöd som enligt dess uppfattning är undantaget från anmälningsskyldigheten enligt denna förordning utan att de villkor som anges i kapitlen I–II är uppfyllda, får kommissionen, efter att ha gett den berörda medlemsstaten tillfälle att lämna sina synpunkter, anta ett beslut om att alla eller en del av de framtida stödåtgärder antagna av den berörda medlemsstaten som i övrigt uppfyller kraven i denna förordning ska anmälas till kommissionen i enlighet med artikel 108.3 i fördraget. De åtgärder som ska anmälas får begränsas till de åtgärder som beviljar vissa typer av stöd eller till förmån för vissa stödmottagare eller stödåtgärder som antas av vissa myndigheter i den berörda medlemsstaten.

### *Artikel 19*

#### Rapportering

Medlemsstaterna ska till kommissionen översända följande:

- (a) Genom kommissionens elektroniska anmälningssystem, sammanfattande information om varje stödåtgärd som är undantagen enligt denna förordning i det standardiserade format som anges i bilaga III till denna förordning, tillsammans med en länk som ger tillgång till den fullständiga texten till stödåtgärden inklusive ändringar, inom 20 arbetsdagar från det att stödåtgärden har trätt i kraft.
- (b) En årlig rapport, som avses i kommissionens förordning (EG) nr 794/2004<sup>32</sup>, i elektronisk form om tillämpningen av denna förordning, vilken innehåller de uppgifter som anges i kommissionens förordning (EG) nr 794/2004, för varje helt år eller del av år under vilket denna förordning är tillämplig.

### *Artikel 20*

#### Utvärdering

1. Stödordningar som avses i artikel 1.2 i och j ska vara föremål för en efterhandsutvärdering om de har en budget för statligt stöd eller redovisade utgifter på över 150 miljoner euro under ett visst år eller 750 miljoner euro under deras totala varaktighet. Den sammanlagda varaktigheten för ordningens och för eventuella tidigare stödordningars sammanlagda varaktighet som omfattar ett liknande mål och geografiskt område från och med den XXX. Med tanke på utvärderingens syften och för att undvika att lägga en oproportionerligt stor börda på medlemsstaterna ska

---

<sup>32</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 av den 21 april 2004 om genomförande av rådets förordning (EU) 2015/1589 om tillämpningsföreskrifter för artikel 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUT L 140, 30.4.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).



efterhandsutvärderingar krävas endast för stödordningar vilkas sammanlagda varaktighet överstiger tre år med början den XXX.

2. Undantag från kravet på efterhandsutvärdering får göras för stödordningar som är en direkt efterföljare till en stödordning som omfattar ett liknande mål och geografiskt område som redan har utvärderats. Detta förutsätter att en slutlig utvärderingsrapport har utarbetats i enlighet med den utvärderingsplan som godkänts av kommissionen och som inte lett till några negativa resultat. Om den slutliga utvärderingsrapporten för en stödordning inte överensstämmer med den godkända utvärderingsplanen ska den stödordningen skjutas upp med omedelbar verkan. Efterföljare till en sådan tillfälligt upphävd stödordning som omfattar ett liknande mål och geografiskt område får inte komma i åtnjutande av gruppundantaget.
3. Syftet med utvärderingen ska vara att kontrollera om de antaganden och villkor som ligger till grund för stödordningens förenlighet med den inre marknaden har uppnåtts, i synnerhet stödåtgärdens nödvändighet och effektivitet mot bakgrund av dess allmänna och specifika mål. Utvärderingen ska också inbegripa en bedömning av stödordningens inverkan på konkurrens och handel.
4. För stödordningar som omfattas av utvärderingskravet enligt punkt 1 ska medlemsstaterna anmäla ett utkast till utvärderingsplan enligt följande:
  - (a) inom 20 arbetsdagar från stödordningens ikraftträdande om stödordningens budget uppgår till mer än 150 miljoner euro under ett visst år eller 750 miljoner euro under stödordningens totala varaktighet,
  - (b) inom 30 arbetsdagar från en betydande ändring som ökar stödordningens budget till mer än 150 miljoner euro under ett visst år eller till 750 miljoner euro under stödordningens totala varaktighet,
  - (c) inom 30 arbetsdagar från registreringen i den officiella bokföringen av utgifter inom ramen för stödordningen som uppgår till mer 150 miljoner euro under ett år.
5. Utkastet till utvärderingsplan ska upprättas i enlighet med den gemensamma metod för utvärdering av statligt stöd som antagits av kommissionen. Medlemsstaterna ska offentliggöra den utvärderingsplan som godkänts av kommissionen.
6. Efterhandsutvärderingen ska utföras av en expert som är oberoende i förhållande till den myndighet som beviljar stöd på grundval av en utvärderingsplan. Varje utvärdering ska inkludera åtminstone en halvtidsrapport och en slutlig utvärderingsrapport. Medlemsstaterna ska offentliggöra båda rapporterna.
7. Den slutliga utvärderingsrapporten ska lämnas till kommissionen senast nio månader innan den undantagna ordningen upphör att gälla. Denna frist får förkortas för stödordningar som utlöser utvärderingskravet under de två sista genomförandeåren. Den exakta omfattningen av och metoden för varje utvärdering ska anges i beslutet om godkännande av utvärderingsplanen. I anmälan av alla eventuella efterföljande stödåtgärder med ett liknande mål ska det beskrivas hur utvärderingsresultaten har beaktats.

