



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 18.6.2024  
C(2024) 3948 final

ANNEX

## **BILAGA**

*till*

### **MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN**

**Godkännande av innehållet i ett utkast till ett  
MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN  
Riktlinjer för statligt stöd till landtransporter och multimodala transporter**

## **BILAGA**

### **MEDDELANDE FRÅN KOMMISSIONEN**

#### **Riktlinjer för statligt stöd till landtransporter och multimodala transporter**

#### **UTKAST**

#### **INNEHÅLLSFÖRTECKNING**

1.	Inledning.....	3
1.1	Allmän bakgrund.....	3
1.2	Syftet med dessa riktlinjer.....	6
1.2.1	Järnvägssektorn .....	8
1.2.2	Sektorn för inre vattenvägar .....	11
1.2.3	Multimodal transportsektor .....	12
2.	Tillämpningsområde och definitioner .....	14
2.1	Tillämpningsområde.....	14
2.2	Definitioner .....	17
2.3	Riktlinjernas disposition.....	21
3.	Åtgärder som inte omfattas av anmälningskravet .....	22
4.	Stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter .....	23
4.1	Allmänna förenlighetsvillkor .....	23
4.1.1	Viktiga villkor om förenlighet.....	23
4.1.2	Överensstämmelse med andra bestämmelser i unionsrätten .....	26
4.1.3	Kumulering.....	26
4.1.4	Insyn .....	26
4.2	Förenlighetsvillkor för särskilda kategorier av stöd för samordning av transporter.....	28
4.2.1	Driftstöd.....	28
4.2.2	Investeringsstöd.....	34
5.	Stöd som utgör ersättning för allmän trafikplikt inom godstransportsektorn .....	53
5.1	Allmänna bestämmelser .....	53
5.2	Tjänster som faktiskt är av allmänt ekonomiskt intresse .....	54
5.3	Behovet av ett beslut om tilldelning i vilken skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster och metoderna för beräkning av ersättning fastställs .....	55
5.4	Förordnandeperiodens varaktighet .....	56

5.5	Överensstämmelse med direktivet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde och insynsdirektivet .....	56
5.6	Förenlighet med EU-bestämmelserna om offentlig upphandling .....	56
5.7	Frånvaro av diskriminering .....	57
5.8	Ersättnings storlek .....	57
5.9	Ytterligare krav som kan vara nödvändiga för att säkerställa att stödet inte äventyrar EU:s allmänna intressen .....	57
5.10	Insyn	58
5.11	Villkor och skyldigheter i samband med kommissionens beslut .....	58
6.	Finansiella flöden i vertikalt integrerade järnvägsföretag .....	58
7.	Plan för efterhandsutvärdering .....	60
8.	Rapportering och övervakning .....	61
9.	Tillämpningsperiod .....	62
10.	Översyn .....	62
Bilaga I .....		63
Bilaga II .....		66

## 1. INLEDNING

### 1.1 Allmän bakgrund

1. Att skapa en gemensam transportmarknad har länge varit ett mål för Europeiska unionen (EU) som har främjats genom avreglering. Särskilt inom EU har transporttjänsterna på inre vattenvägar helt avreglerats sedan 1990-talet <sup>(1)</sup> och järnvägstransporterna har också gradvis avreglerats under de senaste årtiondena <sup>(2)</sup>.
2. Mellan 2001 och 2016 antog unionens medlagstiftare fyra lagstiftningspaket om järnvägstransporttjänster som syftar till att gradvis öppna marknaderna för järnvägstransporttjänster för konkurrens, både för gods- och persontransporter. Marknaden för godstransporter på järnväg öppnades för konkurrens den 15 mars 2003 på det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter <sup>(3)</sup>, den 1 januari 2006 för internationell godstrafik på hela järnvägsnätet på europeisk nivå <sup>(4)</sup> och den 1 januari 2007 för cabotagetransporter på järnväg <sup>(5)</sup>. Marknaden för persontrafik på järnväg öppnades för konkurrens 2010 endast för internationella transporter <sup>(6)</sup> och sedan helt 2019 efter antagandet av det fjärde järnvägspaketet <sup>(7)</sup> som utformades för att komplettera det gemensamma europeiska järnvägsområde som inrättades genom direktiv 2012/34/EU (direktivet om det gemensamma europeiska järnvägsområdet) <sup>(8)</sup>. I det fjärde järnvägspaketet infördes flera åtgärder, bland annat den allmänna rätten för järnvägsföretag <sup>(9)</sup> som är etablerade i en medlemsstat att bedriva alla typer av

---

<sup>(1)</sup> Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 av den 16 december 1991 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande (EGT L 373, 31.12.1991, s. 1), som gäller sedan den 5 januari 1992, bygger på de allmänna principerna om likabehandling och frihet att tillhandahålla tjänster, enligt vilka transportföretag som inte är hemmahörande på den inre marknaden bör tillåtas att utföra nationella transporttjänster ("cabotage") på inre vattenvägar i Europeiska unionen. Rådets förordning (EEG) nr 3921/91 av den 16 december 1991 om villkoren för att transportföretag skall få utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en annan medlemsstat än den där de är hemmahörande (EGT L 373, 31.12.1991, s. 1), som gäller sedan den 2 augusti 1996, införde gemensamma regler för friheten att tillhandahålla tjänster på internationella inre vattenvägar.

<sup>(2)</sup> Det första lagstiftningsinitiativet i början av 1990-talet ledde till antagandet av rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 237, 24.8.1991, s. 25), som medlemsstaterna var tvungna att införliva senast den 1 januari 1993.

<sup>(3)</sup> Artikel 10.3 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 23 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EGT L 75, 15.3.2001, s. 1).

<sup>(4)</sup> Artikel 1.2 a i Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar (EUT L 164, 30.4.2004, s. 164).

<sup>(5)</sup> Se fotnot (4).

<sup>(6)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44) öppnade den internationella passagerartransporten med järnväg för konkurrens med verkan från och med den 1 januari 2010.

<sup>(7)</sup> Det fjärde järnvägspaketet består av sex lagstiftningsakter som syftar till att fullborda den inre marknaden för järnvägstjänster. Se [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en).

<sup>(8)</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) som konsoliderar och upphäver direktiv 91/440/EEG, ändrat genom direktiv 2001/12/EG och direktiv 2004/51/EG, och direktiv 2007/58/EG med verkan från och med den 17 juni 2015.

<sup>(9)</sup> Enligt definitionen i artikel 3.1.1 i direktivet om det gemensamma europeiska järnvägsområdet, se fotnot (8).

persontrafik i Europeiska unionen (med vissa begränsningar) <sup>(10)</sup> och principen om obligatorisk upphandling av avtal om allmän trafik på järnväg <sup>(11)</sup>.

3. För att öppna järnvägsmarknaden krävs lika villkor, särskilt mellan privata och offentliga företag, för att skapa effektiv konkurrens. När etablerade järnvägsoperatörer är vertikalt integrerade och offentligt ägda kan koncernintern refinansiering till icke-marknadsmässiga villkor snedvrider konkurrensen även på grund av att detta avskräcker från marknadsinträde. Den rättsliga ramen för finansiella transaktioner i offentliga och vertikalt integrerade företag inom järnvägssektorn måste därför respekteras och genomföras korrekt.
4. Det är också nödvändigt att säkerställa rättvisa konkurrensvillkor för att främja konkurrensen mellan olika transportsätt med hänsyn till de olika (positiva och negativa) externa effekterna av de olika transportsätten <sup>(12)</sup>. En hållbar transportsektor är avgörande för att säkerställa konnektivitet i hela Europa, främja ekonomisk, social och territoriell sammanhållning i linje med artiklarna 170 och 174 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*fördraget*) och för att uppnå EU:s klimatmål.
5. I 2011 års vitbok om transporter <sup>(13)</sup> fastställde kommissionen ett mål om att minska transportutsläppen med 20 % mellan 2008 och 2030 <sup>(14)</sup> och med minst 60 % mellan 1990 och 2050. I sitt meddelande från 2016 med titeln *En europeisk strategi för utsläppssnål rörlighet* <sup>(15)</sup> föreslog kommissionen åtgärder för att påskynda utfasningen av fossila bränslen från europeiska transporter. Den europeiska gröna given som lades fram av kommissionen 2019 <sup>(16)</sup> syftar till att omvandla unionen till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi där det inte finns några nettoutsläpp av växthusgaser senast 2050 <sup>(17)</sup>. För detta ändamål fastställde kommissionen målet att senast 2030 ha minskat nettoutsläppen av växthusgaser med minst 55 % jämfört med 1990 års nivåer <sup>(18)</sup>.
6. I december 2020, efter offentliggörandet av utvärderingen av färdplanen för vitboken till ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem <sup>(19)</sup> lade kommissionen fram sin strategi för hållbar och smart mobilitet

---

<sup>(10)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/2370 av den 14 december 2016 om ändring av direktiv 2012/34/EU vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg och styrningen av järnvägsinfrastrukturen (EUT L 352, 23.12.2016, s. 1) gav järnvägsföretagen tillträde till nationella järnvägsnät sedan den 1 januari 2019 i tid för den tågplan som inleddes den 14 december 2020.

<sup>(11)</sup> Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg (EUT L 354, 23.12.2016, s. 22) infördes skyldigheten att konkurrensmässigt tilldela avtal om allmän trafik från och med den 3 december 2019 med en övergångsperiod som löper ut den 24 december 2023.

<sup>(12)</sup> Den gemensamma transportpolitiken måste också eftersträva de miljömål som fastställs i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*fördraget*). I artikel 11 i fördraget föreskrivs att ”miljöskyddskraven ska integreras i utformningen och genomförandet av unionens politik och verksamhet, särskilt i syfte att främja en hållbar utveckling”.

<sup>(13)</sup> *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*, KOM(2011) 144 slutlig, 28.3.2011, punkt 6.

<sup>(14)</sup> Undantag för internationella sjötransporter, för vilka man sökte en 40-procentig minskning av utsläppen mellan 2005 och 2050.

<sup>(15)</sup> COM(2016) 501 final, 20.7.2016.

<sup>(16)</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén *Den europeiska gröna given* (COM(2019) 640 final), 11.12.2019.

<sup>(17)</sup> Se fotnot (16).

<sup>(18)</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *Höjning av Europas klimatambition för 2030 – Investering i en klimatneutral framtid till förmån för våra medborgare*, COM(2020) 562 final, 17.9.2020.

<sup>(19)</sup> Arbetsdokument från kommissionens avdelningar (2020) 0410 final, 10.12.2020.

(<sup>20</sup>). I denna strategi fastställs en färdplan för att föra EU:s transporter på rätt spår för en hållbar och smart framtid, på grundval av slutsatserna i 2011 års vitbok om transporter. De scenarier som ligger till grund för strategin, som återspeglar dem som stöder klimatmålsplanen för 2030, visar att en kombination av de föreslagna politiska åtgärderna kan leda till en 90-procentig minskning av transportsektorns utsläpp senast 2050. Syftet med 55 %-paketet med lagstiftningsförslag (<sup>21</sup>) är att stödja uppnåendet av dessa mål genom att bland annat främja renare transportsätt och transportbränslen för att få EU på rätt spår till klimatneutralitet senast 2050 (<sup>22</sup>).

7. EU:s mål att uppnå klimatneutralitet senast 2050 kan inte uppnås utan en grundläggande grön och digital omvandling av alla transportsätt inom den europeiska transportsektorn.
8. Transportsektorn står för ungefär en fjärdedel av alla växthusgasutsläpp från mänsklig verksamhet i EU och är en av de främsta orsakerna till luftföroreningar. Transporter skapar också andra negativa externa effekter (till exempel bullerföroreningar, olyckor och trafikstockningar) som inte beaktas tillräckligt i transportanvändarnas kostnader, t.ex. för väg- och lufttransporter. Därför krävs beslutsamma åtgärder för att flytta över mer trafik till mer hållbara transportformer och optimera de multimodala logistikkedjornas prestanda (<sup>23</sup>). Miljöanpassningen av transportsektorn stöds av flera lagstiftningsinitiativ, särskilt initiativ som syftar till att skapa ett övergripande transeuropeiskt transportnät (<sup>24</sup>), underlätta transporter på inre vattenvägar (<sup>25</sup>) och se över direktivet om kombinerade transporter (<sup>26</sup>). För att uppnå dessa miljöanpassningsmål krävs stora investeringar. Konkurrenspolitiken, särskilt reglerna för statligt stöd, har en viktig roll att spela när det gäller att göra det möjligt för EU att uppfylla sina politiska mål i den gröna givens när marknaden ensam har otillräckliga medel eller incitament för att uppnå dessa mål (se punkt 13) eftersom de vägleder medlemsstaternas åtgärder för att ta itu med relevanta marknadsmisslyckanden samtidigt som de säkerställer att offentligt finansiellt stöd inte otillbörligen påverkar den inre marknadens funktion.
9. Att säkerställa att gods- och passagerartrafiken kan flöda utan avbrott mellan nationella nät och transportsätt (driftskompatibilitet) är ett övergripande mål för EU:s transportpolitik, som bidrar till att uppnå viktiga EU-mål (<sup>27</sup>). Transporterna har blivit globala, både när det gäller de nät som används av passagerare och gods, som blir alltmer gränsöverskridande, och när det gäller de transportsätt som berörs, eftersom resorna i allt högre grad kombinerar flera transportlösningar. Och ändå hindras sammankopplingen av

---

(<sup>20</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.

(<sup>21</sup>) Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *55 %-paketet ("Fit for 55"): nå EU:s klimatmål 2030 för klimatneutralitet*, COM(2021) 550 final, 14.7.2021.

(<sup>22</sup>) Se avsnitt 2.2.2 i det dokument som nämns i fotnot (21).

(<sup>23</sup>) Se fotnot (20).

(<sup>24</sup>) Politiken för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T-politiken) bygger på Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1). Denna förordning håller för närvarande på att ses över för att göra nätet säkrare, mer hållbart, snabbare och mer bekvämt för användarna.

(<sup>25</sup>) Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén, *NAIADES III: Främja framtidssäkrad transport på EU:s inre vattenvägar*, COM(2021) 324 final, 24.6.2021.

(<sup>26</sup>) Rådets direktiv 92/106/EEG av den 7 december 1992 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 368, 17.12.1992, s. 38).

(<sup>27</sup>) Dessa omfattar den inre marknadens funktion, stärkande av den ekonomiska, sociala och territoriella sammanhållningen samt konkurrenskraft och säkerhet i de europeiska transportnäten.

transportnät och transportsätt i hela Europeiska unionen fortfarande av rättsliga och tekniska hinder. Stora investeringar i driftskompatibilitet behövs för att fullborda det gemensamma europeiska transportområdet och göra det möjligt för EU:s medborgare och företag att dra full nytta av ett sammanlänkat transportområde. Det krävs också betydande investeringar för utbyggnad av digital infrastruktur, särskilt oavbruten täckning med 5G konnektivitetsinfrastruktur längs större transportkorridorer i Europa som stöder ett brett utbud av tjänster och högre automatiseringsnivåer för olika mobilitetsstillämpningar <sup>(28)</sup>. Detta är ett viktigt mål för strategin för hållbar och smart mobilitet för en framgångsrik digital omvandling av Europeiska unionen senast 2030.

## 1.2 Syftet med dessa riktlinjer

10. För att förhindra att statligt stöd snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen på den inre marknaden och påverkar handeln mellan medlemsstaterna fastställs i artikel 107.1 i fördraget principen om att statligt stöd är förbjudet. Undantagsvis föreskrivs, för sektorn för landtransport <sup>(29)</sup>, i artikel 93 i fördraget att stöd till samordning av landtransporter och ersättning för allmän trafikplikt är förenligt med fördragen.
11. Enligt domstolens beslut förklaras trafikstöd i artikel 93 i fördraget som förenliga med fördraget endast i vissa fall och endast om de inte skadar EU:s allmänna intressen <sup>(30)</sup>.
12. När det gäller stöd till samordning av landtransporter anser kommissionen att begreppet ”samordning av transporter” som används i artikel 93 i fördraget har en innebörd som går utöver den enkla omständigheten att underlätta utvecklingen av en ekonomisk verksamhet. Det förutsätter en intervention av offentliga myndigheter som syftar till att styra utvecklingen i transportsektorn i linje med det gemensamma intresset.
13. Olika marknadsmisslyckanden kan motivera att de offentliga myndigheterna ingriper inom landtransportsektorn. För det första medför transportsektorn stora negativa externa effekter, till exempel trafikstockningar eller föroreningar. Dessa externa effekter är svåra att ta hänsyn till i prissättningssystemen för tillgång till transportinfrastruktur. Detta leder till möjliga prisskillnader mellan olika transportsätt, som borde korrigeras genom stöd från de offentliga myndigheterna till de transportsätt som ger upphov till den minsta externa kostnaden. För det andra kan transportsektorn genomgå samordningssvårigheter i ekonomisk mening, till exempel i samband med antagandet av en gemensam standard för driftskompatibilitet för järnvägen eller förbindelserna mellan olika transportnät. För det tredje lider transportsektorn också av nackdelar med att vara först på marknaden som hindrar utvecklingen av de transportsätt som har de lägsta externa kostnaderna men som inte drar till sig tillräckliga investeringar eftersom det inte är tillräckligt lönsamt att investera i dessa transportsätt. Slutligen kan vissa operatörer inom transportsektorn ha svårt att få tillgång till finansiering på grund av sin ställning på marknaden som medför att de saknar tillräcklig information.

---

<sup>(28)</sup> Som anges i 2016 års handlingsplan för 5G (COM(2021) 118) och det politiska programmet för det digitala decenniet 2030, som utgör grunden för inrättandet av ett flerlandsprojekt för ett alleuropeiskt införande av 5G-korridorer (Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2022/2481 av den 14 december 2022 om inrättande av det politiska programmet för det digitala decenniet 2030). Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1309 av den 29 april 2024 om åtgärder för att minska kostnaderna för utbyggnad av gigabitnät för elektronisk kommunikation, om ändring av förordning (EU) 2015/2120 och om upphävande av direktiv 2014/61/EU (EUT L, 2024/1309, 8.5.2024) är tillämplig på rimliga ansökningar om tillträde till fysisk infrastruktur för utbyggnad av delar av nät med mycket hög kapacitet.

<sup>(29)</sup> Enligt artikel 100 i fördraget är avdelning VI ”Transport” i fördraget i princip endast tillämplig på transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar. Dessa tre typer av transporter kallas i allmänhet ”landtransport”, till skillnad från transporter till sjöss och med flyg.

<sup>(30)</sup> Domstolens dom av den 12 oktober 1978, kommissionen/Belgien, 156/77, EU:C:1978:180, punkt 10.

