

Auszug aus der
VERORDNUNG (EU) 2026/562 DER KOMMISSION
vom 16. März 2026

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

(VGVO)

KAPITEL I
ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Geltungsbereich

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

h) Investitionsbeihilferegeln zur Förderung der Interoperabilität des nachhaltigen Landverkehrs;

(2) Diese Verordnung gilt nicht für folgende Gruppen von Beihilfen:

a) Beihilferegeln, in denen nicht ausdrücklich festgelegt ist, dass einem Unternehmen, das einer Rückforderungsanordnung aufgrund eines früheren Beschlusses der Kommission zur Feststellung der Unzulässigkeit einer von demselben Mitgliedstaat gewährten Beihilfe und ihrer Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt nicht nachgekommen ist, keine Einzelbeihilfen gewährt werden dürfen;

d) Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten;

e) Beihilfemaßnahmen, die für sich genommen, durch die mit ihnen verbundenen Bedingungen oder durch ihre Finanzierungsmethode zu einem nicht abtrennbaren Verstoß gegen Unionsrecht führen, insbesondere

i) Beihilfemaßnahmen, bei denen die Gewährung der Beihilfe davon abhängig ist, dass der Beihilfeempfänger seinen Sitz in dem betreffenden Mitgliedstaat hat oder überwiegend in diesem Mitgliedstaat niedergelassen ist.

Es kann jedoch verlangt werden, dass der Beihilfeempfänger zum Zeitpunkt der Auszahlung der Beihilfe eine Betriebsstätte oder Niederlassung in dem die Beihilfe gewährenden Mitgliedstaat hat;

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

p) „Fahrzeug für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr“

i) ein Schienenfahrzeug [...]

q) „Schienenfahrzeuge“

i) Lokomotiven für die Beförderung von Gütern [...], einschließlich Verbrennungstriebfahrzeugen oder elektrischer Triebfahrzeuge, Verbrennungstriebzügen oder elektrischer Triebzüge [...], oder

ii) Güterwagen, einschließlich Tiefladewagen, die für das gesamte Netz ausgelegt sind, und Fahrzeugen zur Beförderung von Lastkraftwagen;

w) „Unternehmen in Schwierigkeiten“ ein Unternehmen in Schwierigkeiten gemäß Artikel 2 Nummer 18 der Verordnung (EU) Nr. 651/2014;

cc) „Beginn der Arbeiten“ entweder den Beginn der mit der Investition im Zusammenhang stehenden Bauarbeiten oder die erste rechtsverbindliche Verpflichtung zur Bestellung von Ausrüstung oder im Falle einer Übernahme den Zeitpunkt des Erwerbs der unmittelbar mit der erworbenen Betriebsstätte verbundenen Vermögenswerte, wobei der früheste dieser Zeitpunkte maßgebend ist;

ee) „Beihilfeintensität“ den in Prozent der beihilfefähigen Kosten ausgedrückten Bruttobetrag der Beihilfe vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben;

ff) „Verkehrsunternehmen“ ein Unternehmen, das Personen oder Güter im nachhaltigen Landverkehr befördert;

gg) „Organisator von Beförderungsdiensten“ ein Unternehmen, das die Beförderung von Gütern organisiert und somit die Wahl zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern trifft;

hh) „nachhaltiger Landverkehr“ die Beförderung von Gütern [...] auf der Schiene, [...] oder im nachhaltigen multimodalen Verkehr;

ii) „Landverkehr“ die Beförderung von Gütern oder Personen auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder Straßen;

jj) „Kurzstreckenseeverkehr“ die Beförderung von Gütern und/oder Personen auf dem Seeweg zwischen Häfen in Gewässern eines oder mehrerer Mitgliedstaaten oder zwischen einem Hafen in den Gewässern der Mitgliedstaaten und einem Hafen in den Gewässern eines benachbarten Drittlandes mit einer Küstenlinie an einem Meer, das an einen oder mehrere Mitgliedstaaten angrenzt¹

kk) „nachhaltiger multimodaler Verkehr“ die Beförderung von Gütern [...] über mindestens zwei verschiedene Verkehrsträger, wobei mindestens einer der genutzten Verkehrsträger die Schiene [...] ist oder Landverkehr mit Kurzstreckenseeverkehr kombiniert wird;

Artikel 3

Freistellungsvoraussetzungen

Beihilferegulungen, Einzelbeihilfen auf der Grundlage von Beihilferegulungen und Ad-hoc-Beihilfen sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern diese Beihilfen alle

¹ Artikel 3 Nummer 25 der Verordnung (EU) 2024/1679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 über Leitlinien der Union für den Aufbau des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, zur Änderung der Verordnungen (EU) 2021/1153 und (EU) Nr. 913/2010 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 (ABl. L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

allgemeinen Voraussetzungen des Kapitels I sowie die für die betreffende Gruppe von Beihilfen geltenden Voraussetzungen des Kapitels II dieser Verordnung erfüllen.