## *Artikel 21*

### Övervakning

1. För att kommissionen ska kunna övervaka det stöd som undantas från anmälningsskyldigheten enligt denna förordning ska medlemsstaterna föra detaljerade register med den information och de styrkande handlingar som behövs för att avgöra om alla villkor i denna förordning är uppfyllda. Dessa register ska bevaras i tio år från den dag då stödet för särskilda ändamål beviljades eller det sista individuella stödet beviljades enligt stödordningen.
2. När det gäller stödordningar enligt vilka skattemässigt stöd beviljas automatiskt, såsom de som beviljas på grundval av skattedeklarationer från stödmottagarna, och där det inte sker någon förhandskontroll av att alla villkor för förenlighet med den inre marknaden är uppfyllda för varje stödmottagare, ska medlemsstaterna regelbundet kontrollera, åtminstone i efterhand och genom stickprov, att alla sådana villkor är uppfyllda, och dra de nödvändiga slutsatserna. Medlemsstaterna ska föra detaljerade register över kontrollerna under minst tio år från den dag då kontrollerna utfördes.
3. Kommissionen får från varje medlemsstat begära ut all information och alla styrkande handlingar som kommissionen anser att den behöver för att kunna övervaka tillämpningen av denna förordning, bland annat den information som nämns i punkterna 1 och 2. Den berörda medlemsstaten ska förse kommissionen med den begärda informationen och de begärda styrkande handlingarna inom 20 arbetsdagar från mottagandet av begäran, eller inom en längre tidsfrist i enlighet med begäran.

## **Kapitel – IV Slutbestämmelser**

## *Artikel 22*

### Övergångsbestämmelser

1. Denna förordning ska tillämpas på individuellt stöd som har beviljats innan de relevanta bestämmelserna i denna förordning har trätt i kraft, om stödet uppfyller samtliga villkor i denna förordning, med undantag för artikel 9.
2. Stöd som inte är undantaget från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget i enlighet med denna förordning ska bedömas av kommissionen i enlighet med relevanta rambestämmelser, riktlinjer, meddelanden och tillkännagivanden.
3. Vid utgången av denna förordnings giltighetstid ska stödordningar som undantagits enligt denna förordning fortsätta att vara undantagna under en anpassningsperiod på sex månader.

*Artikel 23*

1. Denna förordning träder i kraft den XXX.
2. Den ska tillämpas till och med den XXX.

Utfärdad i Bryssel den

*På kommissionens vägnar*

*Ordförande*

*Ursula von der Leyen*

## **BILAGA I**

### DEFINITION AV MIKROFÖRETAG SAMT SMÅ OCH MEDELSTORA FÖRETAG

#### *Artikel 1*

##### Företag

Varje enhet, oberoende av juridisk form, som bedriver ekonomisk verksamhet ska anses som ett företag. Som företag anses således sådana enheter som utövar ett hantverk eller annan verksamhet enskilt eller inom familjen, personsammanslutningar eller föreningar som bedriver en regelbunden ekonomisk verksamhet.