14. När det gäller stöd för att fullgöra vissa skyldigheter som följer av tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster fastställs det i förordning (EG) nr 1370/2007 <sup>(31)</sup> på vilka villkor kollektivtrafik med järnväg och andra spårbundna transportsätt (spårväg, tunnelbana) och väg (buss) (och på inre vattenvägar om medlemsstaterna beslutar att tillämpa förordning (EG) nr 1370/2007 på dessa tjänster <sup>(32)</sup>) kan organiseras och finansieras sedan den 2 december 2009 <sup>(33)</sup>. När det gäller godstransporter föreskrivs i förordning (EG) nr 1370/2007 en övergångsperiod på tre år från och med den 3 december 2009 under vilken förordning (EEG) nr 1191/69 <sup>(34)</sup> fortfarande är tillämplig på godstransporttjänster. Förenligheten för det stöd som har betalats ut sedan den 3 december 2012 för tillhandahållande av godstransporttjänster på järnväg, väg och inre vattenvägar har därför hittills bedömts direkt av kommissionen i enlighet med artikel 93 i fördraget <sup>(35)</sup>.
15. Enligt artikel 93 i fördraget är det i vissa fall möjligt för medlemsstaterna att införa särskilda skyldigheter för att säkerställa tillhandahållandet av lämpliga transporttjänster. Kommissionens politik som avses i punkt 5 har betonat behovet av att säkerställa tillhandahållandet av lämpliga koldioxidsnåla transporttjänster. Eftersom försörjningsläget inom transportsektorn och unionens behov visar att det kan råda brist på kommersiellt lönsamma tjänster inom godstransportsektorn, medger kommissionen att godstransporttjänster på järnväg kan ligga i samhällets intresse som helhet <sup>(36)</sup>, under förutsättning att den berörda medlemsstaten under alla omständigheter måste fastställa att den har särskilda egenskaper jämfört med kommersiella godstransporter om sådana tjänster finns på marknaden <sup>(37)</sup>. Kommissionen konstaterar att godstransporttjänster på järnväg inte alltid kan bedrivas på kommersiell grund och i undantagsfall kan kräva offentligt finansiellt stöd i form av ersättning för allmännyttiga tjänster. Det är upp till medlemsstaterna att fastställa sina invånares behov av rörlighet och vilket eventuellt stöd som kan behövas. Innan medlemsstaterna överväger att införa allmän trafikplikt för godstransporter på järnväg bör de dock göra allt de kan för att införa gynnsamma rättsliga och ekonomiska ramvillkor för godstransporter på järnväg för vilka det finns en efterfrågan så att de kan tillhandahållas på kommersiell basis. Transporttjänsternas lämplighet måste bedömas mot bakgrund av utbudet och efterfrågan inom transportsektorn och samhällets behov. Samtidigt bör ekonomisk ersättning för dessa skyldigheter vara underkastad villkor som minimerar snedvridningar av den inre marknaden. Det är därför nödvändigt att klargöra på vilka villkor ersättning för

---

<sup>(31)</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).

<sup>(32)</sup> Artikel 1.2 i förordning (EG) nr 1370/2007, se fotnot (31).

<sup>(33)</sup> Villkoren omfattar definition av skyldigheterna avseende offentliga tjänster, omfattningen av avtal om allmän trafik, förfarandet för tilldelning av sådana avtal och beräkning av den ersättning som betalas ut till kollektivtrafikföretagen. Om bestämmelserna i förordning (EG) nr 1370/2007 följs anses ersättningen vara förenlig med den inre marknaden och undantagen från kravet på förhandsanmälan till kommissionen enligt artikel 108.3 i fördraget.

<sup>(34)</sup> Rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar (EGT, svensk specialutgåva, 1969(I), s. 276), ändrad genom rådets förordning (EEG) nr 1893/91 av den 20 juni 1991 (EGT L 169, 26.6.1969, s. 1).

<sup>(35)</sup> Se kommissionens beslut av den 24 november 2023 i ärende SA.32953, Italien – Statliga stödåtgärder till förmån för Trenitalia SpA (ännu ej offentliggjort i EUT).

<sup>(36)</sup> Se kommissionens meddelande om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT C 8, 11.1.2012, s. 4), punkt 50.

<sup>(37)</sup> Meddelande från kommissionen om tolkningsriktlinjer för förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg (EUT C 92, 29.3.2014, s. 1), punkt 2.1.3.



allmännyttiga tjänster ska anses vara förenliga med den inre marknaden enligt artikel 93 i fördraget.

16. I de järnvägsriktlinjer som kommissionen antog 2008 om statligt stöd till järnvägsföretag <sup>(38)</sup> (2008 års järnvägsriktlinjer) kodifierades kommissionens praxis om tillämpningen av artikel 93 i fördraget på järnvägsföretag. I 2008 års järnvägsriktlinjer ingick också incitament för att öka andelen järnvägstransporter. Syftet med 2008 års järnvägsriktlinjer var att komplettera liberaliseringen av järnvägssektorn och fullborda den gemensamma europeiska järnvägsmarknaden med fullständig driftskompatibilitet. 2008 års järnvägsriktlinjer har inte något utgångsdatum men i den kontroll av ändamålsenligheten som kommissionen utförde 2020 <sup>(39)</sup> drogs slutsatsen att 2008 års riktlinjer behövde ses över för att återspegla kommissionens beslutspraxis som utvecklats när det gäller statligt stöd som bedöms direkt enligt artikel 93 i fördraget, marknadsutvecklingen och de politiska mål som eftersträvas i den europeiska gröna given.
17. Genom att utfärda dessa riktlinjer i) ersätter kommissionen 2008 års järnvägsriktlinjer, ii) kodifierar den sin beslutspraxis när det gäller att tillämpa statligt stöd på samordning av transporter enligt artikel 93 i fördraget (inte bara på järnvägstransporter utan även på inre vattenvägar och multimodala transporter), iii) ger den vägledning om de regler för statligt stöd som är tillämpliga på tjänster för allmän godstrafik på järnväg, iv) upprepar den de regler som är tillämpliga på vertikalt integrerade järnvägsföretag och v) förtydligar den medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter.
18. Syftet med denna översyn är att bidra till att uppnå den omställning till klimatneutralitet som eftersträvas genom den europeiska gröna given och samtidigt säkerställa lika villkor inom järnvägssektorn, på de inre vattenvägarna och inom de multimodala transportsektorerna. Dessa riktlinjer och den nyligen antagna kommissionsförordning genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 93, 107 och 108 i fördraget (gruppundantagsförordningen om transporter) <sup>(40)</sup> är utformade för att stimulera hållbara transportformer genom att vägleda medlemsstaternas åtgärder mot potentiellt mindre snedvridande typer av stöd inom landtransportsektorn.

### 1.2.1 Järnvägssektorn

19. Järnvägssektorn är av strategisk betydelse för EU. Järnvägstransporterna transporterar omkring 1,6 miljarder ton gods och 9 miljarder passagerare varje år i EU och är en viktig bidragande faktor till EU:s landtransportmix <sup>(41)</sup>, vilket ger ren transport och en hög grad av effektivitet när det gäller antalet passagerare som transporteras per enkeltur. Med tanke

---

<sup>(38)</sup> Meddelande från kommissionen *Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag* (EUT C 184, 22.7.2008, s. 13).

<sup>(39)</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).

<sup>(40)</sup> [Hänvisning införs när den har antagits].

<sup>(41)</sup> Före covid-19-pandemins utbrott 2019 uppgick passagerartrafiken i EU till 414 miljarder passagerarkilometer av totalt omkring 6 biljoner passagerarkilometer landtransport. För att förhindra spridningen av covid-19-pandemin vidtog länderna i mars 2020 restriktiva åtgärder som hade en betydande inverkan på persontrafik på järnväg. Trots en stadig återhämtning av trafikvolymerna jämfört med 2019 var antalet tågresenärer i medlemsstaterna fortfarande 37 % lägre 2021. Under 2018 uppgick EU:s godstrafikvolym till 400 miljarder tonkilometer av totalt 2,5 biljoner landtransporter. Covid-19-restriktionerna hade också en betydande inverkan på godstransporter på järnväg, om än på en lägre nivå än för persontransporter på järnväg. Under 2021 nådde EU:s trafikvolym nästan nivån under 2018 års topp med 399 miljarder tonkilometer (källa: [Eurostat](#)).

på dess värde som det mest hållbara och miljövänliga motoriserade systemet är järnvägstransporterna avgörande för att uppnå målen i den europeiska gröna given. Järnvägssektorn lider dock fortfarande av flera nackdelar som gör att marknaden inte kan uppnå EU:s mål i den gröna given, vilket bekräftas i en studie som beställts av kommissionen mot bakgrund av översynen av 2008 års järnvägsriktlinjer <sup>(42)</sup>. Det nuvarande antalet järnvägsanläggningar och deras kapacitet skulle inte kunna stödja den eftertraktade ökningen av trafiken utan järnvägsnätet i hela EU är fortfarande till stor del otillräckligt på grund av att det saknas förbindelser mellan transportterminaler och på grund av bristande samordning mellan olika medlemsstaters järnvägstransportsystem. Dessutom närmar sig en betydande del av EU:s rullande materiel slutet av sin livslängd och dess modernisering kan inte tas för given, eftersom mindre järnvägsföretag kanske inte kan upprätthålla de nödvändiga finansiella investeringarna utan offentligt stöd.

20. Som framhålls i den kontroll av ändamålsenligheten som kommissionen genomförde 2020 <sup>(43)</sup> har flera aspekter av 2008 års järnvägsriktlinjer blivit föråldrade och tillämpas de facto inte längre. Till exempel blev villkoren för avskrivning av historiska skulder som var direkt kopplade till järnvägstransportverksamheten föråldrade <sup>(44)</sup>, liksom de särskilda villkoren för omstrukturering av järnvägsföretagens godsgrenar, som var tillämpliga endast fram till den 1 januari 2010 <sup>(45)</sup> och avsnittet om avskaffande av obegränsade statliga garantier <sup>(46)</sup>. Dessa riktlinjer omfattar inte längre dessa delar.
21. På samma sätt hänvisar de förenlighetskriterier för stöd till inköp och förnyelse av rullande materiel som anges i 2008 års järnvägsriktlinjer <sup>(47)</sup> till andra riktlinjer för statligt stöd som löpte ut eller har ersatts under tiden <sup>(48)</sup>. I dessa riktlinjer skrotas dessa villkor och nya villkor för stöd till förvärv av rullande materiel fastställs för att underlätta marknadstillträde och/eller utvidgning av nya aktörer (se avsnitt 4.2.2.3). Vid utformningen av de nya villkoren har kommissionen tagit hänsyn till att flottan för rullande materiel i allmänhet ligger nära eller redan bortom den förväntade livslängden <sup>(49)</sup>, att bristen på teknisk standardisering i medlemsstaterna förhindrar att rullande materiel utbyts mellan medlemsstaterna <sup>(50)</sup> och att små och medelstora järnvägsföretag och nya aktörer har svårt att förnya eller öka sin flotta på grund av de höga

---

<sup>(42)</sup> Konsekvensbedömningsstudie till stöd för översynen av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag [E.CA Economics m.fl. (2022)].

<sup>(43)</sup> Se fotnot (39).

<sup>(44)</sup> Kapitel 4 i 2008 års järnvägsriktlinjer, se fotnot (38). Punkt 56 i 2008 års järnvägsriktlinjer avser stöd som syftar till att kompensera klart fastställda och individualiserade skulder som uppkommit före den 15 mars 2001 eller den berörda medlemsstatens senare anslutning till Europeiska unionen.

<sup>(45)</sup> Kapitel 5 i 2008 års järnvägsriktlinjer, se fotnot (38).

<sup>(46)</sup> Kapitel 7 i 2008 års järnvägsriktlinjer, se fotnot (38). Enligt punkt 4.1 i 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) är obegränsade garantier i princip oförenliga med fördraget. Detta gäller alla ekonomiska sektorer, inklusive transportsektorn.

<sup>(47)</sup> Kapitel 3 i 2008 års järnvägsriktlinjer, se fotnot (38).

<sup>(48)</sup> *Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter* (EUT C 244, 1.10.2004, s. 2), *gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd* (EUT C 82, 1.4.2008, s. 1), *riktlinjer för statligt regionalstöd för 2007–2013* (EUT C 54, 4.3.2006, s. 13), kommissionens förordning (EG) nr 70/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd till små och medelstora företag (EGT L 10, 13.1.2001, s. 33) och förordning (EEG) nr 1191/69 (se fotnot (34)) som alla inte längre är i kraft.

<sup>(49)</sup> Även om det finns skillnader mellan medlemsstaterna kommer storleken på flottan av rullande materiel i EU, särskilt persontågen, att minska under de kommande tio åren med den nuvarande moderniseringstakten (vilket har observerats under de senaste tio åren).

<sup>(50)</sup> Bristen på teknisk standardisering beror på skillnader i järnvägsinfrastrukturen mellan olika medlemsstater när det gäller signalsystem, elektrifierings- och spänningssystem och spänningsmätare (som i vissa medlemsstater, t.ex. Spanien, Portugal, Irland och Finland, skiljer sig från den standardprofil på 1 435 mm som råder i EU).

investeringskostnaderna för att förvärva rullande materiel och svårigheter att få tillgång till finansiering <sup>(51)</sup>.

22. När det gäller stöd till samordning av transporter innehåller dessa riktlinjer de nyheter som beskrivs i punkterna 23 till 26.
23. Till skillnad från 2008 års riktlinjer gäller dessa riktlinjer inte bara järnvägsföretag utan även andra järnvägsoperatörer <sup>(52)</sup>. De gäller även för företag som är verksamma på efterfrågesidan av järnvägstransportsektorn, dvs. transportorganisatörer (t.ex. logistikföretag, speditörer, multimodala transportoperatörer), i den mån de väljer att använda järnväg i stället för väg.
24. När det gäller driftsstöd måste förenlighetskriterierna i 2008 års järnvägsriktlinjer för statligt stöd till järnvägsinfrastruktur användas och uppdateras för att minska de externa kostnaderna <sup>(53)</sup>. Kommissionens erfarenheter av bedömningen av stöd enligt 2008 års järnvägsriktlinjer har visat att dessa regler måste förenklas och rationaliseras för att lösa det specifika marknadsmisslyckande som de var avsedda att åtgärda. Även om dessa riktlinjer inte innehåller något avsnitt om stöd till infrastrukturanvändning, som ingick i punkt 98 a i 2008 års järnvägsriktlinjer, kan medlemsstaterna använda stöd för att minska de externa transportkostnaderna, baserat på metoden för externa kostnader, för att fortsätta att täcka kostnaderna i samband med användningen av infrastrukturen (se avsnitt 4.2.1.1). För att ytterligare underlätta utvecklingen av nya kommersiella järnvägsförbindelser omfattar dessa riktlinjer även driftsstöd för att starta nya kommersiella godsförbindelser på järnväg och nya kommersiella personförbindelser på järnväg som rör gränsöverskridande persontrafik på järnväg eller långväga persontrafik på järnväg (se avsnitt 4.2.1.2).
25. På grundval av erfarenheterna från 2008 års järnvägsriktlinjer om driftskompatibilitetsstöd och med tanke på de olika typer av fördelar som ligger till grund för investeringar i trafikledningssystem <sup>(54)</sup> skiljer dessa riktlinjer mellan driftskompatibilitetsstöd (avsnitt 4.2.2.4) och stöd för teknisk anpassning och modernisering av rullande materiel (avsnitt 4.2.2.5). I själva verket är investeringar i driftskompatibilitet (t.ex. investeringar som behövs för gränsöverskridande harmonisering av trafikledningssystem) föremål för en högre grad av marknadsmisslyckanden, särskilt brister i samordningen och nackdelar för marknadsaktörerna med att vara först på marknaden <sup>(55)</sup>. Kommissionen kommer att bedöma stöd som syftar till att främja digitalisering för att underlätta trafikledning, oavbrutna trafikflöden och/eller säkerheten vid tågdrift enligt avsnitten i dessa riktlinjer

---

<sup>(51)</sup> Tillträde till begagnad rullande materiel kan inte betraktas som ett verkligt alternativ till inköp eller leasing av ny rullande materiel på grund av den otillräckliga utvecklingen av begagnatmarknader för rullande materiel.

<sup>(52)</sup> Begreppet ”järnvägsoperatör” omfattar inte bara ”järnvägsföretag” i den mening som avses i direktivet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, se fotnot (8), (dvs. alla privata eller offentliga företag vars huvudsakliga verksamhet är att tillhandahålla järnvägstransporttjänster för gods och/eller passagerare med ett krav på att företaget ska säkerställa drift av trafiken), utan även andra järnvägsföretag som tillhandahåller järnvägstransporttjänster men inga dragfordonstjänster (dvs. de behöver hyra lok för att bedriva trafik).

<sup>(53)</sup> Kapitel 6 i 2008 års järnvägsriktlinjer, se fotnot (38).

<sup>(54)</sup> Den starka europeiska dimensionen av järnvägstransporter gör järnvägstransporterna mycket känsliga för bristen på driftskompatibilitet och samordning mellan nationella järnvägsnät som kan påverka dess konkurrenskraft. Detta gäller särskilt godstransporter på järnväg, varav omkring hälften är gränsöverskridande. Passagerartrafiken på järnväg har hittills till största delen varit inhemsk med endast mindre än 10 % som korsar gränser 2021 (källa: [Eurostat](#)) men har stor gränsöverskridande potential, särskilt när det gäller gränsöverskridande natttransporter.

<sup>(55)</sup> Konsekvensbedömningsstudie till stöd för översynen av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag, se fotnot (42), avsnitten 4.7 och 5.5.

om driftskompatibilitetsstöd (avsnitt 4.2.2.4) och stöd till teknisk anpassning och modernisering (avsnitt 4.2.2.5).

26. I motsats till 2008 års järnvägsriktlinjer, som inte omfattade stöd till järnvägstransportanläggningar <sup>(56)</sup> innehåller dessa riktlinjer detaljerade regler för förenlighet när det gäller investeringsstöd för uppförande, ombyggnad och modernisering av anläggningar för järnvägstransport (avsnitten 4.2.2.1 och 4.2.2.2). I dessa regler granskas den beslutspraxis som utvecklats av kommissionen för att bedöma om statligt stöd inom landtransportsektorn är förenligt med artikel 93 i fördraget.
27. Dessa riktlinjer innehåller ett särskilt kapitel om förenligheten av stöd till operatörer för att fullgöra vissa skyldigheter som följer av tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster inom godstransportsektorn på järnväg (kapitel 5).
28. Slutligen innehåller dessa riktlinjer ett särskilt kapitel där man upprepar reglerna för finansiella flöden i vertikalt integrerade järnvägsföretag (kapitel 6).