Artikel 6

Anreizeffekt

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

Artikel 7

Beihilfeintensität und beihilfefähige Kosten

- (1) Für die Berechnung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten werden die Beträge vor Abzug von Steuern und sonstigen Abgaben herangezogen. Auf die beihilfefähigen Kosten oder Ausgaben erhobene Mehrwertsteuer, die nach dem geltenden nationalen Steuerrecht erstattungsfähig ist, wird jedoch bei der Ermittlung der Beihilfeintensität und der beihilfefähigen Kosten nicht berücksichtigt. Die beihilfefähigen Kosten sind durch schriftliche Unterlagen zu belegen, die klar, spezifisch und aktuell sein müssen. [...].
- (3) Werden Beihilfen nicht in Form von Zuschüssen gewährt, so entspricht der Beihilfebetrug ihrem Bruttosubventionsäquivalent.

Artikel 8

Kumulierung

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

c) De-minimis-Beihilfen für dieselben beihilfefähigen Kosten wie die nach dieser Verordnung freigestellten Beihilfen, sofern durch diese Kumulierung die höchste nach dieser Verordnung geltende Beihilfeintensität bzw. der höchste nach dieser Verordnung geltende Beihilfebetrags nicht überschritten wird,

d) sonstigen staatlichen Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten nicht bestimmen lassen, insbesondere mit nach der Verordnung (EU) Nr. 651/2014 freigestellten derartigen Beihilfen oder De-minimis-Beihilfen, bei denen sich die beihilfefähigen Kosten nicht bestimmen lassen.

Artikel 9

Veröffentlichung und Information

(1) Der betreffende Mitgliedstaat stellt sicher, dass folgende Informationen in der Beihilfentransparenzdatenbank² der Kommission oder auf einer umfassenden nationalen oder regionalen Beihilfe-Website veröffentlicht werden:

a) die in Artikel 19 genannten Kurzbeschreibungen in dem in Anhang II festgelegten Standardformat oder ein Link, der Zugang dazu bietet,

b) der in Artikel 19 verlangte vollständige Wortlaut jeder Beihilfemaßnahme oder ein Link, der Zugang dazu bietet,

c) die in Anhang III genannten Angaben zu jeder Einzelbeihilfe von mehr als 100 000 EUR.

(2) Die Mitgliedstaaten gestalten ihre ausführlichen Beihilfe-Websites so, dass die in Anhang III genannten Angaben leicht zugänglich sind.

(4) Die Mitgliedstaaten müssen die in Absatz 1 Buchstabe c genannten Angaben, wie in Anhang III beschrieben, in strukturierter, zugänglicher und standardisierter Form veröffentlichen und effiziente Such- und Downloadfunktionen bereitstellen. Die Mitgliedstaaten haben diese Angaben innerhalb von sechs Monaten ab dem Tag der Gewährung der Beihilfe [...] zu veröffentlichen. Die Angaben müssen mindestens zehn Jahre ab dem Tag der Gewährung der Beihilfe zur Verfügung stehen.

(5) Die Kommission veröffentlicht auf ihrer Website

a) die Links zu den in Absatz 1 genannten Beihilfe-Websites,

b) die in Artikel 19 genannten Kurzbeschreibungen.

² „Öffentliche Suche in der Beihilfentransparenzdatenbank“, aufrufbar unter <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=de>.

KAPITEL II
BESONDERE BESTIMMUNGEN FÜR EINZELNE BEIHILFEGRUPPEN

ABSCHNITT 2

Investitionsbeihilfen

Unterabschnitt C

**Investitionsbeihilfen zur Förderung der Interoperabilität und Investitionsbeihilfen für die
technische Anpassung und Modernisierung**

Artikel 16

Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität

(1) Investitionsbeihilferegeln zur Förderung von Investitionen in Vermögenswerte, die zu einem ununterbrochenen Verkehrsfluss zwischen nationalen Netzen oder Verkehrsträgern beitragen, sind im Sinne des Artikels 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar und von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV freigestellt, sofern die Voraussetzungen des vorliegenden Artikels und des Kapitels I dieser Verordnung erfüllt sind.

(2) Die Beihilfen müssen Eigentümern von Fahrzeugen für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, Verkehrsunternehmen oder Organisatoren von Beförderungsdiensten gewährt werden, damit diese die in Absatz 3 genannten Investitionen in den nachhaltigen Landverkehr vornehmen können.

(3) Folgende Investitionsvorhaben sind beihilfefähig:

b) die digitale automatische Kupplung (DAC)³

(4) Beihilfefähig sind alle Kosten, die für die Durchführung der in Absatz 3 genannten Investitionsvorhaben erforderlich sind. Diese Kosten schließen Kosten für den Erwerb und die Einführung der betreffenden Technologie, Kosten für Projektmanagement und Lieferkosten ein. Kosten für Studien, Erprobung und Genehmigung sowie für Pilot- und Prototypanlagen für die Umsetzung der einschlägigen Technologie entsprechend dem Technologie-Reifegrad ⁴ sind ebenfalls beihilfefähig. Instandhaltungskosten sind nicht beihilfefähig. Die mit Beihilfen finanzierten Vermögenswerte können neu oder gebraucht sein. [...].