#### *Artikel 2*

##### Personalstyrka och finansiella trösklar som definition av olika företagskategorier

1. Kategorin mikroföretag samt små och medelstora företag (SMF-kategorin) utgörs av företag som sysselsätter färre än 250 personer och vars årsomsättning inte överstiger 50 miljoner euro eller vars balansomslutning inte överstiger 43 miljoner euro per år.
2. Inom kategorin små och medelstora företag definieras små företag som företag som sysselsätter färre än 50 personer och vars omsättning eller balansomslutning inte överstiger 10 miljoner euro per år.
3. Inom kategorin små och medelstora företag definieras mikroföretag som företag som sysselsätter färre än 10 personer och vars omsättning eller balansomslutning inte överstiger 2 miljoner euro per år.

#### *Artikel 3*

##### Typer av företag som beaktas vid beräkning av personalstyrkan och de finansiella beloppen

1. ”Fristående företag” är de företag som inte betecknas som partnerföretag enligt punkt 2 eller anknutet företag enligt punkt 3.
2. ”Partnerföretag” är de företag som inte betecknas som anknutna företag enligt punkt 3 och mellan vilka följande förbindelse föreligger: ett företag (överordnat företag) innehar ensamt eller tillsammans med ett eller flera andra anknutna företag enligt punkt 3 minst 25 % av kapitalet eller rösterna i ett annat företag (underordnat företag).

Ett företag får dock betecknas som fristående, och alltså inte anses ha ett partnerföretag, även om tröskelvärdet på 25 % har uppnåtts eller överskridits, under förutsättning att det gäller följande kategorier av investerare och dessa enskilt eller tillsammans inte är anknutna i den mening som avses i punkt 3 till det berörda företaget:

- a) Offentliga investeringsbolag, riskkapitalbolag, fysiska personer eller grupper av fysiska personer som regelbundet ägnar sig åt riskkapitalinvesteringar (så kallade affärsänglar) och som investerar eget kapital i icke börsnoterade företag, under förutsättning att dessa affärsänglars sammanlagda investering i ett och samma företag inte överstiger 1 250 000 euro.

- b) Universitet eller forskningscentra utan vinstsyfte.
- c) Institutionella investerare, inklusive regionala utvecklingsfonder.
- d) Självständiga lokala myndigheter som har en årlig budget som understiger 10 miljoner euro och som har färre än 5 000 invånare.

3. "Anknutna företag" är de företag som sinsemellan upprätthåller en av följande förbindelser:

- a) Ett företag innehar en majoritet av rösterna för aktierna eller andelarna i ett annat företag.
- b) Ett företag har rätt att utse eller entlediga en majoritet av ledamöterna i ett annat företags styrelse, ledning eller tillsynsorgan.
- c) Ett företag har rätt att utöva ett bestämmande inflytande över ett annat företag enligt ett avtal som är slutet med detta eller enligt en bestämmelse i det företags stadgar.
- d) Ett företag som är aktieägare eller delägare i ett annat företag förfogar till följd av en överenskommelse med andra aktieägare eller delägare i företaget ensamt över en majoritet av rösterna för aktierna eller andelarna i det företaget.

Ett bestämmande inflytande anses inte föreligga då de investerare som avses i punkt 2 andra stycket inte direkt eller indirekt deltar i förvaltningen av det berörda företaget, dock utan att detta påverkar deras rättigheter som aktieägare eller delägare.

De företag som upprätthåller någon av de förbindelser som avses i första stycket via ett eller flera andra företag eller via de investerare som avses i punkt 2 ska också anses som anknutna företag.

De företag som upprätthåller någon av dessa förbindelser via en fysisk person eller en grupp fysiska personer i samverkan ska också anses som anknutna företag, om dessa företag helt eller delvis bedriver sin verksamhet på samma eller angränsande marknader.

Som angränsande marknad ska betraktas marknaden för en produkt eller en tjänst i ett tidigare eller senare marknadsled.