### *1.2.2 Sektorn för inre vattenvägar*

29. EU:s nät av inre vattenvägar sträcker sig över 25 medlemsstater och omfattar cirka 41 000 kilometer inre vattenvägar. Varje år används de för att transportera omkring 150 miljarder tonkilometer gods som transporteras med omkring 15 000 lastfartyg, med omkring 3 000 dagsturspassagerarfartyg och 430 kryssningsfartyg (fartyg med en kapacitet på över tolv passagerare) i drift <sup>(57)</sup>. Det finns en betydande potential att öka andelen transporter på inre vattenvägar, vilket skulle minska utsläppen av växthusgaser. Transporter på inre vattenvägar måste dock kunna konkurrera på lika villkor med andra transportsätt.
30. 2008 års järnvägsriktlinjer var inte tillämpliga på sektorn för inre vattenvägar. Under de senaste åren har kommissionen godkänt statligt stöd för att främja samordningen av transporter inom sektorn för inre vattenvägar direkt enligt artikel 93 i fördraget. I dessa riktlinjer kodifieras beslutspraxis i detta avseende och fastställs tydliga kriterier för förenligheten för stöd till verksamhet på inre vattenvägar. I linje med tillvägagångssättet för järnvägssektorn gäller dessa riktlinjer för operatörer som är verksamma både på utbudssidan (dvs. stöd till operatörer av och på inre vattenvägar) och på efterfrågesidan (dvs. transportorganisatörer som logistikföretag, speditörer, operatörer av multimodala transporter, i den mån de väljer att byta från vägar till inre vattenvägar).
31. I dessa riktlinjer fastställs villkoren för förenlighet för driftsstöd och investeringsstöd inom transportsektorn på inre vattenvägar. När det gäller driftsstöd gäller reglerna för stöd för att minska de externa transportkostnaderna för järnvägstransporter och för att starta nya kommersiella förbindelser även för transporter på inre vattenvägar (se avsnitt 4.2.1.1 och avsnitt 4.2.1.2). När det gäller investeringsstöd omfattar dessa riktlinjer både stöd för uppförande, ombyggnad och modernisering av anläggningar inom sektorn för inre vattenvägar (se avsnitt 4.2.2.1) och stöd för förvärv av fartyg på inre vattenvägar för att underlätta tillgången till finansiering för investeringar i flottan (se avsnitt 4.2.2.3). När det gäller uppgraderingen av fartyg på inre vattenvägar skiljer dessa riktlinjer, i linje med den strategi som tillämpas inom järnvägssektorn, mellan stöd till investeringar i driftskompatibilitet (avsnitt 4.2.2.4) och stöd till teknisk anpassning och modernisering av fartyg (avsnitt 4.2.2.5). Enligt dessa två avsnitt i riktlinjerna kommer kommissionen

---

<sup>(56)</sup> Kapitel 2 i 2008 års järnvägsriktlinjer (se fotnot 38) omfattade endast effekterna av offentlig finansiering av infrastruktur på järnvägsföretag.

<sup>(57)</sup> Se fotnot (25).

att bedöma stöd som syftar till att främja digitalisering för att underlätta trafikledning, oavbrutna trafikflöden och/eller säkerheten vid drift på inre vattenvägar.

32. Den europeiska sektorn för inre vattenvägar har en relativt gammal flotta och på det hela taget verkar sektorn ha svårt att öka sin andel av trafiken jämfört med andra transportsätt. Mellan 2014 och 2020 minskade antalet operatörer av transport på inre vattenvägar som är verksamma både inom gods- och persontransport och den tillgängliga lastningskapaciteten har också minskat kontinuerligt sedan 2011. När kommissionen utarbetade dessa nya regler har den tagit hänsyn till dessa frågor och det faktum att sektorn för inre vattenvägar främst består av små och medelstora företag, familjeföretag och mindre hamnar, vilket gör det svårt för dem att göra dyra investeringar för att uppnå målen i den europeiska gröna given<sup>(58)</sup>. De flesta operatörer inom sektorn för inre vattenvägar är små och medelstora företag som ofta inte kan förnya eller utöka sin flotta på grund av svårigheter att få tillgång till marknadsfinansiering. Enligt dessa riktlinjer är små och medelstora företag därför de enda möjliga stödmottagarna för förvärv av fartyg på inre vattenvägar. Detta gör det möjligt att kanalisera denna typ av stöd där det behövs mest för att främja utvecklingen av sektorn för inre vattenvägar.

### *1.2.3 Multimodal transportsektor*

33. Multimodala transporter, dvs. transport av gods eller passagerare med minst två olika transportsätt, är avgörande för att möjliggöra en ökad användning av järnvägstransporter och transporter på inre vattenvägar, eftersom de i sig sällan tillhandahåller transportlösningar från dörr till dörr. Hållbara multimodala transporter, som ger förbindelser sista kilometern, dörr till dörr, kombinerar bättre miljöprestanda och energieffektivitet för icke-vägtransporter med vägtransporternas tillgänglighet och flexibilitet. De är därför avgörande för att uppnå målen i strategin för hållbar och smart mobilitet och den europeiska gröna given.
34. Även om mängden multimodala godstransporter har ökat avsevärt under de senaste 30 åren dominerar vägtransporterna fortfarande godstransporterna i EU. Multimodala godstransporter är ofta inte konkurrenskraftiga med transporter enbart på väg på grund av brister i fråga om tillgänglighet, tillförlitlighet, punktlighet och hastighet i olika stadier i kedjan (dvs. i de tjänster som tillhandahålls av järnvägs- och vattentransporter, omlastningsterminaler och vägtransporter för den ”sista kilometern”) och det faktum att vägtransporternas negativa externa effekter inte beaktas tillräckligt.
35. När multimodal godstransport endast består av godstransporter i en och samma lastenhet eller fordon med på varandra följande transportsätt (utan att själva hantera godset vid byte av transportsätt) kallas det ”intermodal transport”<sup>(59)</sup>. ”Kombinerad transport” är en underkategori av intermodala transporter, som uttryckligen regleras på EU-nivå genom direktivet om kombinerad transport<sup>(60)</sup>. Direktivet om kombinerad transport är det enda rättsliga EU-instrument som för närvarande direkt stöder intermodal transport och stimulerar övergången från vägtransporter till transportsätt med lägre utsläpp (inre vattenvägar, sjötransport och järnväg). Direktivet om kombinerad transport antogs 1975<sup>(61)</sup> och har ändrats flera gånger för att tillämpas på en bredare uppsättning verksamheter.

---

<sup>(58)</sup> Europaparlamentets resolution *Vägen mot en framtidssäkrad inlandssjöfart i Europa* (P9\_TA(2021)0367), [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367\\_SV.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_SV.html).

<sup>(59)</sup> Det faktum att den intermodala enheten och/eller fordonet förblir desamma vid byte av transportsätt minskar godshanteringen, vilket leder till lägre risk för skador eller förlust av godset.

<sup>(60)</sup> Se fotnot (26).

<sup>(61)</sup> Rådets direktiv 75/130/EEG av den 17 februari 1975 om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport av gods mellan medlemsstaterna (EGT L 48, 22.2.1975, s. 31).

Den [datum – ska inkluderas när det har antagits] antog Europaparlamentet och rådet ett Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktivet om kombinerad transport efter ett förslag som lades fram av kommissionen den 7 november 2023 <sup>(62)</sup>.

36. Syftet med direktivet om kombinerade transporter är att förbättra transporternas miljöprestanda genom att fastställa gynnsammare rättsliga och ekonomiska villkor för miljövänligare godstransporter, i enlighet med det direktivet. Slutmålet är att minska kostnaderna för slutanvändarna – dvs. transportorganisatörer – för att göra kombinerade transporter konkurrenskraftiga med transport enbart på väg. För tydlighetens skull kan finansiellt stöd från medlemsstaterna till kombinerade transporter som uppfyller villkoren i direktivet om kombinerade transporter utgöra statligt stöd. Allt statligt stöd som beviljas av medlemsstaterna i enlighet med direktivet om kombinerade transporter bör också uppfylla de tillämpliga villkoren för förenlighet som fastställs antingen i gruppundantagsförordningen, i dessa riktlinjer för hållbar multimodal transport eller i något annat relevant instrument i lagstiftningen om statligt stöd (se kapitel 3).
37. I dessa riktlinjer anges villkoren för förenlighet för driftsstöd och investeringsstöd inom sektorn för multimodala transporter i syfte att främja hållbar multimodal transport. Enligt dessa riktlinjer anses multimodal transport vara ”hållbar” om minst ett av de transportsätt som används är järnväg eller inre vattenvägar, eller vägar om de kombineras med närsjöfart. För tydlighetens skull kan stöd enligt dessa riktlinjer endast beviljas för närsjöfart om den kombineras med landtransport (dvs. antingen järnväg, inre vattenvägar eller väg).
38. För driftstöd gäller de regler för stöd för att minska de externa transportkostnaderna som gäller för järnvägstransporter även för hållbar multimodal transport (avsnitt 4.2.1.1). I motsats till 2008 års järnvägsriktlinjer, som inte gällde lanseringen av nya kommersiella förbindelser, innehåller dessa riktlinjer särskilda villkor för beviljande av denna typ av stöd genom att kodifiera kommissionens beslutspraxis (avsnitt 4.2.1.2).
39. När det gäller investeringsstöd omfattar dessa riktlinjer stöd till multimodala transportmedel och stöd till uppgradering av utrustning för hållbar multimodal transport. Stödet till dessa multimodala transportmedel är begränsat till stöd för investeringar i multimodala transportmedel på järnväg och inre vattenvägar (avsnitt 4.2.2.1). Det bör understrykas att dessa riktlinjer även är tillämpliga på statligt stöd till sådana multimodala transportanläggningar som är belägna i kusthamnar och som har förbindelser på järnväg eller inre vattenvägar. För uppgradering av utrustning för hållbar multimodal transport skiljer dessa riktlinjer, i linje med den strategi som tillämpas inom sektorerna för järnväg och inre vattenvägar, mellan stöd till investeringar i driftskompatibilitet (avsnitt 4.2.2.4) och stöd till teknisk anpassning och modernisering av utrustning för hållbar multimodal transport (avsnitt 4.2.2.5). För tydlighetens skull omfattar dessa riktlinjer inte stöd till förvärv av utrustning för hållbara multimodala transporter. Sådant stöd omfattas av gruppundantagsförordningen om det avser intermodala lastenheter och/eller kranar ombord på fartyg och beviljas av medlemsstaterna i form av stödordningar på mycket specifika villkor. Utöver dessa fall anser kommissionen att stöd till förvärv av utrustning för hållbar multimodal transport (t.ex. påhängsvagnar som kan utrustas med kran) endast kan godkännas i undantagsfall och kommer därför att bedöma det direkt enligt artikel 93 i fördraget.

---

<sup>(62)</sup> Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 92/106/EEG vad gäller en ram till stöd för intermodal transport av gods och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/1056 vad gäller beräkning av externa kostnadsbesparingar och generering av aggregerade uppgifter, COM(2023) 702 final, 7.11.2023.

## 2. TILLÄMPNINGSSOMRÅDE OCH DEFINITIONER

### 2.1 Tillämpningsområde

40. Dessa riktlinjer är tillämpliga på statliga stödåtgärder <sup>(63)</sup> som beviljas företag inom sektorerna järnväg, inre vattenvägar och hållbar multimodal transport <sup>(64)</sup>, i den mån stödåtgärderna omfattas av kapitel 4 eller kapitel 5 i dessa riktlinjer.
41. I dessa riktlinjer fastställs kriterierna för förenlighet enligt artikel 93 i fördraget för följande stöd:
- a) Stöd till sektorerna järnväg, inre vattenvägar och multimodal transport som tillgodoser behovet av samordning av transporter (kapitel 4).
  - b) Stöd inom godstransportsektorn för att ersätta företag för fullgörande av vissa skyldigheter som ingår i begreppet allmän trafikplikt (kapitel 5).
42. När det gäller stöd till samordning av sektorerna transport på järnväg, inre vattenvägar och multimodal transport är dessa riktlinjer också tillämpliga på företag som transporterar passagerare och/eller gods på inre vattenvägar och multimodala transportsektorer och på företag som är verksamma på efterfrågesidan för landtransportsektorn, dvs. transportorganisatörer <sup>(65)</sup>, som väljer mellan olika transportsätt. Erfarenheten har visat att järnvägsföretag endast är några av flera nyckelaktörer som bidrar till trafikomställningen till hållbara landtransporter. Kommissionen har dessutom fastställt beslutspraxis vid tillämpningen av principerna i 2008 års järnvägsriktlinjer på stödåtgärder vars direkta stödmottagare är logistikföretag som använder sig av järnvägstransporttjänster snarare än järnvägsföretag <sup>(66)</sup>. Detta beror på att principerna i dessa riktlinjer också lämpade sig väl för att granska förenligheten för stöd för vilka järnvägsföretag endast är indirekta stödmottagare.

---

<sup>(63)</sup> I artikel 107.1 i fördraget definieras statligt stöd som ”stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, [...] i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”. Statliga ingripanden som inte uppfyller något av villkoren i artikel 107.1 i fördraget utgör inte statligt stöd. De omfattas därmed inte av den bedömning av förenlighet som fastställs i dessa riktlinjer. Särskilt unionsfinansiering som förvaltas centralt av unionens institutioner, byråer, gemensamma företag eller andra unionsorgan och som inte direkt eller indirekt kontrolleras av medlemsstaterna utgör inte statligt stöd. T.ex. finansiering enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 av den 7 juli 2021 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa och om upphävande av förordningarna (EU) nr 1316/2013 och (EU) nr 283/2014 (EUT L 249, 14.7.2021, s. 38).

<sup>(64)</sup> För tydlighetens skull omfattas hållbara multimodala transporttjänster som kombinerar en landtransportdel med en närsjöfartsdel också i sin helhet av dessa riktlinjer och bedöms enligt artikel 93 i fördraget.

<sup>(65)</sup> T.ex. logistikföretag, speditörer och multimodala transportoperatör.

<sup>(66)</sup> Kommissionens beslut av den 24 oktober 2022, i ärende SA.100463, Nederländerna, stödordning för att främja trafikomställningen från väg till järnväg och inre vattenvägar, skäl 49 (EUT C 461, 2.12.2022, s. 1), kommissionens beslut av den 15 maj 2020, i ärende SA.53615, Italien – Ingripande till förmån för staden Genua, skäl 55 (EUT C 206, 19.6.2020, s. 1), kommissionens beslut av den 20 december 2018 i ärende SA.50115, Italien – Intermodal järnvägstransport av valsade ämnen i regionen FVG, skäl 58 (EUT C 90, 8.3.2019, s. 2), kommissionens beslut av den 6 december 2017 i ärende SA.48858, Italien – Stödordning till stöd för kombinerade transporter i provinsen Bolzano, skäl 53 (EUT C 158, 4.5.2018, s. 6), kommissionens beslut av den 25 juli 2017 i ärende SA.46806, Italien – Stöd till kombinerade transporter i provinsen Trento, skäl 46 (EUT C 442, 22.12.2017, s. 2), kommissionens beslut av den 29 april 2016 i ärende SA.41033, Italien – Integrerad transportordning i provinsen Trento, skäl 44 (EUT C 220, 17.6.2016, s. 2), kommissionens beslut av den 13 juni 2014 i ärende SA.38152, Italien – Stöd till förmån för godstransport på järnväg i regionen Emilia Romagna, skäl 27 (EUT C 282, 22.8.2014, s. 23), kommissionens beslut av den 16 december 2011 i ärende SA.32603, Italien – Stöd till förmån för godstransport. ”Ferrobonus” för kombinerade transporter, skäl 26 (EUT C 88, 24.3.2012, s. 1).



43. Följande typer av stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter, som beskrivs i avsnitten 4.2.1 och 4.2.2, omfattas av dessa riktlinjer: i) stöd för att minska de externa transportkostnaderna, ii) stöd för att starta nya kommersiella förbindelser, iii) stöd för uppförande, ombyggnad och modernisering av transportanläggningar för uni- och multimodala transporter på järnväg och inre vattenvägar, iv) stöd för uppförande, ombyggnad och/eller modernisering av privata sidospår, v) stöd för förvärv av fordon eller fartyg för transporter på järnväg respektive inre vattenvägar, vi) stöd till driftskompatibilitet och vii) stöd för teknisk anpassning och modernisering.
44. Som nämns i punkt 39 omfattar dessa riktlinjer inte investeringsstöd för förvärv av utrustning för hållbar multimodal transport. Sådant stöd omfattas av gruppundantagsförordningen om det avser intermodala lastenheter och/eller kranar ombord på fartyg och beviljas av medlemsstaterna i form av stödordningar på mycket specifika villkor. Utöver dessa fall anser kommissionen att stöd till förvärv av utrustning för hållbar multimodal transport endast kan godkännas i undantagsfall och kommer att bedöma det direkt enligt fördraget.
45. Dessa riktlinjer omfattar inte statligt stöd till hamninfrastruktur <sup>(67)</sup>. Kommissionen kommer att fortsätta att bedöma statligt stöd till hamninfrastruktur direkt enligt artikel 107.3 c i fördraget, om det inte omfattas av gruppundantag enligt kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 <sup>(68)</sup>, eller, om hamninfrastrukturen är nödvändig för tillhandahållandet av en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse och inte omfattas av gruppundantag enligt kommissionens beslut 2012/21/EU <sup>(69)</sup>, enligt reglerna i kommissionens meddelande om Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster <sup>(70)</sup>, enligt artikel 106.2 i fördraget. För att undvika tvivel, som nämns i punkt 39 och förtydligas i punkt 123, omfattar dessa riktlinjer även investeringsstöd till multimodala transportanläggningar som är belägna i kusthamnar och som har järnvägsförbindelser eller förbindelser på inre vattenvägar.
46. Statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi omfattas av reglerna i kommissionens riktlinjer för statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi från 2022 <sup>(71)</sup>. När det gäller järnväg, inre vattenvägar och multimodal transport kommer kommissionen därför att fortsätta att bedöma förenligheten för investeringsstöd till rena fordon och ren mobil terminalutrustning enligt kommissionens riktlinjer för statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi från 2022 <sup>(72)</sup>. På samma sätt omfattas inte investeringsstöd för bullerminskning från järnvägstransporter av dessa riktlinjer men det omfattas av kommissionens riktlinjer för statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi från 2022 <sup>(73)</sup> (med särskilda regler för stöd till förebyggande eller minskning av andra föroreningar än från växthusgaser).

---

<sup>(67)</sup> Såsom definieras i 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).

<sup>(68)</sup> Se fotnot (67).

<sup>(69)</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).

<sup>(70)</sup> Meddelande från kommissionen – *Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster* (2011) (EUT C 8, 11.1.2012, s. 15).

<sup>(71)</sup> Meddelande från kommissionen – *Riktlinjer för statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi 2022* (EUT C 80, 18.2.2022, s. 1).

<sup>(72)</sup> Se fotnot (71).

<sup>(73)</sup> Se fotnot (71).