(5) Die Beihilfeintensität beträgt höchstens

a) 90 % der beihilfefähigen Kosten bei den in Absatz 3 Buchstaben a und b genannten Investitionsvorhaben,

³ DAC ist eine interoperable Komponente für das automatische Kuppeln und Entkuppeln von Güter-Schienenfahrzeugen – sowohl physisch (z. B. mechanische Verbindung und Luftleitung für die Bremsen) als auch digital (z. B. Strom- und Datenverbindung). DAC ist ein Wegbereiter für einen modernen und digitalen europäischen Eisenbahngüterverkehr. Diese Komponente wird nicht nur mithilfe von Automatisierungsprozessen die Effizienz steigern, sondern auch eine ausreichende Energieversorgung für Telematikanwendungen sowie eine sichere Datenkommunikation im gesamten Zug gewährleisten.

⁴ Mitteilung der Kommission „Unionsrahmen für staatliche Beihilfen zur Förderung von Forschung, Entwicklung und Innovation“ (ABl. C 414 vom 28.10.2022, S. 1), Fußnote 60. Siehe auch Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen „Eine europäische Strategie für Schlüsseltechnologien – Eine Brücke zu Wachstum und Beschäftigung“ (COM(2012) 341 final).

(6) Bei auf die Interoperabilität abzielenden Investitionen in Fahrzeuge für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr oder in intermodale Ladeeinheiten oder Krananlagen an Bord von Schiffen, deren Erwerb geplant ist, sind die beihilfefähigen Kosten auf die Nettomehrkosten für die Interoperabilität beschränkt, sofern diese Kosten nicht bereits durch andere Formen von Beihilfen, insbesondere durch Beihilfen nach den Artikeln 14 und 15, gedeckt sind. Die Nettomehrkosten für die Interoperabilität werden berechnet als Differenz zwischen den Gesamtkosten für den geplanten Erwerb des Fahrzeugs für den Schienen- oder Binnenschiffsverkehr, der intermodalen Ladeeinheit oder der Krananlage an Bord von Schiffen, das/die mithilfe dieser Investitionen ausgerüstet wurde, und – als kontrafaktisches Szenario – den Gesamtkosten für den Erwerb desselben Fahrzeugs, derselben intermodalen Ladeeinheit, derselben Krananlage an Bord von Schiffen oder eines ähnlichen Vermögenswerts ohne auf die Interoperabilität abzielende Investitionen.

(7) Während eines Zeitraums von mindestens fünf Jahren nach Gewährung der Beihilfe müssen vertragliche Vereinbarungen über die entgeltliche Übertragung oder Nutzung (z. B. Leasing) von Vermögenswerten, die mit Beihilfen zur Förderung der Interoperabilität finanziert wurden, eine Klausel enthalten, aus der hervorgeht, dass die Investition, die zur Interoperabilität des betreffenden Vermögenswerts beiträgt, mit einer staatlichen Beihilfe finanziert wurde. In den vertraglichen Vereinbarungen müssen ggf. auch die einschlägigen Verpflichtungen nach Absatz 9 und die Höhe der Beihilfe angegeben werden.

(8) Die Investition muss mindestens ein Jahr vor dem Tag durchgeführt und abgeschlossen werden, an dem die geförderte Investition auf Unionsebene verbindlich wird.

(9) Die Fahrzeuge, in die geförderte Investitionen fließen, müssen nach der Durchführung der Investition mindestens fünf Jahre lang über eine gültige Eintragung im europäischen Fahrzeugeinstellungsregister (Code 00 gemäß Anlage 3 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2018/1614 der Kommission⁵) verfügen.

⁵ Durchführungsbeschluss (EU) 2018/1614 der Kommission vom 25. Oktober 2018 zur Festlegung der Spezifikationen für die Fahrzeugeinstellungsregister nach Artikel 47 der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Änderung und Aufhebung der Entscheidung 2007/756/EG der Kommission (ABl. L 268 vom 26.10.2018, S. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

KAPITEL III

MONITORING

Artikel 19

Berichterstattung

Die Mitgliedstaaten übermitteln der Kommission folgende Informationen:

- a) über das elektronische Anmeldesystem der Kommission die Kurzbeschreibung jeder auf der Grundlage der vorliegenden Verordnung freigestellten Maßnahme innerhalb von 20 Arbeitstagen nach ihrem Inkrafttreten in dem in Anhang II festgelegten Standardformat zusammen mit einem Link, der Zugang zum vollständigen Wortlaut der Beihilfemaßnahme einschließlich Änderungen bietet;
- b) im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission⁶ einen Jahresbericht in elektronischer Form über die Anwendung der vorliegenden Verordnung mit den in der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 genannten Informationen für jedes volle Jahr oder jeden Teil eines Jahres, in dem die vorliegende Verordnung gilt.

Artikel 21

Monitoring

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

⁶ Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj>).