4. Utom i de fall som avses i punkt 2 andra stycket, kan ett företag inte anses tillhöra SMF-kategorin, om 25 % eller mer av dess kapital eller dess röstandel direkt eller indirekt kontrolleras av ett eller flera offentliga organ, individuellt eller gemensamt.

5. Företagen får avge en försäkran om sin status som fristående företag, partnerföretag eller anknutet företag och om uppgifter rörande trösklarna i artikel 2. Även om kapitalspridningen inte gör det möjligt att exakt veta vem som innehar kapitalet, får företaget avge en sådan försäkran om det kan försäkra att det har rimliga skäl att anta att det inte till 25 % eller mer ägs av ett företag eller gemensamt av anknutna företag eller via fysiska personer eller grupper av fysiska personer. Sådana försäkringar ska avges utan att det påverkar de kontroller eller granskningar som föreskrivs i nationell lagstiftning eller i unionslagstiftningen.

#### *Artikel 4*

Uppgifter som behövs för att beräkna personalstyrkan och de finansiella beloppen samt referensperiod

1. Uppgifterna för beräkning av personalstyrkan och de finansiella beloppen ska hämtas från det senast godkända räkenskapsåret och beräknas på årsbasis. De beaktas från och med att räkenskaperna har godkänts. Omsättningen ska beräknas exklusive mervärdesskatt och andra indirekta skatter.
2. Om uppgifterna om ett företag beräknade på årsbasis vid datum för bokslut överstiger eller understiger de trösklar som anges i artikel 2 för personalstyrkan eller för de finansiella beloppen, erhåller eller förlorar företaget sin status av medelstort företag, litet företag eller mikroföretag först om detta inträffar under två på varandra följande år.
3. Om företaget är nyetablerat och bokslutet ännu inte har blivit godkänt, ska uppgifterna i fråga grunda sig på en skälig uppskattning som görs under räkenskapsåret.

#### *Artikel 5*

##### Personalstyrkan

1. Personalstyrkan motsvarar antalet årsarbetskrafter, det vill säga antalet personer som på heltid arbetat i företaget eller för företagets räkning under hela referensåret. Det arbete som utförs av personer som inte har arbetat hela året, som har arbetat deltid, oberoende av varaktighet, eller som utfört säsongarbete ska beräknas som delar av årsarbetskrafter. Personalstyrkan utgörs av
  - a) löntagarna,
  - b) de personer som arbetar för företaget och som har en underordnad ställning i förhållande till detta och som i nationell rätt jämföras med löntagare,
  - c) de ägare som driver företaget,
  - d) de delägare som utövar en regelbunden verksamhet i företaget och som erhåller ekonomiska förmåner från företaget.
2. Lärlingar och studerande under yrkesutbildning som omfattas av lärlings- eller yrkesutbildningsavtal ska inte räknas in vid beräkningen av personalstyrkan. Den tid som utgörs av mödraledighet eller föräldraledighet ska inte räknas in.

#### *Artikel 6*

##### Fastställande av uppgifterna om företaget

1. I fråga om ett fristående företag ska fastställandet av uppgifterna, inklusive personalstyrkan, göras enbart på grundval av företagets egna räkenskaper.
2. Uppgifterna, inklusive personalstyrkan, om ett företag som har partnerföretag eller anknutna företag ska beräknas på grundval av räkenskaperna och andra uppgifter om företaget eller – om

sådana finns – företagets konsoliderade räkenskaper eller de konsoliderade räkenskaperna där företaget räknats in genom konsolidering.

Till uppgifterna i första stycket ska aggregeras uppgifterna om det berörda företagets eventuella partnerföretag som är omedelbart överordnade eller underordnade i förhållande till det berörda företaget. Uppgifterna ska aggregeras i proportion till andelen av kapitalet eller rösträtten (den högsta av dessa båda andelar). Vid korsvist ägande ska den högsta andelen tillämpas.

Till uppgifterna i första och andra styckena ska läggas 100 % av uppgifterna för de eventuella företag som är direkt eller indirekt anknutna till det berörda företaget och som inte redan har tagits med i räkenskaperna genom konsolidering.