47. När det gäller stöd inom järnvägssektorn som utgör ersättning för fullgörandet av vissa skyldigheter som följer av begreppet allmän trafikplikt, skapar förordning (EG) nr 1370/2007 <sup>(74)</sup> en särskild rättslig ram för kollektivtrafik på järnväg och väg (och på inre vattenvägar om medlemsstaterna beslutar att tillämpa förordning (EG) nr 1370/2007 på dessa tjänster <sup>(75)</sup>). För kollektivtrafiktjänster omfattar dessa riktlinjer därför endast ersättning för allmän trafikplikt för tillhandahållande av godstransporttjänster på järnväg. Kommissionen kommer att fortsätta att bedöma den ersättning för allmän trafikplikt som betalas för tillhandahållande av godstransporttjänster på inre vattenvägar (och passagerartrafik på inre vattenvägar om den inte omfattas av förordning (EG) nr 1370/2007) direkt enligt artikel 93 i fördraget.
48. I dessa riktlinjer klargörs villkoren för bedömningen enligt artikel 93 i fördraget av stöd till godstransport på järnväg i syfte att ersätta företag för fullgörandet av vissa skyldigheter som följer av tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster <sup>(76)</sup>. Villkoren återspeglar de fastställda principer som fastställts av kommissionen i dess rambestämmelser om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse <sup>(77)</sup> som till skillnad från meddelandet om tillämpningen av EU:s regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (*meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse*) <sup>(78)</sup> inte är direkt tillämpliga på godstransporttjänster på järnväg, eftersom det uttryckligen utesluter landtransporter från dess tillämpningsområde. Dessa riktlinjer innehåller också särskilda förtydliganden som krävs på grund av de särskilda behoven inom landtransportsektorn.
49. I dessa riktlinjer (kapitel 6) upprepas också de principer som är tillämpliga på finansiella flöden inom vertikalt integrerade järnvägsföretag.
50. De villkor som fastställs i dessa riktlinjer gäller både stödordningar och individuellt stöd, oavsett om det bygger på en stödordning eller beviljas för särskilda ändamål, såvida inte annat anges.
51. Dessa riktlinjer är tillämpliga på företag av alla storlekar, om inte annat anges.
52. Företag i svårigheter, enligt definitionen i kommissionens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter <sup>(79)</sup> kan inte få stöd enligt dessa riktlinjer eftersom stöd till företag i svårigheter i princip inte är ett lämpligt sätt att tillgodose behovet av samordning av transporter eller att säkerställa att en allmännyttig tjänst tillhandahålls. I kommissionens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter anges kriterierna för förenligheten av det undsättnings- och omstrukturingsstöd som beviljats enligt artikel 107.3 c i fördraget till alla företag som kan betraktas som företag i svårigheter, inbegripet företag inom landtransportsektorn, i avsaknad av särskilda riktlinjer från kommissionen för företag i svårigheter i den sektorn <sup>(80)</sup>.

---

<sup>(74)</sup> Se fotnot (31).

<sup>(75)</sup> Se artikel 1.2 i förordning (EG) nr 1370/2007, se fotnot (31).

<sup>(76)</sup> För tydlighetens skull kommer kommissionen att fortsätta att bedöma förenligheten för stöden inom godstransportsektorn på inre vattenvägar för att ersätta företag för fullgörandet av vissa skyldigheter som följer av tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster direkt enligt artikel 93 i fördraget.

<sup>(77)</sup> Se fotnot (70).

<sup>(78)</sup> Se fotnot (36).

<sup>(79)</sup> Meddelande från kommissionen – *Riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter* (EUT C 249, 31.7.2014, s. 1).

<sup>(80)</sup> I 2008 års järnvägsriktlinjer (se fotnot (38)) föreskrevs undantag från de regler som är tillämpliga på företag i svårigheter inom godstransportsektorn, som upphörde att gälla den 31 december 2009. Sedan dess gäller

53. Vid bedömningen av stöd till ett företag som är föremål för ett utestående återbetalningskrav till följd av ett tidigare kommissionsbeslut som förklarar ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden kommer kommissionen att ta hänsyn till det stödbelopp som återstår att återkräva <sup>(81)</sup>.

## 2.2 Definitioner

54. I dessa riktlinjer 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 beräknat per mottagare och uttryckt som en procentandel av de stödberättigande kostnaderna. Alla sifferuppgifter ska avse situationen före skatt eller avdrag för 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.
- e) *kombinerad transport*: den typ av intermodala transporter som uppfyller villkoren för kombinerade transporter i direktivet om kombinerade transporter <sup>(82)</sup>.
- f) *särskilt tillägnad infrastruktur*: infrastruktur som byggts för på förhand identifierbara företag och anpassats till deras behov.
- g) *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.
- h) *europiskt fordonsregister*: ett register i enlighet med artikel 47.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 av den 11 maj 2016 om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom Europeiska unionen (omarbetning) <sup>(83)</sup> och artikel 19 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629 av den 14 september 2016 om tekniska krav för fartyg i inlandssjöfart <sup>(84)</sup>.

---

kommissionens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter, se fotnot (79), till fullo för hela järnvägssektorn.

<sup>(81)</sup> Se domstolens dom av den 15 maj 1997, TWD/kommissionen, C-355/95 P, ECLI:EU:C:1997:241, punkterna 25 till 27.

<sup>(82)</sup> Se fotnot (26).

<sup>(83)</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>(84)</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).

- i) *utvärderingsplan*: ett dokument som täcker en eller flera stödordningar som innehåller mist följande delar: de mål i stödordningen som ska utvärderas, utvärderingsfrågorna, resultatindikatorerna, den planerade metoden för att genomföra utvärderingen, datainsamlingskraven, den föreslagna tidpunkten för utvärderingen inklusive datum för inlämnande av den 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.
- j) *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.
- k) *individuellt stöd*: stöd för särskilda ändamål och stöd till enskilda stödmottagare som beviljas på grundval av en stödordning.
- l) *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.
- m) *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.
- 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.
- o) *intermodal lastenhet*: container, växelflak, påhängsvagn eller fordonskombination för vägtrafik som används vid intermodal transport.
- p) *driftskompatibilitet*: oavbrutna flöden med gods- eller persontrafik, särskilt mellan medlemsstater eller transportsätt.
- q) *landtransport*: järnväg, inre vattenvägar och vägtransporter <sup>(85)</sup>.
- r) *mobil terminalutrustning*: utrustning som används för lastning, lossning och omlastning av varor och intermodala lastenheter, och för flyttning av last inom ett terminalområde.
- s) *multimodal transport*: gods- eller persontransport med åtminstone två olika transportsätt.

---

<sup>(85)</sup> Enligt artikel 100 i fördraget är avdelning VI ”Transport” i fördraget i princip endast tillämplig på transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar. Dessa tre typer av transporter kallas i allmänhet ”landtransport”, till skillnad från transporter till sjöss och med flyg.

- t) *nationellt register*: ett register som förs av en medlemsstat i enlighet med artikel 47 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/797 <sup>(86)</sup> eller artikel 17 i Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2016/1629<sup>(87)</sup>.
- u) *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.
- v) *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.
- w) *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.
- x) *ny aktör*: inom järnvägssektorn ett järnvägsföretag i den mening som avses i artikel 3.1 i direktivet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde <sup>(88)</sup>, som uppfyller båda av följande villkor:
- (i) Det fick ett tillstånd i enlighet med artikel 17.3 i direktivet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde 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 gruppundantagsförordningen, någon anknytning till ett järnvägsföretag som har fått ett tillstånd i den mening som avses i artikel 3.14 i direktivet om det gemensamma europeiska järnvägsområdet före den 1 januari 2010.
- y) *annan verksamhet än transportverksamhet*: kommersiella tjänster avsedda för transportföretag eller andra användare av anläggningar som inte är kopplade till unimodal eller multimodal järnvägstransport eller transport på inre vattenvägar, inbegripet stödtjänster till resenärer, speditörer eller andra tjänsteleverantörer, såsom uthyrning av kontor, butiker och hotell.
- z) *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 direktivet om det gemensamma europeiska järnvägsområdet <sup>(89)</sup>, liksom all särskilt tillägnad infrastruktur som betjänar en privatägd och privat förvaltd järnvägsinfrastruktur.
- å) *multimodal godsterminal för järnväg och/eller inre vattenvägar*: en struktur som är utrustad för omlastning mellan två olika järnvägssystem eller mellan minst två transportsätt (varav ett är järnväg eller inre vattenvägar), till exempel terminaler i

---

<sup>(86)</sup> Se fotnot (83).

<sup>(87)</sup> Se fotnot (84).

<sup>(88)</sup> Se fotnot (8).

<sup>(89)</sup> Se fotnot (8).

inlands- eller kusthamnar, längs inre vattenvägar, på flygplatser och multimodala logistikplattformar.

- ä) *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 unionen och som behövs för att tillhandahålla järnvägstransporter och/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.
- ö) *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 direktivet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde <sup>(90)</sup>, med undantag för anläggningar eller utrustning som behövs för att bedriva annan verksamhet än transportverksamhet.
- aa) *järnvägsföretag*: varje offentligt eller privat företag som avses i artikel 3.1 i direktivet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde <sup>(91)</sup>.
- 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>(92)</sup>.
- dd) *små och medelstora företag eller SMF*: företag som uppfyller kriterierna i bilaga I till gruppundantagsförordningen för transporter.
- 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 hänförs till den förvärvade anläggningen.

---

<sup>(90)</sup> Se fotnot (8).

<sup>(91)</sup> Se fotnot (8).

<sup>(92)</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*, KOM(1999) 317 slutlig, 29.6.1999.

ff) *hållbar landtransport*: transport av gods eller passagerare på järnväg, inre vattenvägar eller hållbara multimodal transport där det finns ett alternativ för samma transport som skulle medföra högre externa kostnader.

gg) *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.

hh) *telematikapplikationer*: någon av följande applikationer:

(i) applikationer som ingår i servicen till passagerarna, bland annat system som ger information till resande före och under resan, biljettbokningssystem, betalningssystem, bagagehantering, anslutningssamordning mellan tåg och med andra transportsätt.

(ii) *applikationer 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.

ii) *transportoperatör*: företag som utför person- och/eller godstransporter inom sektorerna för järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar och multimodala transporter.

jj) *transportorganisatör*: företag som organiserar varutransporten och därmed gör valet mellan olika transportsätt (såsom logistikföretag, speditörer och multimodala transportoperatörer).

kk) *fordon avsett för transport på järnväg eller inre vattenvägar*: fartyg för inre vattenvägar eller rullande materiel.

## **2.3 Riktlinjernas disposition**

55. I kapitel 3 klargörs vilka åtgärder inom landtransportsektorn som inte behöver anmälas till kommissionen innan de genomförs.
56. I kapitel 4 beskrivs de åtgärder som omfattas av dessa riktlinjer enligt artikel 93 i fördraget. I avsnitt 4.1 anges de villkor för förenlighet som i allmänhet gäller för stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter. I avsnitt 4.2 anges särskilda villkor för förenlighet som gäller för olika typer av stödåtgärder som tillgodoser behovet av samordning av transporter. I kapitel 5 klargörs de villkor för förenlighet som gäller för stödåtgärder för att ersätta allmän trafikplikt. I kapitel 6 erinras om de principer som är tillämpliga på finansiella flöden inom vertikalt integrerade järnvägsföretag.
57. I kapitel 7 fastställs på vilka villkor kommissionen kommer att kräva efterhandsutvärdering av stödordningar som anmälts enligt artikel 93 i fördraget.
58. I kapitel 8 beskrivs rapporterings- och övervakningskraven för de medlemsstater som beviljar stöd enligt artikel 93 i fördraget.
59. Kapitlen 9 och 10 omfattar dessa riktlinjers varaktighet och tidsplanen för översynen.

### 3. ÅTGÄRDER SOM INTE OMFATTAS AV ANMÄLNINGSKRAVET

60. När ett statligt ingripande uppfyller kriterierna för att betraktas som statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 <sup>(93)</sup> i fördraget måste medlemsstaterna i princip anmäla det till kommissionen i enlighet med artikel 108.3 i fördraget.
61. Statligt stöd inom landtransportsektorn omfattas inte av anmälningsskyldigheten enligt artikel 108.3 i fördraget om det uppfyller villkoren i en gruppundantagsförordning som antagits av kommissionen, antingen enligt artikel 1 i rådets förordning (EU) 2022/2586 <sup>(94)</sup> eller enligt artikel 1 i rådets förordning (EU) 2015/1588 <sup>(95)</sup>.
62. I detta avseende omfattar gruppundantagsförordningen vissa kategorier av statligt stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter inom landtransportsektorn. Sådana stödåtgärder, om de beviljas i enlighet med de tillämpliga villkoren för förenlighet i gruppundantagsförordningen, ger inte upphov till någon betydande snedvridning av konkurrensen och handeln och anses därför vara förenliga med den inre marknaden enligt artikel 93 i fördraget och omfattas inte av anmälningsskyldigheten.
63. Dessutom innehåller kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 <sup>(96)</sup> bestämmelser som skulle kunna undanta stöd inom landtransportsektorn från anmälningskravet. Stöd till inlandshamnar kan till exempel omfattas av gruppundantag enligt artikel 56c i den förordningen. Så länge detta stöd inte i första hand är utformat för att tillgodose behovet av samordning av transporter utan för att underlätta utvecklingen av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, och det beviljas i enlighet med de tillämpliga villkoren för förenlighet i förordning (EU) nr 651/2014 <sup>(97)</sup>, anses sådana stödåtgärder vara förenliga med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i fördraget eftersom de inte ger upphov till någon betydande snedvridning av konkurrensen och handeln.
64. Kommissionens förordning (EU) 2023/2831 <sup>(98)</sup> gäller även landtransport. På samma sätt omfattas ersättning till företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse inom landtransportsektorn av kommissionens förordning (EU) 2023/2832 <sup>(99)</sup>. Åtgärder som uppfyller kriterierna i dessa förordningar anses inte ha någon inverkan på

---

<sup>(93)</sup> Kommissionen hänvisar till sitt tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, C/2016/2946 (EUT C 262, 19.7.2016, s. 1). Kommissionen anser, enligt punkt 211 i det tillkännagivandet, att påverkan på handeln mellan medlemsstaterna eller snedvridning av konkurrensen vanligtvis är utesluten i samband med uppförandet av infrastrukturen i fall där det samtidigt inträffar att i) en infrastruktur normalt sett inte möter direkt konkurrens, ii) den privata finansieringen är obetydlig inom sektorn och den berörda medlemsstaten och iii) infrastrukturen inte är avsedd att selektivt gynna ett visst företag eller en viss sektor utan medför fördelar för samhället i stort.

<sup>(94)</sup> 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 (EUT L 338, 30.12.2022, s. 35).

<sup>(95)</sup> Rådets förordning (EU) 2015/1588 av den 13 juli 2015 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på vissa slag av övergripande statligt stöd (EUT L 248, 24.9.2015, s. 1).

<sup>(96)</sup> Se fotnot (67).

<sup>(97)</sup> Se fotnot (67).

<sup>(98)</sup> Kommissionens förordning (EU) 2023/2831 av den 13 december 2023 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse (EUT L, 2023/2831, 15.12.2023, s. 1).

<sup>(99)</sup> Kommissionens förordning (EU) 2023/2832 av den 13 december 2023 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse som beviljas företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L, 2023/2832, 15.12.2023, s. 1).

konkurrensen och handeln på den inre marknaden. Dessa åtgärder av mindre betydelse omfattas inte av anmälningsskravet eftersom de inte anses uppfylla samtliga kriterier i artikel 107.1 i fördraget.

#### **4. STÖD SOM TILLGODOSER BEHOVET AV SAMORDNING AV TRANSPORTER**

##### **4.1 Allmänna förenlighetsvillkor**

65. I detta avsnitt beskrivs de allmänna villkor om förenlighet som gäller för de kategorier av stöd som beskrivs i avsnitt 4.2. Vid bedömningen av om stödåtgärderna inom järnvägssektorn, de inre vattenvägarna och de hållbara multimodala transportsektorerna uppfyller behovet av samordning av transporter enligt artikel 93 i fördraget kommer kommissionen att analysera efterlevnaden av principerna i detta avsnitt (punkterna 66–86). Villkoren i avsnitt 4.2 för varje specifik stödkategori innehåller förtydliganden av vissa av de allmänna villkoren för förenlighet i detta avsnitt, särskilt i avsnitt 4.1.1 (Viktiga villkor om förenlighet).

##### *4.1.1 Viktiga villkor om förenlighet*

###### *Bidrag till behovet av samordning av transporter*

66. Stödet måste bidra till utvecklingen av landtransportsektorn mot hållbara landtransporter och/eller till fullbordandet av en integrerad EU-marknad där de oavbrutna trafikflödena av gods och passagerare mellan nationella nät och transportsätt säkerställs, vilket tillgodoser behovet av samordning av transporter.

###### *Stödets nödvändighet*

67. Stödet måste vara nödvändigt för att uppnå det mål om samordning av transporter som fastställs i den särskilda åtgärden i linje med punkt 66. Detta är till exempel fallet när stödet är inriktat på ett specifikt marknadsmisslyckande (dvs. en situation där det kan leda till en materiell utveckling av landtransportsektorn som marknaden inte ensam kan leverera, t.ex. mot hållbara landtransporter och/eller mot fullbordandet av en integrerad EU-marknad där de oavbrutna trafikflödena av varor och passagerare mellan nationella nät och transportsätt säkerställs). Marknadsmisslyckanden som undergräver övergången till hållbara former av landtransporter kan till exempel uppstå vid i) prisskillnader mellan olika transportformer på grund av negativa externa effekter som inte beaktas, ii) marknadsaktörernas svårigheter att få tillgång till marknadsfinansiering på grund av informationsasymmetrier, iii) samordningsmisslyckanden mellan marknadsaktörer eller mer allmänt, iv) investeringar som medför positiva externa effekter men som inte är tillräckligt lönsamma för den potentiella stödmottagaren.

###### *Stödets lämplighet*

68. Stödet måste vara lämpligt för att uppnå det fastställda målet om samordning av transporter. I princip anses stöd inte vara lämpligt om samma resultat kan uppnås genom ett mindre snedvridande politiskt instrument (till exempel marknadsbaserade instrument eller regleringsinstrument) eller genom en mindre snedvridande form av stödinstrument (till exempel garantier eller återbetalningspliktiga förskott) än genom att tillhandahålla icke återbetalningspliktiga instrument, som direkta bidrag.

###### *Stödets stimulanseffekt*



69. Stödet måste förmå stödmottagaren att ändra sitt beteende eller bedriva ytterligare ekonomisk verksamhet som denne inte skulle bedriva utan stödet eller som denne skulle bedriva i mindre eller annan omfattning. Att visa på en stimulanseffekt förutsätter identifiering av det faktiska scenariot och det sannolika kontrafaktiska scenariot i avsaknad av stöd <sup>(100)</sup>.
70. När det specifikt gäller investeringsstöd har stödet ingen stimulanseffekt om arbetet med projektet inleds innan stödmottagaren lämnar in en skriftlig stödansökan till de berörda offentliga myndigheterna <sup>(101)</sup>. När stödmottagaren börjar arbeta med ett projekt före ansökan om stöd kommer stöd som beviljats för det projektet inte att anses vara förenligt med den inre marknaden. Stöd som beviljas för att täcka kostnaderna för att uppfylla EU-standarder har i princip ingen stimulanseffekt. Som en allmän regel kan endast stöd som går utöver EU-standarderna ha en stimulanseffekt. 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, såvida inte annat anges i avsnitt 4.2.2.1–4.2.2.5. 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.