3. Vid tillämpningen av punkt 2 ska uppgifterna om de företag som är anknutna till det berörda företaget hämtas från räkenskaperna och andra uppgifter, konsoliderade om sådana finns. Till dessa ska läggas 100 % av uppgifterna för de företag som är anknutna till dessa partnerföretag, såvida inte uppgifterna om dessa har räknats in genom konsolidering.

Vid tillämpningen av punkt 2 ska uppgifterna om de företag som är anknutna till det berörda företaget hämtas från räkenskaperna och andra uppgifter, konsoliderade om sådana finns. Till dessa ska aggregeras proportionellt uppgifterna om de eventuella partnerföretag till dessa anknutna företag som är omedelbart överordnade eller underordnade i förhållande till dessa, om de inte redan har räknats in i de konsoliderade räkenskaperna i en proportion som motsvarar åtminstone den procentsats som anges i punkt 2 andra stycket.

4. När personalstyrkan inte framgår av de konsoliderade räkenskaperna, ska den beräknas genom att proportionellt aggregera uppgifterna om de företag till vilka detta företag är partnerföretag och lägga till uppgifterna om de företag till vilka det är anknutet.

## Bilaga II

Åtgärder som omfattas av gruppundantagsförordningen och åtgärder som ska anmälas enligt riktlinjerna för markanvändning och multimodala transporter (*LMT-riktlinjerna*)

Primärt mål	Gruppundantagsförordningen		LMT-riktlinjer	
	Åtgärd	Tillåten stödnivå	Åtgärd	Tillåten stödnivå
Driftsstöd till sänkandet av externa transportkostnader	Stödordningar	50 % av de stödberättigande kostnaderna  [60]% av de stödberättigande kostnaderna för stöd till kombinerade transporter	Stöd för särskilda ändamål  Stödordningar med högre stödnivå än de som godkänts enligt gruppundantagsförordningen  Stödordningar som inte tillämpar kommissionens handbok	75 % av de stödberättigande kostnaderna
Driftsstöd till öppnandet av nya kommersiella förbindelser	Stödordningar  Individuella stödbelopp som tilldelats inom ramen för en stödordning per projekt < 15 miljoner euro	80 % av de stödberättigande kostnaderna för det första verksamhetsåret, 70 % för det andra året, 60 % för det tredje året, 50 % för det fjärde året och 40 % för det femte året.	Stöd för särskilda ändamål  Individuella stödbelopp som tilldelats inom ramen för en stödordning per projekt ≥ 15 miljoner euro	80 % av de stödberättigande kostnaderna för det första verksamhetsåret, 70 % för det andra året, 60 % för det tredje året, 50 % för det fjärde året och 40 % för det femte året.
Investeringsstöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av unimodala eller multimodala transportanläggningar för järnväg eller inre vattenvägar	Stödordningar  Individuella stödbelopp som tilldelats inom ramen för en stödordning per projekt < 20 miljoner euro  Stöd för särskilda ändamål till hållbara multimodala godsterminaler < 10 miljoner euro	50 % av de stödberättigande kostnaderna om stödet < 3 miljoner euro per projekt  50 % av de stödberättigande kostnaderna, men inom gränsen för skillnaden mellan stödberättigande kostnader och rörelseresultat för	Stöd för särskilda ändamål  Stöd för särskilda ändamål till hållbara multimodala godsterminaler ≥ 10 miljoner euro  Individuella stödbelopp som tilldelats inom ramen för en stödordning per projekt ≥ 20 miljoner euro	Finansieringsunderskott begränsat till 100 % av de stödberättigande kostnaderna  Inget tröskelvärde tillämpas om stöd för särskilda ändamål beviljas genom ett konkurrensutslätt



		<i>investeringen under dess livstid och slutvärde om stödet <math>\geq 3</math> miljoner euro per projekt</i>	Stödordningar med högre stödnivå än de som godkänts enligt gruppundantagsförelördningen	<i>anbudsförfarande</i>
Investeringsstöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av privata spåranslutningar	Stödordningar  Individuella stödbelopp som tilldelats inom ramen för en stödordning per projekt < 2 miljoner euro	<i>50 % av de stödberättigande kostnaderna om stödet &lt; 500 000 euro per projekt</i>  <i>50 % av de stödberättigande kostnaderna, men inom gränsen för skillnaden mellan stödberättigande kostnader och rörelseresultat för investeringen under dess livstid och slutvärde om stödet <math>\geq 500\,000</math> euro per projekt</i>	Stöd för särskilda ändamål  Individuella stödbelopp som tilldelats inom ramen för en stödordning per projekt $\geq 2$ miljoner euro  Stödordningar med högre stödnivå än de som godkänns enligt gruppundantagsförelördningen	<i>Finansieringsunderskott begränsat till 100 % av de stödberättigande kostnaderna</i>
Investeringsstöd till förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar	Stödordningar	<i>Det underliggande lånets nominella belopp <math>\leq</math> stödberättigande kostnader. Täckning genom garantin <math>\leq 80\%</math> av det underliggande lånet</i>	Stöd för särskilda ändamål  Stödordningar med högre stödnivå än de som godkänns enligt gruppundantagsförelördningen	<i>Det underliggande lånets nominella belopp <math>\leq</math> stödberättigande kostnader. Täckning genom garantin <math>\leq 90\%</math> av det underliggande lånet</i>
Investeringsstöd till förvärv av intermodala lastenheter och kranar ombord på fartyg	Stödordningar	<i>30 % av de stödberättigande kostnaderna (för intermodala lastenheter)</i>  <i>20 % av de stödberättigande</i>	Ej tillämpligt	

		<i>e kostnaderna (för kranar ombord på fartyg)</i>		
Investeringsstöd till driftskompatibilitet	Stödordningar	<p><i>50 % av de stödberättigande kostnaderna</i></p> <p><i>80 % stödberättigande kostnaderna (för ERTMS och DAC)</i></p>	<p>Stöd för särskilda ändamål</p> <p>Stödordningar med högre stödnivå än de som godkänns enligt gruppundantagsfö rordningen eller för investeringar som inte finns med i den förteckning som omfattas av gruppundantagsfö rordningen</p>	<p><i>50 % av de stödberättigande kostnaderna</i></p> <p><i>80 % av de stödberättigande kostnaderna (för ERTMS och DAC)</i></p> <p><i>Finansieringsund erskott begränsat till 100 % av de stödberättigande kostnaderna</i></p>
Investeringsstöd till teknisk anpassning och modernisering av fordon och utrustning för hållbar multimodal transport	Stödordningar	<i>20 % av de stödberättigande kostnaderna</i>	<p>Stöd för särskilda ändamål</p> <p>Stödordningar med högre stödnivå än de som godkänns enligt gruppundantagsfö rordningen eller för investeringar som inte finns med i den förteckning som omfattas av gruppundantagsfö rordningen</p>	<p><i>20 % av de stödberättigande kostnaderna</i></p> <p><i>Finansieringsund erskott begränsat till 100 % av de stödberättigande kostnaderna</i></p>

### Bilaga III

## INFORMATION OM STATLIGT STÖD SOM UNDANTAS ENLIGT DENNA FÖRORDNING

DEL I – Information som ska lämnas genom kommissionens elektroniska anmälningssystem enligt vad som föreskrivs i artikel 19

<b>Stödreferens</b>	<i>(ska fyllas i av kommissionen)</i>	
<b>Medlemsstat</b>		
<b>Medlemsstatens referensnummer</b>		
<b>Region</b>	<b>Regionens namn (Nuts <sup>(1)</sup>)</b>	<b>Regionens stödstatus <sup>(2)</sup></b>
<b>Beviljande myndighet</b>	<b>Namn</b>	
	<b>Postadress</b>	
	<b>Webbadress</b>	
<b>Stödåtgärdens benämning</b>		
<b>Nationell rättslig grund (hänvisning till relevant nationell officiell tidning)</b>		
<b>Webblänk till stödåtgärdens fullständiga text</b>		
<b>Typ av åtgärd</b>	<input type="checkbox"/> Stödordning	
	<input type="checkbox"/> Stöd för särskilda ändamål	<b>Det stödmottagande företags namn och den koncern <sup>(3)</sup> det tillhör</b>
<b>Ändring av en befintlig stödordning eller ett befintligt stöd för särskilda ändamål</b>		<b>Kommissionens stödreferens</b>
	<input type="checkbox"/> Förlängning	
	<input type="checkbox"/> Ändring	
<b>Varaktighet <sup>(4)</sup></b>	<input type="checkbox"/> Stödordning	dd/mm/åååå – dd/mm/åååå
<b>Datum för beviljande <sup>(5)</sup></b>	<input type="checkbox"/> Stöd för särskilda ändamål	dd/mm/åååå
<b>Berörd(a) ekonomisk(a) sektor(er)</b>	<input type="checkbox"/> Alla stödberättigade ekonomiska sektorer	
	<input type="checkbox"/> Begränsat till vissa sektorer: Preciserat på Nace-gruppnivå <sup>(6)</sup>	