#### *Stödets proportionalitet*

71. Stödbeloppet per stödmottagare bör begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att ge stödmottagaren incitament att genomföra det understödda projektet eller den understödda verksamheten. Detta minimum kan fastställas som en procentandel av de stödberättigande kostnaderna för det understödda projektet eller den understödda verksamheten, i enlighet med vad som anges för varje specifik kategori i avsnitt 4.2. Även om proportionalitetsbedömningen i allmänhet genomförs ur ett förhandsperspektiv, i undantagsfall där den framtida utvecklingen av kostnader och intäkter är föremål för en hög grad av osäkerhet och det finns en stark asymmetri i informationen, kan det vara mycket svårt att definiera det nödvändiga beloppet av statligt stöd helt och hållet på förhand. I sådana fall får medlemsstaterna, bortsett från en förhandskvantifiering, införa efterhandsmekanismer som en återbetalning eller kostnadsövervakning för att säkerställa proportionalitet, samtidigt som stödmottagarna har incitament att minimera sina kostnader och utveckla sin verksamhet på ett effektivare sätt över tid.
72. När det gäller investeringsstöd anses stödet, om inte annat anges för de specifika kategorier av stöd som beskrivs i avsnitt 4.2.2, vara proportionerligt om det motsvarar den extra nettokostnad som krävs för att uppnå stödåtgärdens mål, jämfört med det

---

<sup>(100)</sup> Det scenariot måste vara trovärdigt, äkta och hänga samman med de faktorer som ska beaktas vid beslutsfattandet vid den tidpunkt då stödmottagaren fattar sitt beslut om projektet. Medlemsstaterna kan använda offentliga styrelsedokument, riskbedömningar, finansiella rapporter, interna affärsplaner, expertutlåtanden och andra studier som avser det projekt som är föremål för bedömning. Handlingar som innehåller information om efterfrågeprognoser, kostnadsprognoser, finansiella prognoser, handlingar som läggs fram för en investeringskommitté och som beskriver investerings- eller insatsscenarier, eller handlingar som är avsedda för finansinstitut kan hjälpa medlemsstater att påvisa en stimulanseffekt. Dessa handlingar måste vara aktuella för den beslutsprocess som avser projektet eller verksamheten.

<sup>(101)</sup> Stödansökan kan utformas på olika sätt, t.ex. som ett anbud i ett konkurrensutsatt anbudsförfarande för tilldelning av den subventionerade verksamheten. Varje ansökan ska åtminstone omfatta sökandens namn, en beskrivning av projektet eller verksamheten, inklusive dess plats och det stödbelopp som behövs för att utföra projektet eller verksamheten.

kontrafaktiska scenariot utan stöd (finansieringsgapet). För att beräkna finansieringsgapet är det nödvändigt att beräkna följande:

- a) De beräknade intäkterna och kostnaderna, inklusive projektets investerings-, drifts- och slutvärde (det faktiska scenariot) och de intäkter och kostnader för det alternativa projektet som stödmottagaren rimligen skulle ha genomfört utan stöd (det kontrafaktiska scenariot).
  - b) Stödmottagarens beräknade vägda genomsnittliga kapitalkostnad för att diskontera framtida kassaflöden.
  - c) Nettonuvärdet för de faktiska och kontrafaktiska scenarierna under projektets löptid.
73. På grundval av de faktorer som anges i a) till c) är finansieringsgapet skillnaden mellan nettonuvärdet för projektet i det faktiska scenariot och i det kontrafaktiska scenariot under projektets löptid, diskonterat på den vägda genomsnittliga kapitalkostnaden. Alla antaganden och metodval som ligger till grund för beräkningen av finansieringsgapet måste förklaras och motiveras. Analysen av både faktiska och kontrafaktiska scenarier måste ta hänsyn till alla befintliga eller planerade statliga stödåtgärder, till exempel driftsstöd och/eller en annan typ av relevant investeringsstöd som påverkar analysen av finansieringsgapet.
74. Ett exempel på ett kontrafaktiskt scenario är att stödmottagaren inte bedriver någon verksamhet eller investering eller fortsätter verksamheten utan ändringar. Om det finns belegg för att detta är det mest sannolika kontrafaktiska scenariot kan likviditetsunderskottet approximeras genom projektets negativa nettonuvärde i det faktiska scenariot utan stöd under projektets livstid (med det underförstådda antagandet att nettonuvärdet i det kontrafaktiska scenariot är noll) <sup>(102)</sup>.

*Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel mellan medlemsstater*

75. Stödets inneboende snedvridning av konkurrensen får inte medföra skada för gemenskapens allmänna intressen <sup>(103)</sup>. Vid bedömningen av om åtgärdens negativa effekter på konkurrensen och handeln är begränsade kan kommissionen beakta den förutsebara inverkan som stödåtgärden, särskilt om den består av stöd för särskilda ändamål, kan ha på konkurrensen mellan företag som är verksamma på den eller de berörda transportmarknaderna, inbegripet marknader i tidigare eller senare led och risken för att överkapacitet skapas.
76. I princip anser kommissionen att stödordningar är mindre benägna att ha en negativ inverkan på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna än stöd för särskilda

---

<sup>(102)</sup> I avsaknad av ett alternativt projekt kommer kommissionen att kontrollera att stödbeloppet inte överstiger det minimum som krävs för att det understödda projektet ska vara tillräckligt lönsamt, till exempel genom att göra det möjligt att uppnå en internränta som motsvarar det bransch- eller företagsspecifika riktmärket eller tröskelvärdet för avkastning. För detta ändamål kan man även använda den normala avkastning som krävs av stödmottagaren i andra investeringsprojekt av liknande slag, projektets kapitalkostnader som helhet eller en avkastning som är vanligt förekommande i den berörda branschen. Alla relevanta förväntade kostnader och fördelar under projektets löptid måste beräknas.

<sup>(103)</sup> Även om artikel 93 i fördraget inte innehåller någon motsvarighet till artikel 107.3 c andra meningen i fördraget, enligt vilken stöd endast kan förklaras förenligt med den inre marknaden om det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset, har Europeiska unionens domstol redan klargjort att kommissionen vid bedömningen av en stödåtgärd enligt artikel 93 i fördraget måste kontrollera att stödet inte äventyrar EU:s allmänna intressen, se dom av den 12 oktober 1978, kommissionen/Belgien, 156/77, som nämns i fotnot 30, punkt 10.

ändamål. För att begränsa eventuella negativa effekter på konkurrens och handel kommer kommissionen under alla omständigheter endast att godkänna driftsstödsordningar för en period på högst fem år och stödordningar för investeringsstöd för en period på högst tio år <sup>(104)</sup>. Om en medlemsstat önskar förlänga en stödordning utöver denna varaktighet bör den lämna in en ny ansökan så att kommissionen kan ompröva den mot bakgrund av de resultat som erhållits och, i förekommande fall, godkänna förlängningen.

#### 4.1.2 Överensstämmelse med andra bestämmelser i unionsrätten

77. Statligt stöd kan inte förklaras förenligt med den inre marknaden om stödet eller de villkor som är så ouppslösligt förbundna med stödets syfte att det är omöjligt att bedöma dem separat (inklusive finansieringsmetoden när den utgör en integrerad del av åtgärden) innebär en överträdelse av unionsrätten <sup>(105)</sup>. Detta kan exempelvis vara fallet om stödmottagaren är skyldig att ha sitt säte i den berörda medlemsstaten eller till största delen är etablerad i den medlemsstaten eller om stödmottagaren är skyldig att använda nationellt producerade varor eller nationella tjänster.

#### 4.1.3 Kumulering

78. Stöd kan beviljas samtidigt inom ramen för flera stödordningar eller kumuleras med stöd för särskilda ändamål eller stöd av mindre betydelse som omfattar samma stödberättigande kostnader, under förutsättning att det totala stödbeloppet för samma stödberättigande kostnader inte leder till överkompensation eller överstiger det maximala stödbelopp som tillåts enligt dessa riktlinjer. Om medlemsstaten tillåter att stöd inom ramen för en åtgärd kumuleras med stöd inom ramen för en annan åtgärd för samma stödberättigande kostnader måste den för varje åtgärd ange vilken metod som används för att säkerställa överensstämmelse med detta villkor.
79. Centralt förvaltd unionsfinansiering som inte står direkt eller indirekt under medlemsstatens kontroll utgör inte statligt stöd. Om unionsfinansiering kombineras med statligt stöd måste medlemsstaten säkerställa att det totala belopp av offentliga finansiering som beviljas för samma stödberättigande kostnader inte leder till överkompensation.

#### 4.1.4 Insyn

80. Stödet måste beviljas på ett sätt som medger insyn.
81. Om stöd beviljas i annan form än bidrag måste stödbeloppet omvandlas till sin bruttobidragsekvivalent. Stöd som betalas ut i flera omgångar ska beräknas till sitt värde vid tidpunkten för beviljandet. Den räntesats som ska användas för diskontering och för att beräkna stödbeloppet i ett mjukt lån <sup>(106)</sup> är den referensränta som gällde vid tidpunkten för beviljandet, fastställd i enlighet med kommissionens meddelande om en översyn av metoden för att fastställa referens- och diskonteringsräntor <sup>(107)</sup>.

---

<sup>(104)</sup> Detta innebär att stöd kan beviljas enligt godkända stödordningar inom högst fem år (när det gäller stödordningar för driftstöd) eller tio år (när det gäller stödordningar för investeringsstöd) från och med dagen för ansökan av kommissionens beslut om att förklara stödet förenligt.

<sup>(105)</sup> Se domarna av den 22 mars 1977, Iannelli & Volpi SpA, 74/76, EU:C:1977:51, punkt 14, av den 15 juni 1993, Matra SA/kommissionen, C-225/91, EU:C:1993:239, punkt 41 och av den 31 januari 2023, kommissionen/Braesch m.fl., C-284/21 P, EU:C:2023:58, punkterna 96 till 99.

<sup>(106)</sup> Ett lån med en ränta som ligger under marknadsräntan.

<sup>(107)</sup> EUT C 14, 19.1.2008, s. 6.

82. För att minska de negativa effekterna av stödet genom att säkerställa att konkurrenterna har tillgång till relevant information om den verksamhet som får stöd måste den berörda medlemsstaten säkerställa att följande information offentliggörs i kommissionens modul för beviljande av insyn <sup>(108)</sup> eller på en webbplats med uttömmande information om statligt stöd på nationell eller regional nivå enligt följande:
- a) Den fullständiga texten till beslutet om beviljande av individuellt stöd eller till den godkända stödordningen och dess genomförandebestämmelser eller en länk till beslutet.
  - b) Information om varje beviljat individuellt stöd som överstiger 100 000 euro, med användning av strukturen i bilaga II till dessa riktlinjer <sup>(109)</sup>.
83. Medlemsstaterna måste säkerställa att deras omfattande webbplatser för statligt stöd, som avses i punkt 82, är utformade för att ge enkel tillgång till informationen. De måste offentliggöra informationen i ett kalkylbladsformat som inte skyddas av upphovsrätt som gör att uppgifterna enkelt kan sökas, hämtas, laddas ner och delas på internet, till exempel i formaten CSV eller XML. Allmänheten måste ha tillgång till webbplatsen utan begränsningar, inklusive förhandsregistrering av användare.
84. För stödordningar i form av skatteförmåner ska villkoren i punkt 82 b 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,  
10–30,  
30–60,  
60–100,  
100–250,  
250 och högre.

85. Medlemsstater måste offentliggöra den information som avses i punkt 82 b) inom sex månader från det datum då stödet beviljades, eller i fråga om stöd i form av skatteförmåner, inom ett år från det datum då skattedeklarationen ska lämnas in <sup>(110)</sup>. För stöd som är olagligt men som senare konstateras vara förenligt med den inre marknaden ska medlemsstaterna offentliggöra denna information inom sex månader från kommissionens beslut i vilket stödet förklarats förenligt med den inre marknaden. För att

---

<sup>(108)</sup> Offentlig sökning i modulen för stödtransparens, tillgänglig på <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=sv>.

<sup>(109)</sup> På motiverad begäran från en medlemsstat kan undantag göras från detta krav om ett fullständigt och detaljerat offentliggörande skulle undergräva konkurrensen i efterföljande tilldelningsförfaranden, till exempel genom att möjliggöra strategisk budgivning.

<sup>(110)</sup> Om det inte finns något formellt krav på en årlig deklaration kommer datumet för registrering att vara den 31 december det år för vilket stödet beviljades.

göra det möjligt att kontrollera efterlevnaden av reglerna för statligt stöd enligt fördraget måste informationen finnas tillgänglig i åtminstone tio år från och med det datum då stödet beviljas.

86. Kommissionen kommer att lägga ut länkar till de webbplatser för statligt stöd som avses i punkt 82 b på sin egen webbplats.

## **4.2 Förenlighetsvillkor för särskilda kategorier av stöd för samordning av transporter**

87. I detta avsnitt beskrivs vissa aspekter av de viktigaste villkoren om förenlighet som anges i avsnitt 4.1.1 för varje typ av stöd för samordning av transporter som omfattas av dessa riktlinjer.

### *4.2.1 Driftstöd*

#### 4.2.1.1 Stöd till sänkande av externa transportkostnader

88. I dessa riktlinjer fastställs regler för stöd för att minska de externa transportkostnader som kan beviljas transportföretag och/eller transportorganisatörer som väljer hållbara lösningar för landtransporter.
89. Stöd för att minska de externa transportkostnaderna kan vara inriktat på järnväg, inre vattenvägar och/eller hållbara multimodala transporter (dvs. sådana som omfattar minst en järnväg, inre vattenvägar eller närsjöfart).
90. För att anses vara förenligt med den inre marknaden måste stöd för att minska de externa transportkostnaderna uppfylla de villkor för förenlighet som anges i detta avsnitt och i avsnitt 4.1.

#### Bidrag till behoven av samordning av transporter

91. I linje med de allmänna principer som anges i punkt 66, anser kommissionen att driftsstöd för att minska de externa kostnaderna för transporter kan främja en trafikomställning till hållbara landtransporter, under förutsättning att man tar itu med prisskillnaderna mellan olika landtransportsätt och övertalar transportanvändarna att välja hållbara landtransportsätt. Prisskillnader uppstår när negativa externa effekter inte beaktas tillräckligt i priset på landtransporttjänsten.

#### Stödets nödvändighet

92. I detta skede av transportmarknadens utveckling beaktas inte de externa transportkostnaderna tillräckligt i priset på transporttjänsterna. Detta leder till att priset på dessa tjänster inte helt återspeglar samhällskostnaden för det aktuella transportsättet. Enligt strategin för hållbar och smart mobilitet krävs en heltäckande uppsättning åtgärder för att införa rättvis och effektiv prissättning, oavsett transportsätt <sup>(111)</sup>. Först då skulle förorenarna och användarna ta fullt ansvar för de kostnader de genererar och hjälpa användarna att göra val som är anpassade till vad som är bäst för samhället. Strategin förväntar sig endast att de externa kostnaderna ska beaktas fullt ut inom EU senast 2050. Därför kan stöd för att minska sådana externa kostnader före detta datum vara nödvändigt för att uppnå målen i den europeiska gröna given.

---

<sup>(111)</sup> Se punkt 47 i strategin för hållbar och smart mobilitet som nämns i fotnot (20).

93. Hållbara landtransporttjänster är ofta inte konkurrenskraftiga i förhållande till mer förorenande alternativ som vägtransporttjänster. Så länge priset på de mer förorenande konkurrerande tjänsterna inte helt återspeglar deras kostnader för samhället är det osannolikt att marknaden i sig kommer att säkerställa en nivå av utbyggnad av hållbara landtransportsätt i linje med de mål som eftersträvas i den europeiska gröna given. Med beaktande av de allmänna principerna i punkt 67, anser kommissionen att driftsstöd för att minska de externa transportkostnaderna är nödvändigt för att stödja en trafikomställning till järnväg, inre vattenvägar och hållbara multimodala transporter i närvaro av negativa externa effekter i samband med konkurrerande transportsätt som vägtransport och luftfart.

#### Stödets lämplighet

94. I linje med de allmänna principer som anges i punkt 68, anser kommissionen att stöd för att minska de externa kostnaderna för transporter är ett lämpligt instrument <sup>(112)</sup> för att upprätthålla eller öka övergången till hållbara landtransportsätt om det tar itu med prisskillnaderna mellan de olika transportsätt som beror på negativa externa effekter och övertalar transportanvändarna att välja hållbara landtransportsätt.

#### Stödets stimulanseffekt

95. Stödet bör stimulera upprätthållandet eller ökningen av övergången till hållbara landtransportsätt i enlighet med de allmänna principerna i punkt 69. För att följa dessa allmänna principer och säkerställa att stödet medför en förändring av stödmottagarens beteende och ger incitament till en trafikomställning bör följande villkor vara uppfyllda.
96. För det första bör stödet endast beviljas om ett mer förorenande konkurrerande transportsätt är ett kommersiellt lönsamt alternativ till det transportsätt som omfattas av stödet. Sådan lönsamhet beror på driftskostnader, tillgång och tillgänglighet till lämpliga terminaler, nät och anslutningar samt andra faktorer som skillnader i transporttid. Kommissionen anser att det för persontrafiken alltid finns ett mer förorenande kommersiellt lönsamt alternativ till transporter på järnväg eller inre vattenvägar. Inom godssektorn, där konkurrenskraften beror på den sträcka som transporterna omfattar <sup>(113)</sup>, kan konkurrens med transporter enbart på väg i allmänhet antas.

- a) För multimodala transporter gäller följande maximala sträcka för respektive transportsätt som omfattas av stödet:

- (i) 800 kilometer för järnvägstransport,
- (ii) 375 kilometer för transport på inre vattenvägar,
- (iii) 750 kilometer för transport inom närsjöfarten,

---

<sup>(112)</sup> När det gäller stödformen har kommissionen i sin tidigare beslutspraxis om stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter inte gjort några invändningar mot stöd i form av direkta bidrag (se kommissionens beslut av den 21 maj 2024 i ärende SA.108800, Tyskland – Stöd för godstransporter på järnväg (enkeltvagnslast och gruppvagnstransport) (ännu ej offentliggjort i EUT), kommissionens beslut av den 11 december 2023 i ärende SA.109142, Frankrike – Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre (ännu ej offentliggjort i EUT) och kommissionens beslut av den 30 maj 2023 i ärende SA.104156, Italien – Sea Modal Shift incentive (EUT C 203, 9.6.2023, s. 16).