Typ av stödmottagare	<input type="checkbox"/> Mikroföretag, litet företag eller medelstort företag		
	<input type="checkbox"/> Stort företag		
Budget	Arligt totalbelopp för den budget som planeras enligt stödordningen <sup>(7)</sup>	Nationell valuta ..... (avrundade belopp)	
	Totalbelopp av stöd för särskilda ändamål som beviljats företaget <sup>(8)</sup>	Nationell valuta ..... (avrundade belopp)	
	<input type="checkbox"/> För garantier <sup>(9)</sup>	Nationell valuta ..... (avrundade belopp)	
Stödinstrument	<input type="checkbox"/> Bidrag/Räntesubvention		
	<input type="checkbox"/> Lån/Återbetalningspliktiga förskott		
	<input type="checkbox"/> Garanti (i förekommande fall med en hänvisning till kommissionens beslut) <sup>(10)</sup>		
	<input type="checkbox"/> Skatteförmån eller skattebefrielse		
	<input type="checkbox"/> Tillhandahållande av riskfinansiering		
	<input type="checkbox"/> Annat (precisera) ..... Ange i vilken av nedanstående bredare kategori stödet passar bäst med hänsyn till dess verkningar/funktion: <input type="checkbox"/> Bidrag <input type="checkbox"/> Lån <input type="checkbox"/> Garanti <input type="checkbox"/> Skatteförmåner <input type="checkbox"/> Tillhandahållande av riskfinansiering		
<input type="checkbox"/> Vid medfinansiering från EU-fonder	Namn på EU-fond(er): ..... .....	Finansieringsbelopp (per EU-fond) ..... .....	Nationell valuta ... (avrundade belopp) ..... .....

<sup>(1)</sup> Nuts – Nomenklaturen för statistiska territoriella enheter. Vanligen anges regionen på nivå 2.  
<sup>(2)</sup> Artikel 107.3 a i EUF-fördraget (A-status), artikel 107.3 c i EUF-fördraget (C-status), områden utan stöd, dvs. områden som inte är berättigade till regionalstöd (N-status).  
<sup>(3)</sup> Med företag avses vid tillämpningen av konkurrensreglerna i fördraget och vid tillämpningen av denna förordning en enhet som bedriver ekonomisk verksamhet, oavsett enhetens rättsliga form och hur den finansieras. Domstolen har fastställt att enheter som (rättsligt eller faktiskt) kontrolleras av samma enhet bör betraktas som ett företag.  
<sup>(4)</sup> Period under vilken den beviljande myndigheten kan åta sig att bevilja stödet.  
<sup>(5)</sup> Fastställt i enlighet med artikel 2.27 i förordningen.  
<sup>(6)</sup> Nace Rev. 2 – Statistisk näringsgrensindelning i Europeiska gemenskapen. Sektorn ska vanligen anges på grupp-nivå.  
<sup>(7)</sup> Om det är fråga om en stödordning: Ange det årliga totalbeloppet för den budget som planeras enligt stödordningen per år eller den beräknade skatteförlusten per år för samtliga stödinstrument som ingår i stödordningen.  
<sup>(8)</sup> Om det är fråga om ett stöd för särskilda ändamål: Ange totalt stödbelopp/total skatteförlust.  
<sup>(9)</sup> När det gäller garantier, ange de garantier lånens (högsta) belopp.  
<sup>(10)</sup> I förekommande fall, hänvisning till kommissionens beslut att godkänna metoden för att beräkna bruttobidragsekvivalenten, i överensstämmelse med artikel 5.2 c i förordningen.

DEL II – Information som ska lämnas genom kommissionens elektroniska anmälningssystem enligt vad som föreskrivs i artikel 19

Ange enligt vilken bestämmelse i gruppundantagsförordningen stödåtgärden genomförs

<b>Primärt mål</b>	<b>Högsta tillåtna stödnivå i % av de stödberättigande kostnaderna</b>	<b>Budget totalt</b>
Stödordning för driftsstöd till sänkandet av externa transportkostnader (artikel 10)	... %	... nationell valuta (per ordning och år)
Stödordning för driftsstöd till öppnandet av nya kommersiella förbindelser (artikel 11)	... %	... nationell valuta
Stödordning för investeringsstöd till anläggningar (artikel 12)	... %	... nationell valuta
Investeringsstöd för särskilda ändamål till hållbara multimodala godsterminaler (artikel 12)	... %	... nationell valuta (per projekt)
Stödordning för investeringsstöd till privata spåranslutningar (artikel 13)	... %	... nationell valuta
Stödordning för investeringsstöd till förvärv av fordon för transport på järnväg och inre vattenvägar (artikel 14)	... %	... nationell valuta
Stödordning för investeringsstöd till förvärv av intermodala lastenheter och kranar ombord på fartyg (artikel 15)	... %	... nationell valuta
Stödordning för investeringsstöd till driftskompatibilitet (artikel 16)	... %	... nationell valuta
Stödordningar för investeringsstöd till teknisk anpassning och modernisering (artikel 17)	... %	... nationell valuta



## **Bilaga IV**

### Bestämmelser om offentliggörande av information enligt artikel 9

Medlemsstaterna ska organisera sina övergripande webbplatser för statligt stöd, där den information som anges i artikel 7 ska offentliggöras, på ett sätt som gör att informationen är lättillgänglig. Informationen ska offentliggöras i kalkylbladsformat som möjliggör sökning och utdrag av uppgifter och som är lätt att publicera på internet, till exempel i csv- eller xml-format. Alla berörda parter ska ges tillträde till webbplatsen utan begränsningar. Ingen användarregistrering ska krävas för åtkomst till webbplatsen.

Följande information om individuellt stöd enligt artikel 9.1 c ska offentliggöras:

- a) Stödmottagarens namn.
- b) Stödmottagarens referens.
- c) Typ av företag (små eller medelstora/stora) vid tidpunkten för beviljandet.
- d) Region där stödmottagaren är belägen, på Nuts II-nivå<sup>33</sup>
- e) Verksamhetsområde på Nace-gruppnivå<sup>34</sup>.
- f) Stödinslag, angivet i heltal i nationell valuta<sup>35</sup>.
- g) Stödinstrument<sup>36</sup> (bidrag/räntesubvention, lån/förskott med återbetalningsskyldighet/bidrag som ska återbetalas, garantier, skatteförmåner eller skattebefrielse, riskfinansiering, övrigt (precisera)).
- h) Datum för beviljande.
- i) Stödets syfte.
- j) Beviljande myndighet.
- k) Stödåtgärdens referens<sup>37</sup>.

---

<sup>33</sup> Nuts – Nomenklaturen för statistiska territoriella enheter. Vanligen anges regionen på nivå 2.

<sup>34</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1893/2006 av den 20 december 2006 om fastställande av den statistiska näringsgrensindelningen Nace rev. 2 och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3037/90 och vissa EG-förordningar om särskilda statistikområden (EUT L 393, 30.12.2006, s. 1).

<sup>35</sup> Vid driftsstöd, det årliga stödbeloppet per stödmottagare. För investeringsstöd, investeringsbeloppet. För åtgärder enligt artikel 12, bruttobidragsekvivalenten.

<sup>36</sup> Om stödet beviljas genom flera stödinstrument ska stödbeloppet anges per instrument.

<sup>37</sup> Enligt den information som kommissionen har lämnat genom det elektroniska förfarande som avses i artikel 11 i denna förordning.