<sup>(113)</sup> Konsekvensbedömning till stöd för studien om ändring av direktivet om kombinerade transporter [Ricardo m.fl. (2023)].

b) för unimodala transporter gäller följande maximala sträcka för respektive transportsätt som omfattas av stödet:

(i) 350 kilometer för järnvägstransport<sup>(114)</sup>,

(ii) 375 kilometer för transport på inre vattenvägar.

97. För verksamhet inom godssektorn utöver de sträckor som anges i punkt 96 måste medlemsstaten visa att ett konkurrerande transportsätt (t.ex. renodlad vägtransport) som är mer förorenande än det som stöds är ett kommersiellt lönsamt alternativ till de verksamheter som stöds samt fastställa på vilket avstånd det mer förorenande konkurrerande transportsättet inte blir kostnadsmässigt konkurrenskraftigt och därför inte kommersiellt lönsamt för den typ av verksamhet som får stöd.
98. För det andra kan stöd i princip inte beviljas för transport på linjer som har fastställt kapacitetsbegränsningar som skulle förhindra att trafikomställningen ökar eller bibehålls. Detta villkor syftar till att säkerställa att utsikterna att bibehålla eller öka trafikomställningen är realistiska. Om medlemsstaten avser att stödja transporter på sträckor med fastställda kapacitetsbegränsningar måste medlemsstaten förklara vilka andra åtgärder som kommer att vidtas för att undanröja eller minska dessa begränsningar. När det gäller stödordningar innebär detta att medlemsstaten måste åta sig att se till att stöd inte beviljas om det finns betydande kapacitetsbegränsningar som skulle påverka transportverksamheten och i slutändan förhindra upprätthållande eller ökning av en övergång till ett mer hållbart transportsätt. Om det finns faktiska eller förväntade kapacitetsbegränsningar bör medlemsstaten säkerställa att lösningar införs för att undanröja eller minska sådana begränsningar så att den förväntade trafikomställningen till följd av stödet kan uppnås.
99. För det tredje måste järnvägsföretag och operatörer av inre vattenvägar och närsjöfart offentliggöra alla relevanta uppgifter om det stöd som mottagits<sup>(115)</sup>. Offentligheten syftar till att öka medvetenheten om de åtgärder som finns tillgängliga för att minska konkurrensflyktan mellan hållbara landtransportsätt och mer förorenande konkurrerande alternativ och därmed öka efterfrågan på hållbara landtransporttjänster som är nödvändiga för att utlösa en trafikomställning.
100. Slutligen, för att säkerställa att stöd endast beviljas för hållbara landtransporttjänster som faktiskt tillhandahålls, bör stödet beviljas på grundval av faktiska enheter av transporttjänster som tillhandahålls<sup>(116)</sup> och inte klumpsummor.
101. Kommissionen anser att stödet har en stimulanseffekt om medlemsstaten följer de allmänna principer som anges i punkt 69, vilket klargörs i punkterna 97 till 100.

#### Proportionalitetsprincipen

102. I linje med de allmänna principerna i punkt 71, kan stödet uppgå till upp till 75 % av de stödberättigande kostnaderna.

---

<sup>(114)</sup> Denna tröskel gäller inte för unimodal järnvägstransport som är organiserad som en enstaka vagnslast eftersom denna typ av unimodal järnvägstransport är mindre lönsam än transport enbart på väg, oavsett sträckan, vilket beror på kostnaderna för upphämtning och rangering av vagnar från olika kunder.

<sup>(115)</sup> Inklusiva åtminstone följande information: beviljande myndighet, datum för beviljande av stödet, mottagna stödbelopp, period och insatser som omfattas av stödet.

<sup>(116)</sup> Till exempel passagerarkilometer för persontransporttjänster eller tonkilometer eller fordonskilometer för godstransporttjänster, eller mer allmänt, produktionsenheten för transporttjänsten.

103. De stödberättigande kostnaderna är den del av de externa kostnaderna för transport som undviks genom unimodal eller multimodal användning av järnväg och/eller inre vattenvägar och/eller genom användning av närsjöfart inom ramen för hållbara multimodala transporter jämfört med de mer förorenande konkurrerande transportsätten (dvs. de externa kostnader som undviks för transport) <sup>(117)</sup>. Om det finns flera konkurrerande och alternativa lösningar som leder till högre föroreningsnivåer motsvarar gränsen mellanskillnaden i förhållande till de högsta kostnaderna bland dessa olika lösningar.
104. Medlemsstaten måste tillhandahålla en transparent, motiverad och kvantifierad jämförande extern kostnadsanalys mellan det transportsätt som får stöd (järnväg, inre vattenvägar och/eller hållbara multimodala transporter, inbegripet minst en järnväg, inre vattenvägar eller närsjöfart) och det alternativa mer förorenande konkurrerande alternativet. Medlemsstaten bör i princip hänvisa till kommissionens handbok om externa kostnader för transport <sup>(118)</sup>, i dess ändrade eller ersatta lydelse, för att jämföra externa kostnader för olika transportsätt, såvida de inte lägger fram lämpliga bevis för att motivera en annan metod för uppskattning av de faktiska externa kostnaderna. Den beräkningsmetod som använts och de gjorda beräkningarna ska offentliggöras.

Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel mellan medlemsstater

105. För att säkerställa att stödet inte äventyrar unionens allmänna intressen genom att skapa otillbörlig snedvridning av konkurrensen och handeln måste driftsstöd för att minska de externa transportkostnaderna beviljas i enlighet med de allmänna principerna i punkterna 75 och 76.
106. Stödet bör i princip beviljas i form av stödordningar eftersom det sannolikt kommer att ha en mer begränsad snedvridande effekt på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna än stöd för särskilda ändamål.

#### 4.2.1.2 Stöd till öppnandet av nya kommersiella förbindelser

107. I dessa riktlinjer fastställs särskilda regler för stöd till lansering av
- a) ny kommersiell godstransport på järnväg och inre vattenvägar som utförs av järnvägsföretag och/eller transportorganisatörer och som samlar in efterfrågan och organiserar reguljär godstrafik mellan transportterminaler,
  - b) nya kommersiella passagerarförbindelser med järnvägsföretag som bedriver reguljär persontrafik mellan transportterminaler belägna antingen i olika medlemsstater (gränsöverskridande spårbunden persontrafik) eller längre än 400 kilometer från varandra (långväga spårbunden persontrafik).
108. För att anses vara förenligt med den inre marknaden måste stöd för att nya kommersiella förbindelser uppfylla de villkor om förenlighet som anges i detta avsnitt och i avsnitt 4.1.

---

<sup>(117)</sup> Medlemsstaterna kan använda metoden för externa kostnader för att täcka alla driftskostnader, inklusive driftskostnader i samband med användningen av infrastruktur.

<sup>(118)</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, Publikationsbyrån, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.



## Bidrag till behovet av samordning av transporter

109. I linje med de allmänna principer som anges i punkt 66 anser kommissionen att stöd för att starta nya kommersiella förbindelser kan främja en trafikomställning till hållbara landtransporter genom att säkerställa att det finns tillräckliga transporttjänster som förbinder transportterminaler. Upprättandet av nya kommersiella godsförbindelser på järnväg och inre vattenvägar samt nya gränsöverskridande och/eller långdistansförbindelser för passagerare på järnväg är avgörande för utvecklingen av transporter på järnväg och inre vattenvägar och avgörande för att möjliggöra hållbara multimodala transporter.

### Stödets nödvändighet

110. I strategin för hållbar och smart mobilitet ingår bland annat utveckling av förbindelser på järnväg och inre vattenvägar <sup>(119)</sup>. När det gäller godstransporter bromsas den fullständiga utbyggnaden av järnvägstransporterna av att det saknas några viktiga länkar mellan transportterminaler <sup>(120)</sup>, och åtgärder krävs för att utnyttja den outnyttjade potentialen för transporter på inre vattenvägar <sup>(121)</sup>, särskilt för att det europeiska nätet för inre vattenvägar ska ha så bra anslutningar som möjligt till andra transportsätt <sup>(122)</sup>. När det gäller persontransporter utnyttjas inte järnvägen fullt ut, särskilt inte som ett medel för långdistansresor och/eller gränsöverskridande resor nattetid <sup>(123)</sup>.
111. För att ytterligare utveckla förbindelserna på järnväg och inre vattenvägar kan medlemsstaterna bli tvungna att bevilja stöd för att stödja lanseringen av nya kommersiella godsförbindelser på järnväg och inre vattenvägar samt nya gränsöverskridande och/eller långdistansförbindelser för passagerare på järnväg. Detta beror på att marknadskrafterna inte alltid leder till att transportoperatörer och transportorganisatörer investerar i nya järnvägsförbindelser eller förbindelser på inre vattenvägar, eftersom dessa förbindelser kan vara benägna att misslyckas med samordningen. I synnerhet kan operatörerna ådra sig betydande fasta kostnader för att starta nya förbindelser och dessa förbindelser kan bli lönsamma endast om en tillräcklig mängd kunder använder dem. Utan en sådan minimivolym skulle operatören inte på kort sikt kunna göra tillräckliga vinster för att täcka rörelseförlusterna under de första åren av driften av den nya kommersiella förbindelsen och skulle därför inte utveckla den. Stöd för att starta nya kommersiella förbindelser kan minska inträdeshindret för nya förbindelser genom att minska de årliga driftsförlusterna för transportoperatörer och transportorganisatörer under den nya förbindelsens första verksamhetsår.
112. Med beaktande av de allmänna principer som anges i punkt 67, anser kommissionen att stöd för att starta nya kommersiella gods- och inlandssjöfartsförbindelser och/eller nya gränsöverskridande och/eller långdistansförbindelser för passagerare på järnväg kan vara nödvändigt för att tillgodose behovet av samordning av transporter, om det på ett effektivt sätt riktar in sig på detta marknadsmisslyckande, samtidigt som hänsyn tas till all annan politik och alla andra åtgärder som redan finns för att åtgärda samma marknadsmisslyckande. Därför måste medlemsstaten fastställa att ingen operatör vid tidpunkten för beviljandet av stödet, även med allt annat stöd för hållbara landtransporter, avser att utveckla den nya kommersiella förbindelsen i fråga kommersiellt.

---

<sup>(119)</sup> Se punkterna 33 och 42 i strategin för hållbar och smart mobilitet som nämns i fotnot (20).

<sup>(120)</sup> Se punkt 43 i strategin för hållbar och smart mobilitet som nämns i fotnot (20).

<sup>(121)</sup> Se punkt 44 i strategin för hållbar och smart mobilitet som nämns i fotnot (20).

<sup>(122)</sup> Se fotnot (25), punkt 2.1.2.

<sup>(123)</sup> Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet och rådet – *Handlingsplan för att stärka långväga och gränsöverskridande persontrafik på järnväg*, COM(2021) 810 final, 14.12.2021.

### Stödets lämplighet

113. Efterfrågan på nya kommersiella tjänster under de första verksamhetsåren är kanske inte tillräcklig för att säkerställa att dessa tjänster blir lönsamma. I linje med de allmänna principer som anges i punkt 68 anser kommissionen därför att stöd för att starta nya kommersiella förbindelser är ett lämpligt instrument <sup>(124)</sup> för att stödja järnvägsföretag och/eller transportorganisatörer som vill investera i en ny godsförbindelse på järnväg eller inre vattenvägar eller i nya gränsöverskridande och/eller långdistansförbindelser för passagerare. Stödet måste dock begränsas till driftsstöd under högst fem år från det att den nya förbindelsen lanseras (dvs. från och med det datum då stödmottagaren började driva den nya förbindelsen).

### Stödets stimulanseffekt

114. Stödet bör ge transportoperatörer och/eller transportorganisatörer incitament att starta nya godsförbindelser på järnväg, inre vattenvägar eller nya gränsöverskridande och/eller långdistansförbindelser för passagerare. Kommissionen anser att stöd för att starta nya förbindelser har en stimulanseffekt om stödmottagaren har ansökt om stödet skriftligen innan de nya kommersiella förbindelserna lanserades. Tidpunkten för den skriftliga ansökan om stöd är en värdefull indikation på det sannolika kontrafaktiska scenariot utan stöd. Om ett företag inte börjar driva den nya förbindelsen innan det ansöker om stöd tyder detta på att det sannolika kontrafaktiska scenariot utan stöd skulle vara att det inte finns någon ny förbindelse, eftersom företaget behöver stöd för att täcka startförlusterna för att starta den nya kommersiella förbindelsen.
115. Kommissionen anser att stödet har en stimulanseffekt om de allmänna principerna i punkt 69, som klargörs i punkt 114, följs och det finns bevis för förväntade rörelseförluster.

### Proportionalitetsprincipen

116. I enlighet med de allmänna principerna i punkt 71 anses stöd för att starta nya kommersiella förbindelser vara proportionerligt om det inte överstiger följande procentandel av de stödberättigande kostnaderna: 80 % under det första verksamhetsåret för den nya kommersiella förbindelsen, 70 % under det andra året, 60 % under det tredje året, 50 % under det fjärde året och 40 % under det femte året.
117. 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. Driftsförluster innebär en negativ skillnad

---

<sup>(124)</sup> När det gäller stödformen har kommissionen i sin tidigare beslutspraxis om stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter inte gjort några invändningar mot stöd i form av direkta bidrag (se kommissionens beslut av den 5 oktober 2011, i ärende SA 31981, Nederländerna – Startstöd till nya kombinerade transporttjänster baserade på järnvägsnätet Twin hub, EUT C 361, 10.12.2011, s. 1). När det gäller stöd för att starta nya kommersiella förbindelser medger kommissionen att direkta bidrag gör det möjligt för järnvägsföretag och transportorganisatörer som vill investera i en ny kommersiell förbindelse att minska sina startförluster under de första åren av driften av den nya kommersiella förbindelsen och därmed förbättra lönsamheten för dessa tjänster. När det gäller stöd för att starta nya kommersiella förbindelser kan direkta bidrag därför vara lämpliga även om de betalas i förskott, förutsatt att förskottsbetalningen görs regelbundet minst en gång per år (och inte med en engångsbetalning som täcker hela den period som kan finansieras genom stödet).

mellan intäkter och driftskostnader under de första verksamhetsåren för den nya förbindelsen (upp till fem år) <sup>(125)</sup>.

118. 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.
119. Om stödet betalas ut i förskott bör följande kumulativa villkor vara uppfyllda:
- a) Driftsförlusterna ska beräknas på förhand på grundval av rimliga prognoser.
  - b) Rörelseförlusterna ska diskonteras till sitt värde vid tidpunkten för beviljandet.
  - c) Medlemsstaten ska införa en adekvat övervaknings- och återkravsmekanism för att säkerställa att stödet inte överstiger den tillåtna stödnivån.
  - d) Förskottsbetalningarna får inte överstiga ett år.

Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel mellan medlemsstater

120. För att säkerställa att stödet inte äventyrar unionens allmänna intressen genom att skapa otillbörlig snedvridning av konkurrensen och handeln måste driftsstöd för att minska de externa transportkostnaderna beviljas i enlighet med de allmänna principerna i punkterna 75 och 76. Dessutom bör stödet begränsas till att täcka stödmottagarens kostnader under högst fem år efter lanseringen av den nya kommersiella förbindelsen.
121. Stödet bör i princip beviljas i form av stödordningar eftersom det sannolikt kommer att ha en mer begränsad snedvridande effekt på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna än stöd för särskilda ändamål.

#### 4.2.2 *Investeringsstöd*

##### 4.2.2.1 Stöd till uppförande, ombyggnad och modernisering av unimodala och multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar

122. I dessa riktlinjer fastställs särskilda regler för investeringsstöd för uppförande, ombyggnad och modernisering (inklusive utbyte) av järnvägsanläggningar, anläggningar för inre vattenvägar och anläggningar för multimodala transporter på järnväg och inre vattenvägar.
123. Multimodala transporter använder också multimodala transportanläggningar för kombinerade väg- och sjötransporter. Dessa anläggningar, när de är belägna i kusthamnar, omfattas av dessa riktlinjer om de också har förbindelser på järnväg eller inre vattenvägar och därför kan betraktas som multimodala transportanläggningar för järnväg eller inre vattenvägar <sup>(126)</sup>.

---

<sup>(125)</sup> För tydlighetens skull kan detta även omfatta driftskostnader i samband med och före lanseringen av den nya förbindelsen. Dessa kostnader får beaktas vid kvantifieringen av de stödberättigande kostnaderna för det första verksamhetsåret för den nya kommersiella förbindelsen.

<sup>(126)</sup> Se definitionen av multimodala transportanläggningar för järnväg och/eller inre vattenvägar i punkt 54 ä).

124. Stöd för att uppföra, bygga om och/eller modernisera järnvägsanläggningar, anläggningar för inre vattenvägar och anläggningar för multimodala transporter på järnväg och inre vattenvägar måste säkerställa att a) en plats kan användas som en anläggning som stöder en trafikomställning för första gången (byggverksamhet), b) en befintlig anläggning kan hantera mer trafik eller bli mer attraktiv för användarna, t.ex. genom att hantera en typ av trafik som inte hanterades tidigare (ombyggnad) eller c) en anläggning som annars skulle drabbas av en nedgång i verksamheten utan stöd kan fortsätta sin verksamhet (modernisering).
125. För att anses vara förenligt med den inre marknaden måste stöd för uppförande, ombyggnad och/eller modernisering av järnvägsanläggningar, anläggningar för inre vattenvägar och anläggningar för multimodala transporter på järnväg och inre vattenvägar uppfylla de förenlighetsvillkor som anges i detta avsnitt och i avsnitt 4.1.

#### Bidrag till behovet av samordning av transporter

126. I linje med de allmänna principer som anges i punkt 66 anser kommissionen att stöd till uppförande, ombyggnad och/eller modernisering av järnvägsanläggningar, anläggningar för inre vattenvägar och multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar kan främja en trafikomställning till hållbara landtransporter. Stödet kan stödja investeringar i anläggningar som betjänar järnvägstransporter eller transporter på inre vattenvägar på fristående basis eller i kombination med andra transportsätt <sup>(127)</sup>. Ökad tillgång till dessa anläggningar eller ökad kapacitet, kvalitet och/eller effektivitet är en förutsättning för att järnvägstransporter och transporter på inre vattenvägar ska fungera väl. Dessutom kommer dessa förbättringar så småningom att leda till lägre kostnader för transport- och logistikföretag som är verksamma inom järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar och multimodala transporter samt tjänster av högre kvalitet.

#### Stödets nödvändighet

127. Strategin för hållbar och smart rörlighet har pekat på bristen på omlastningsinfrastruktur, särskilt multimodala terminaler för inre vattenvägar, och man har efterlyst investeringar för att täppa till luckorna i multimodal infrastruktur med högsta prioritet <sup>(128)</sup>. God tillgång till lämpliga järnvägsanläggningar, anläggningar för inre vattenvägar och multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar är avgörande för värdekedjan för hållbara landtransporter. Sådana anläggningar bidrar särskilt till att utveckla multimodala transporter i syfte att kanalisera alla transportsätt via multimodala terminaler.
128. Stöd till anläggningar som betjänar järnvägar och inre vattenvägar är avgörande för att frigöra den fulla potentialen för hållbara landtransporter. Sådant stöd kan bidra till att bryta den onda cirkeln av trafikomställning och tillgång till anläggningar. Å ena sidan är lämpliga anläggningar en förutsättning för varje ökning av användningen av hållbara landtransporter. I takt med att fler användare flyttar till dessa transportsätt krävs det däremot ytterligare resurser för att stödja denna tillväxt. Utan stöd kan dock incitamenten för privata operatörer att investera i infrastruktur anläggningar vara otillräckliga. Detta beror på att de inte tar hänsyn till fördelarna med att minska de externa kostnaderna till följd av en trafikomställning som investeringen möjliggör. Dessutom kan det ta tid för

---

<sup>(127)</sup> Trots bristen på omfattande information om anläggningar för multimodala transporter, järnvägar och inre vattenvägar i EU finns det tydliga tecken på brist på lämpliga, användbara och tillgängliga anläggningar för hållbara landtransporter. Särskilt när det gäller anläggningar och multimodala godsterminaler för järnvägar och inre vattenvägar behövs investeringar.

<sup>(128)</sup> Se punkt 42 i strategin för hållbar och smart mobilitet som nämns i fotnot (20).

tjänsteanläggningarnas antal och kvalitet att anpassa sig till den ökade efterfrågan på hållbara landtransporter. Statligt stöd till anläggningar kan därför bidra till den önskade trafikomställningen på ett effektivare och snabbare sätt <sup>(129)</sup>.

129. Med beaktande av de allmänna principer som anges i punkt 67 anser kommissionen att stöd till investeringar i anläggningar kan vara nödvändigt för att tillgodose behovet av samordning av transporter i samband med det marknadsmisslyckande som anges i punkterna 127 och 128. Detta stöd är motiverat om den nya kapaciteten sannolikt kommer att användas, vilket bidrar till ökad användning av hållbara landtransporter jämfört med konkurrerande mer förorenande transportsätt. Detta är fallet om en medlemsstat, på grundval av sunda trafikprognoser som ingår i en affärsplan på förhand visar att den potentiella efterfrågan på kapacitet, åtminstone på medellång sikt, överstiger den nuvarande kombinerade kapaciteten för den understödda anläggningen och andra befintliga eller redan planerade anläggningar som rimligen kan fungera som alternativ för varje framtida efterfrågan på den understödda anläggningens kapacitet.

#### Stödets lämplighet

130. Utvecklingen av hållbara landtransporter hindras av bristen på järnvägsanläggningar, anläggningar för inre vattenvägar och multimodala transportanläggningar för järnvägar och inre vattenvägar i EU. Med beaktande av de allmänna principerna i punkt 68 anser kommissionen därför att investeringsstöd för uppförande, ombyggnad och modernisering av dessa anläggningar är ett lämpligt instrument <sup>(130)</sup> för att åtfölja en trafikomställning till hållbara landtransporter.

#### Stödets stimulanseffekt

131. Stödet bör ge incitament till uppförande, ombyggnad eller modernisering av järnvägsanläggningar, anläggningar för inre vattenvägar och anläggningar för multimodala transporter på järnväg och inre vattenvägar. Kommissionen anser att stödet har en stimulanseffekt om de allmänna principerna i punkterna 69 och 70 följs och det understödda projektet skulle ha en brist på finansiering i avsaknad av stöd.

#### Proportionalitetsprincipen

132. I linje med de allmänna principer som anges i punkterna 71 till 74 anses investeringsstöd till järnvägsanläggningar, anläggningar för inre vattenvägar och anläggningar för multimodala transporter på järnväg och inre vattenvägar vara proportionerligt om stödbeloppet inte överstiger det lägre av a) projektets finansieringsunderskott jämfört med det kontrafaktiska scenariot i avsaknad av stöd och b) de stödberättigande kostnaderna för investeringen.

---

<sup>(129)</sup> Med tanke på den avsevärda tid som krävs för att bygga, bygga om eller modernisera sådana anläggningar (från början till slut) kan stöd vara nödvändigt för att säkerställa att de är tillgängliga i samma takt som utbyggnaden av hållbara landtransporter, särskilt med tanke på det brådskande behovet av den gröna given och målen för strategin för hållbar och smart mobilitet.

<sup>(130)</sup> När det gäller stödformen har kommissionen i sin tidigare beslutspraxis om stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter inte gjort några invändningar mot stöd i form av direkta bidrag (se bland annat kommissionens beslut av den 26 mars 2024 i ärende SA.109124, Polen, RRF: Investeringsstöd till intermodala transportanläggningar, utrustning och rullande materiel (ännu ej offentliggjort i EUT) och kommissionens beslut av den 9 februari 2022 i ärende SA.64546, Slovakien – Verkstäder för lätt underhåll av passagerartåg (EUT C 169, 22.4.2022, s. 1).

133. För att beräkna finansieringsunderskottet är det nödvändigt att skilja transportverksamhet som finansieras genom projektet från annan verksamhet än transportverksamhet. De relevanta intäkterna omfattar inte bara de intäkter som genereras av de transportverksamheter som finansieras genom projektet utan även de tillkommande rörelsevinster som genereras av icke-transportverksamheter med anknytning till dessa transportverksamheter (t.ex. hyra av kommersiella utrymmen i den finansierade anläggningen). De relevanta kostnaderna omfattar både driftskostnader och investeringskostnader i samband med den transportverksamhet som finansieras genom projektet. Däremot bör investeringskostnader i samband med annan verksamhet än transport undantas. Dessutom bör alla befintliga eller planerade statliga stödåtgärder, till exempel driftstöd och/eller en annan typ av investeringsstöd som påverkar analysen av finansieringsbristen, beaktas vid uppskattningen av den förväntade efterfrågan på anläggningen.
134. De stödberättigande kostnaderna utgörs av investeringskostnaderna i materiella anläggningstillgångar (fasta och rörliga) och immateriella tillgångar med direkt anknytning till uppförande, ombyggnad eller modernisering av den berörda anläggningen. De stödberättigande kostnaderna kan omfatta följande:
- a) Ytarrangemang (exempelvis för lagring), fast utrustning (exempelvis lagerlokaler och terminalbyggnader) och mobil terminalutrustning (exempelvis reachstacker) vid anläggningen för tillhandahållande av transportrelaterade tjänster.
  - b) Relaterade förberedande studier, till exempel genomförbarhetsstudier och topologiska studier.
  - c) Planerings- och installationskostnader.
135. När det gäller stödordningar bör medlemsstaterna åta sig att genomföra analysen av finansieringsunderskottet enligt punkterna 71 till 74 vilket klargörs i punkterna 133 och 134 för varje projekt som får stöd inom ramen för stödordningen. I detta syfte måste medlemsstaterna i sin ansökan av en planerad stödordning beskriva åtminstone de kategorier av projekt som får stöd, de specifika kategorier av stödberättigande kostnader som godtas (t.ex. kostnader för inköp av materiella (fasta och rörliga) och immateriella tillgångar), metoden för att beräkna finansieringsunderskottet och den maximala vägda genomsnittliga kapitalkostnaden.
136. När det gäller stöd för särskilda ändamål fastställs finansieringsunderskottet genom att man jämför projektets lönsamhet i de faktiska och kontrafaktiska scenarierna enligt de allmänna principer som anges i punkterna 72 till 74 vilket klargörs i punkt 133. Medlemsstaterna måste presentera de beräkningar och prognoser som nämns i punkt 72 i den detaljerade affärsplanen.
137. När stöd avser faciliteter som föreslås och identifieras i förväg av en medlemsstat krävs ingen bedömning av finansieringsunderskottet om stödbeloppet fastställs genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. I sådana fall anser kommissionen att stödbeloppet motsvarar det minimistöd som de potentiella stödmottagarna har begärt och att stödet därför anses vara proportionerligt om de kumulativa kriterierna nedan är uppfyllda:

- a) Anbudsförfarandet är konkurrensutsatt, vilket innebär att det är öppet, tydligt, transparent och icke-diskriminerande <sup>(131)</sup>. Det bygger på objektiva kriterier som fastställs i förväg och i linje med åtgärdens mål och minimerar risken för strategisk budgivning. De urvalskriterier som används för att rangordna anbuderna och, i förlängningen, för att fördela stödet i det konkurrensutsatta anbudsförfarandet bör som allmän regel syfta till att koppla bidraget till åtgärdens huvudmål i direkt eller indirekt förhållande till det stödbelopp som begärs av sökanden. Detta kan t.ex. uttryckas som stöd per skapad omlastningskapacitetsenhet.
- b) Kriterierna har offentliggjorts i tillräckligt god tid före sista dagen för inlämning av ansökningar för att möjliggöra en effektiv konkurrens.
- c) Det förväntade antalet anbudsgivare är tillräckligt stort för att säkerställa effektiv konkurrens.
- d) Efterhandsjusteringar av anbudsförfarandets utfall (t.ex. efterföljande förhandlingar om anbudresultaten) undviks eftersom de kan undergräva effektiviteten för förfarandet.

Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel mellan medlemsstater

- 138. För att säkerställa att stödet inte äventyrar unionens allmänna intressen genom att skapa otillbörlig snedvridning av konkurrensen och handeln måste investeringsstöd för uppförande, ombyggnad och modernisering av järnvägsanläggningar, anläggningar för inre vattenvägar samt anläggningar för multimodala transporter på järnväg och inre vattenvägar beviljas i enlighet med de allmänna principer som anges i punkterna 75 och 76.
- 139. För varje stödberättigad transportanläggning måste medlemsstaten dessutom visa att stödåtgärden säkerställer icke-diskriminerande, öppen och transparent tillgång till anläggningen för alla intresserade användare i enlighet med sektorslagstiftningen, inklusive direktivet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde <sup>(132)</sup>.
- 140. Om ägaren, operatören och den förväntade slutanvändaren av den transportanläggning som får stöd ingår i samma företag eller är anknutna företag i den mening som avses i bilaga I till gruppundantagsförordningen, måste driften av anläggningen tilldelas på grundval av ett öppet, konkurrensutsatt, transparent och icke-diskriminerande förfarande <sup>(133)</sup>. Detta säkerställer att operatören får en avkastning som överensstämmer med marknadsvillkoren och minskar eventuella intressekonflikter.
- 141. Kommissionen anser att stödordningar sannolikt kommer att ha en mer begränsad snedvridande effekt på konkurrensen och handeln än stöd för särskilda ändamål. Kommissionen kommer därför i sin bedömning att ta hänsyn till nedanstående faktorer.
  - a) När det gäller stödordningar kan avsaknaden av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel antas föreligga om villkoren i punkterna 138 till 140 är uppfyllda. När medlemsstaten anmäler stödordningen bör den dessutom åta sig att

---

<sup>(131)</sup> Ingen anbudsgivare bör ha privilegierad information eller andra fördelar, till exempel för att de på förhand har utvecklat eller äger platsen för anläggningen. I sådana fall måste medlemsstaten ställa sådan relevant information till alla potentiella anbudsgivares förfogande.

<sup>(132)</sup> Se fotnot (8).

<sup>(133)</sup> Företag som utgör anknutna företag får delta i förfarandet.

innan den beviljar individuellt stöd till en anläggning kontrollera att den understödda anläggningen inte på ett otillbörligt sätt snedvrider konkurrensen och handeln med befintliga och/eller redan planerade anläggningar. I detta syfte måste medlemsstaten åta sig att fastställa utsikterna på medellång sikt för användningen av den understödda anläggningen på grundval av sunda trafikprognoser som ingår i en affärsplan på förhand. Medlemsstaten bör också åta sig att kontrollera att investeringen inte kommer att ha otillbörliga snedvridande effekter på användningen av befintliga och/eller redan planerade anläggningar som rimligen kan fungera som alternativ ersättning av något av de framtida behoven av den understödda anläggningens kapacitet.

- b) När det gäller stöd för särskilda ändamål måste medlemsstaten, utöver att uppfylla de villkor som anges i punkterna 138 till 140, också bevisa att den understödda anläggningen inte snedvrider konkurrensen och handeln med befintliga och/eller redan planerade faciliteter på ett otillbörligt sätt. I detta syfte måste medlemsstaten åta sig att fastställa framtidsutsikterna på medellång sikt för användningen av den understödda anläggningen på grundval av sunda trafikprognoser som ingår i en affärsplan på förhand. Medlemsstaten bör också visa att investeringen inte kommer att ha otillbörliga snedvridande effekter på användningen av befintliga och/eller redan planerade anläggningar som rimligen kan fungera som alternativ till något av de framtida behoven av den understödda anläggningens kapacitet <sup>(134)</sup>. I princip har den understödda investeringen inte otillbörliga snedvridande effekter om den förväntade efterfrågan är sådan att den nya anläggningen inte kommer att avleda efterfrågan från befintliga och/eller redan planerade anläggningar. Med tanke på den varierande marknadsstrukturen inom olika områden, transportsätt och anläggningar kommer kommissionen under alla omständigheter att bedöma om någon befintlig och/eller redan planerad anläggning skulle påverkas på ett otillbörligt sätt från fall till fall. I denna bedömning kan kommissionen som de mest relevanta kriterierna ta hänsyn till utnyttjandegraden av närliggande anläggningar, de typer av gods, passagerare eller rullande materiel som behandlas i dessa anläggningar, den tillämpade tekniken och fördelarna med en specifik geografisk plats.

#### 4.2.2.2 Stöd till uppförande, ombyggnad och/eller modernisering av privata spåranslutningar

142. Dessa riktlinjer innehåller särskilda regler för att främja investeringar i uppförande, ombyggnad och/eller modernisering (inklusive utbyte) av privata sidospår.
143. Stöd för att uppföra, bygga om och/eller modernisera privata sidospår ska säkerställa att a) en plats kan nå direkt via ett järnvägsspår för första gången (uppförande), b) mer järnvägstrafik kan nå platsen eller så kommer järnvägstrafiken att vara mindre förorenande genom elektrifiering av sidospåret (ombyggnad) eller c) ett privat sidospår, som utan stöd skulle ha blivit obrukbart, kan fortsätta driften (modernisering).
144. För att anses vara förenligt med den inre marknaden måste stöd för uppförande, ombyggnad och/eller modernisering av privata sidospår uppfylla de villkor för förenlighet som anges i detta avsnitt och i avsnitt 4.1.

---

<sup>(134)</sup> Under alla omständigheter bör dessa anläggningar också identifieras för att bedöma stödets nödvändighet (se punkt 129).



## Bidrag till behovet av samordning av transporter

145. Privata sidospår spelar en viktig roll för att minska behovet av vägtransporter på första/sista kilometern för godstransporter. Detta beror på att gods som transporteras med hållbara landtransportsätt endast kan nå eller avvika från kundens industrianläggningar om det lastas om på lastbilar för den första/sista kilometern (multimodal transport) eller om kundens anläggning är direkt ansluten till järnvägsnätet.
146. I linje med de allmänna principer som anges i punkt 66 anser kommissionen att stöd till uppförande, ombyggnad och/eller modernisering av privata sidospår kan främja en trafikomställning till hållbara landtransporter. Den kan göra detta genom att ge incitament till huvuddelen av transporten <sup>(135)</sup> som ska utföras på järnväg och genom att tillåta att de externa kostnaderna för den första/sista kilometern med mer förorenande transportsätt undviks genom att transporten flyttas från väg till järnväg.

## Stödets nödvändighet

147. Privata sidospår är avgörande för en hållbar godstransport på första/sista kilometern. Antalet privata sidospår i EU har dock minskat generellt <sup>(136)</sup>. Denna minskning förväntas fortsätta i avsaknad av tillräckliga incitament för företagen att bära kostnaderna och riskerna i samband med uppförande, ombyggnad och modernisering av privata sidospår. Beslutet att bygga ett privat sidospår kan påverkas av flera faktorer, som volym och typ av gods som förflyttas, antalet tillverkningsföretag i regionen eller nivån på järnvägsinfrastrukturens utveckling. Kommissionen noterar att alla dessa faktorer kan avskräcka ett företag från att investera i uppförande, ombyggnad och/eller modernisering av privata sidospår.
148. Marknaden tenderar att använda mindre dyra – men mindre hållbara – transportlösningar för att få gods levererat till/avsända från industrianläggningar <sup>(137)</sup>. I linje med de allmänna principer som anges i punkt 67 anser därför kommissionen att stöd till uppförande, ombyggnad och/eller modernisering av privata sidospår är nödvändigt för att främja en trafikomställning till hållbara landtransporter.

## Stödets lämplighet

149. Utvecklingen av transporter på järnväg hindras av bristen på tillräckliga incitament för företagen att bära kostnaderna och riskerna i samband med uppförande, ombyggnad och modernisering av privata sidospår. Med beaktande av de allmänna principerna i punkt 68 anser kommissionen därför att investeringsstöd för uppförande, ombyggnad och

---

<sup>(135)</sup> En delsträcka är en del av en resa som betjänas av ett transportsätt. Den identifieras med avseende på ursprungsort och bestämmelseort som betjänas av samma transportör. Huvuddelen är den längsta delen av den relevanta resan.

<sup>(136)</sup> Konsekvensbedömningsstudie till stöd för översynen av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag, se fotnot (42), avsnitt 2.5.

<sup>(137)</sup> När ett företag beslutar sig för att investera i ett privat sidospår måste det överväga om det för den första/sista kilometern från/till platsen vill använda vägtransport eller järnväg genom ett privat sidospår. Det förstnämnda är i viss utsträckning billigare och investeringarna i vägförbindelser görs och betalas av offentliga myndigheter. För de sistnämnda bär däremot företagen den största delen av byggnadskostnaderna (ofta inklusive en genomförbarhetsstudie som tar hänsyn till topografin) och betalar för drift och underhåll. Dessutom har investeringen en lång livslängd, vilket är en ytterligare risk, eftersom det finns händelser utanför företagets kontroll som skulle kunna utesluta den framtida användningen av det privata sidospåret. Detta skulle till exempel kunna vara fallet om järnvägsföretagen stoppar de relevanta anslutande tjänsterna i det område där företaget är beläget.

modernisering av privata sidospår är ett lämpligt instrument <sup>(138)</sup> för att öka en trafikomställning under den första/sista kilometern via privata sidospår.

#### Stödets stimulanseffekt

150. Stödordningar för investeringsstöd till uppförande, ombyggnad och/eller modernisering av privata sidospår. Kommissionen anser att stödet har en stimulanseffekt om de allmänna principerna i punkterna 69 och 70 följs och det understödda projektet skulle ha ett finansieringsunderskott i avsaknad av stöd.

#### Proportionalitetsprincipen

151. I linje med de allmänna principer som anges i punkterna 71 till 74 anses investeringsstöd för privata sidospår vara proportionerligt om stödbeloppet inte överstiger det lägre av i) projektets finansieringsunderskott jämfört med det kontrafaktiska scenariot utan stöd <sup>(139)</sup> (som i avsaknad av bevis om motsatsen antas vara vägtransport) och ii) investerings stödberättigande kostnader.
152. De stödberättigande kostnaderna består av investeringskostnader för materiella tillgångar (fast och lös egendom) och immateriella tillgångar som är direkt kopplade till uppförande, ombyggnad och/eller modernisering av det privata sidospåret för att göra det driftklart eller för att behålla det så. De stödberättigande kostnaderna får omfatta relaterade förberedande studier 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.
153. När det gäller stödordningar bör medlemsstaterna åta sig att genomföra analysen av finansieringsunderskottet enligt punkterna 71 till 74 för varje projekt som får stöd inom ramen för stödordningen. I detta syfte måste medlemsstaterna i sin anmälan av en planerad stödordning beskriva åtminstone de kategorier av projekt som får stöd, de specifika kategorier av stödberättigande kostnader som godtas (t.ex. kostnader för inköp av materiella (fasta och rörliga) och immateriella tillgångar), metoden för att beräkna finansieringsunderskottet och den maximala vägda genomsnittliga kapitalkostnaden.
154. För stöd för särskilda ändamål <sup>(140)</sup>, i linje med de allmänna principerna i punkt 71 till 74, måste medlemsstaten alltid a) tillhandahålla en detaljerad kvantifiering av finansieringsunderskottet på projektnivå, styrkt med intern dokumentation från stödmottagaren som är samtida i beslutsprocessen, t.ex. styrelsepresentationer eller interna affärsplaner och b) tillämpa en lämplig övervaknings- och efterhandsmekanism för att säkerställa att stödet inte överskrider de gränser som anges i punkt 151.

---

<sup>(138)</sup> När det gäller stödformen har kommissionen i sin tidigare beslutspraxis om stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter inte gjort några invändningar mot stöd i form av direkta bidrag (se kommissionens beslut av den 17 december 2020, i ärende SA 58570, Tyskland – Riktlinjer för uppförande, utvidgning, återaktivering och byte av privata sidospår och tillhörande infrastruktur, EUT C 25, 22.1.2021, s. 1).

<sup>(139)</sup> Vid analysen av finansieringsunderskottet bör alla befintliga eller planerade statliga stödåtgärder, till exempel driftsstöd och/eller andra typer av investeringsstöd, beaktas för att uppskatta finansieringsunderskottet.

<sup>(140)</sup> I vederbörligen motiverade undantagsfall, där stöd för särskilda ändamål för ett privat sidospår kan anses vara förenligt med den inre marknaden i enlighet med punkt 157.

Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel mellan medlemsstater

155. För att säkerställa att stödet inte äventyrar unionens allmänna intressen genom att skapa otillbörlig snedvridning av konkurrensen och handeln måste investeringsstöd för uppförande, ombyggnad och modernisering av privata sidospår beviljas i enlighet med de allmänna principerna i punkterna 75 och 76.
156. Stödet bör i princip beviljas i form av stödordningar eftersom de sannolikt kommer att ha en mer begränsad snedvridande effekt på konkurrensen och handeln än på stöd för särskilda ändamål.
157. I vederbörligen motiverade undantagsfall kan kommissionen konstatera att stöd för särskilda ändamål till privata sidospår inte snedvrider konkurrensen och handeln på ett otillbörligt sätt. Som en del av motiveringen i ett undantagsfall måste en medlemsstat åtminstone tillhandahålla båda av följande:
  - a) Beräkningar som visar en betydligt högre minskning av de externa kostnaderna per stödenhet genom stöd för särskilda ändamål än inom ramen för en stödordning, åtföljda av en detaljerad förklaring av skälen till en sådan minskning av de externa kostnaderna med källor till alla underliggande uppgifter och antaganden.
  - b) Ett bevis, styrkt av dokument som studier och sektorsrapporter, på att ett visst marknadsmisslyckande påverkar den valda stödmottagaren men inte alls eller endast i mycket mindre utsträckning påverkar andra företag i medlemsstaten.

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

158. I dessa riktlinjer fastställs särskilda regler för stöd till investeringar i förvärv av (nya eller begagnade) fordon för transporter på järnväg eller fartyg för transporter på inre vattenvägar för att främja trafikomställningen till järnväg och inre vattenvägar.
159. För att säkerställa att stödet kanaliseras till de operatörer som behöver det mest för att etablera sig på marknaden kan stöd enligt detta avsnitt endast beviljas nya aktörer inom järnvägssektorn <sup>(141)</sup>, järnvägsföretag som är kvalificerade som små och medelstora företag, små och medelstora företag inom sektorn för inre vattenvägar och leasingoperatörer inom järnvägssektorn och/eller sektorn för inre vattenvägar så länge de är små och medelstora företag.
160. Stödet måste beviljas i form av en offentlig garanti. Garantier kan lämnas direkt till slutmottagare (dvs. de operatörer som nämns i punkt 159) 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 för den berörda medlemsstaten 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.

---

<sup>(141)</sup> För tydlighetens skull kan nya aktörer inom järnvägssektorn vara berättigade till stöd för förvärv av rullande materiel även om de inte kan betraktas som små och medelstora företag.

161. För att anses vara förenligt med den inre marknaden måste stöd för förvärv av fordon eller fartyg för transport på järnväg respektive inre vattenvägar uppfylla de förenlighetsvillkor som anges i detta avsnitt och i avsnitt 4.1.

#### Bidrag till behovet av samordning av transporter

162. Som nämns i punkterna 21 och 32 lider både järnvägssektorn och sektorn för inre vattenvägar av låga investeringar i fordon/fartyg, vilket hindrar en fullständig utveckling av dessa sektorer. I linje med de allmänna principerna i punkt 66 anser kommissionen att stöd till förvärv av fordon för transporter på järnväg eller fartyg för transporter på inre vattenvägar kan främja en trafikomställning till hållbara landtransporter genom att ge små och medelstora företag och nya aktörer inom järnvägssektorn bättre tillgång till finansiering för förvärv av fordon.
163. Kommissionen kommer att fortsätta att bedöma förenligheten för investeringsstöd för förvärv av rena fordon (rullande materiel och fartyg på inre vattenvägar) enligt kommissionens riktlinjer för statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi 2022 <sup>(142)</sup>.

#### Stödets nödvändighet

164. Det är nödvändigt att ha lämpliga flottor för att hålla transporter på järnväg och inre vattenvägar konkurrenskraftiga mot andra transportsätt och på så sätt främja övergången till hållbara landtransportsätt. Ändå är tillgången till finansiering för förvärv av fordon eller fartyg för transporter på järnväg respektive inre vattenvägar för närvarande ett stort hinder för marknadstillträde för små och medelstora företag inom järnvägssektorn och sektorn för inre vattenvägar samt för nya aktörer inom järnvägssektorn.
165. När det gäller järnvägstransporter är begränsningarna för järnvägsföretagens förmåga att köpa rullande materiel främst finansiella och särskilt små och medelstora företag har kanske inte tillgång till kredit på konkurrenskraftiga villkor <sup>(143)</sup>. Detta beror på att små och medelstora företag och nya aktörer ställs inför sämre finansieringsvillkor jämfört med dem som ställs till förfogande för etablerade aktörer, som drar nytta av sin ställning på marknaden och, särskilt när de är offentligt ägda, lättare kan visa sin kreditvärdighet för investerare och banker. På samma sätt lider sektorn för inre vattenvägar av sin begränsade ekonomiska kapacitet på grund av att sektorn främst består av små och medelstora företag och familjeföretag, vilket gör det svårt för dem att göra dyra investeringar <sup>(144)</sup>. I detta sammanhang utgör de ökade kostnaderna för fartyg i inlandssjöfart <sup>(145)</sup> ett betydande hinder för inträde och/eller utbyggnad på marknaden för transporter på inre vattenvägar, särskilt med tanke på behovet av specialiserade fartyg för olika typer av last och rutter <sup>(146)</sup>.
166. I linje med de allmänna principer som anges i punkt 67 anser kommissionen att stöd till förvärv av rullande materiel och fartyg är nödvändigt för att uppfylla behoven av samordning av transporter. Detta beror på att marknaden i sig inte kan garantera att små

---

<sup>(142)</sup> Se fotnot (71).

<sup>(143)</sup> Konsekvensbedömningsstudie till stöd för översynen av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag, se fotnot (42), avsnitt 4.3.2.

<sup>(144)</sup> Se fotnot (58).

<sup>(145)</sup> Till följd av inflationstendenserna har stålpriserna och priserna på andra material som behövs inom varvsindustrin ökat kraftigt under de senaste åren. Källa: Årsrapport 2023 från Centrala kommissionen för sjöfarten på Rhen om marknadsobservationer (*CCNR Market Observation*), s. 109.

<sup>(146)</sup> Flottan på de inre vattenvägarna består av tre huvudkategorier av fartyg beroende på vilken typ av gods som transporteras: torrlastfartyg, tankfartyg och bogserbåtar. Varje kategori omfattar olika typer av fartyg beroende på vattenvägsklass och transportförhållanden. Källa: *CCNR Market Observation*, se fotnot (145).

och medelstora företag inom järnvägssektorn och sektorn för inre vattenvägar och nya aktörer inom järnvägssektorn har tillräcklig tillgång till finansiering för förvärv av fordon för transporter på järnväg eller fartyg för transporter på inre vattenvägar.

#### Stödets lämplighet

167. I linje med de allmänna principer som anges i punkt 68 anser kommissionen att investeringsstöd för förvärv av fordon för transporter på järnväg eller fartyg för transporter på inre vattenvägar i princip kan vara ett lämpligt instrument om det ges i form av offentliga garantier. Offentliga garantier för lån under en begränsad period är det lämpligaste instrumentet för att återställa lika villkor mellan små och medelstora företag och nya aktörer, å ena sidan, och stora aktörer, å andra sidan, när det gäller tillgång till finansiering för förvärv av fordon. Sådana garantier är avsedda att göra det möjligt för mottagarna att åtnjuta kreditvillkor på marknaden som är mer lika dem som de etablerade mottagarna normalt åtnjuter.
168. Kommissionen anser att investeringsstöd för förvärv av fordon för transporter på järnväg eller fartyg på transporter för inre vattenvägar i form av offentliga garantier är lämpligt för att hjälpa små och medelstora företag och nya aktörer inom järnvägssektorn att finansiera de höga kostnaderna för inköp av fordon för transporter på järnväg eller fartyg för transporter på inre vattenvägar om de allmänna principerna i punkt 68, som klargörs i punkt 167, följs.

#### Stödets stimulanseffekt

169. Stödet bör uppmuntra förvärv av nya eller begagnade fordon eller fartyg för transporter på järnväg eller inre vattenvägar. Kommissionen anser att stödet har en stimulanseffekt om de allmänna principerna i punkterna 69 och 70 följs.

#### Proportionalitetsprincipen

170. I linje med de allmänna principer som anges i punkterna 71 till 74 kan stöd i form av offentliga garantier för små och medelstora företags förvärv av fartyg i inlandssjöfart och för rullande materiel som görs av små och medelstora företag och/eller nya aktörer inom järnvägssektorn anses vara transparent och proportionerligt om de kumulativa villkoren nedan är uppfyllda.
- a) Garantin ska lämnas för nya individuella lån för förvärv av fordon eller fartyg för transport på järnväg respektive inre vattenvägar.
  - b) Det nominella lånebeloppet överstiger inte de stödberättigande kostnaderna för det understödda förvärvet, vilket omfattar alla kostnader i samband med förvärv av nya eller begagnade fordon eller fartyg för transporter på järnväg eller inre vattenvägar, inklusive priset på fordonet/fartyget, leveranskostnader och kostnader för konstruktionsstudier, konsultation eller teknik, förutsatt att de är kopplade till och en del av investeringen.
  - c) Täckningen genom garantin får inte omfatta mer än 90 % av det underliggande lånet.
  - d) Garantin ges mot en avgift på minst 50 räntepunkter om den beviljande medlemsstatens kreditbetyg är lika med AAA-A. Annars får medlemsstaterna tillämpa en lägre avgift.
  - e) Garantins löptid ska vara begränsad till högst 15 år.

171. Stöd till förvärv av fordon eller fartyg 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 investeringar för driftskompatibilitet och/eller teknisk anpassning och modernisering undantas från de stödberättigande kostnader som anges i punkt 170(b). De extra nettokostnaderna för investeringar i driftskompatibilitet och/eller investeringar i teknisk anpassning och modernisering beräknas som skillnaden mellan å ena sidan den totala kostnaden för att köpa det fordon/fartyg som planen är att förvärva och som är utrustat med sådana investeringar och å andra sidan den totala inköpskostnaden i det kontrafaktiska scenariot, dvs. för ett fordon som inte är utrustat med investeringar i driftskompatibilitet eller som kräver teknisk anpassning och modernisering.

Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel mellan medlemsstater

172. För att säkerställa att stödet inte äventyrar unionens allmänna intressen genom att skapa otillbörlig snedvridning av konkurrensen och handeln måste investeringsstödet för förvärv av fordon för transporter på järnväg eller fartyg för transporter på inre vattenvägar beviljas i enlighet med de allmänna principerna i punkterna 75 och 76.
173. Stödet bör i princip beviljas i form av stödordningar eftersom det sannolikt kommer att ha en mer begränsad snedvridande effekt på konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna än stöd för särskilda ändamål.
174. När stödet avser förvärv av rullande materiel som används för tillhandahållande av offentliga tjänster inom sektorn för godstransporter på järnväg bör medlemsstaterna säkerställa att
- a) offentligt finansierad rullande materiel endast används på särskilda linjer som trafikerar inom ramen för allmän trafikplikt eller inom specifika regioner antingen under den tid som avtalet om allmän trafik varar eller under minst tio år (beroende på vilket som är längst),
  - b) den offentligt finansierade rullande materielen överförs till den nya operatören till marknadspris vid överföring av avtalet om allmän trafik till en annan operatör, med beaktande av all offentlig finansiering som den tidigare operatören erhållit för förvärvet av den rullande materielen.

#### 4.2.2.4 Interoperabilitetsstöd

175. I dessa riktlinjer fastställs särskilda regler för stöd som syftar till att främja investeringar i teknik som säkerställer oavbrutna flöden av gods och passagerare mellan nationella nät och transportsätt ("stöd till driftskompatibilitet").
176. Stöd till driftskompatibilitet kan stödja investeringar i materiella och immateriella tillgångar, inklusive genomförbarhetsstudier <sup>(147)</sup> som bidrar till oavbrutna trafikflöden (investeringar i driftskompatibilitet). Investeringar i driftskompatibilitet får särskilt avse följande teknik och verksamheter:

---

<sup>(147)</sup> Studier som syftar till att bedöma genomförbarheten av en trafikomställning eller av hållbara multimodala transporter för gods eller passagerare på sträckor där ett företag för närvarande använder sig av vägtransporter.

- 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>(148)</sup>.
- b) Digital automatisk koppling (DAC) <sup>(149)</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, till exempel RIS-plattformen <sup>(150)</sup>, elektroniska sjökort och informationssystem för inlandssjöfart, meddelanden till befälhavare, automatiska identifieringssystem för inlandssjöfart och internationell elektronisk rapportering.
- j) Telematikapplikationer och annan programvara i den mån de bidrar till oavbrutna trafikflöden, särskilt intermodala identifierings-, spårnings- och spårbarhetssystem samt plattformar för intermodalt datautbyte.

177. Under minst fem år efter beviljandet av stödet ska avtalsarrangemang för överföring eller användning mot betalning (som leasing) av tillgångar som finansieras med stöd till driftskompatibilitet <sup>(151)</sup> innehålla en klausul som anger att den investering som

---

<sup>(148)</sup> 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 (ETCS), det vill säga ett tågsignalsystem som omfattar automatiskt tågskydd, systemet för mobil radio för järnväg (RMR), automatiserad tågdrift (ATO) och driftsregler. Se 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). Det RMR-system som för närvarande används för järnvägsdrift, nämligen det globala systemet för mobil kommunikation – järnväg (GSM-R), bygger på specifikationer som färdigställdes för 20 år sedan. På grund av den tekniska föråldringen är det osannolikt att industriellt stöd till GSM-R kommer att garanteras särskilt mycket efter 2030. FRMCS kommer att efterträda GSM-R som en av de väsentliga delarna av ERTMS. Det kommer att stödja digitalisering av järnvägarna och tjänsteinnovation. *[Hänvisning till relevant sekundärlagstiftning införs när den har antagits]*

<sup>(149)</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. Den är avsedd att öka effektiviteten tack vare automatiseringsprocesserna men även att säkerställa tillräcklig energiförsörjning för telematikapplikationer och säker datakommunikation i hela tåget. *[Hänvisning till relevant sekundärlagstiftning införs när den har antagits]*.

<sup>(150)</sup> Artikel 1.3, punkt hh i förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av direktiv 2005/44/EG om harmoniserade flodinformationstjänster (RIS) på inre vattenvägar i gemenskapen, COM(2024) 33 final, 26.1.2024.

<sup>(151)</sup> Till exempel leasingavtal för rullande materiel.

säkerställer den berörda tillgångens driftskompatibilitet har finansierats med statligt stöd. Den måste också nämna motsvarande skyldigheter enligt punkt 193 och ange stödbeloppet.

178. För att anses vara förenligt med den inre marknaden måste stöd för driftskompatibilitet uppfylla de villkor om förenlighet som anges i detta avsnitt och i avsnitt 4.1.

#### Bidrag till behovet av samordning av transporter

179. I linje med de allmänna principerna i punkt 66 anser kommissionen att driftskompatibilitetsstöd kan främja en trafikomställning till hållbara landtransporter genom att säkerställa oavbrutna trafikflöden av passagerare och gods mellan medlemsstaternas nät och mellan olika transportsätt. En smidig sammanlänkning av transportnät och transportsätt i hela EU möjliggör a) transport på järnväg och inre vattenvägar för att tillgodose den trafiktillväxt som strategin för hållbar och smart mobilitet strävar efter genom att optimera användningen av den begränsade kapaciteten för infrastrukturen för transporter på järnväg och inre vattenvägar, b) multimodala transporter som faktiskt kan konkurrera med unimodala förorenande transportsätt eftersom det möjliggör en smidig integrering av transportkedjor och synergieffekter mellan olika transportsätt när det gäller infrastruktur, informationsflöden och förfaranden och c) gränsöverskridande trafiktillväxt.

#### Stödets nödvändighet

180. Kommissionen noterar att installation och uppgradering av systemet för driftskompatibilitet spelar en viktig roll för utvecklingen av hållbara landtransportsätt. Det är dock en dyr process med större offentliga fördelar jämfört med de privata fördelarna för företag, särskilt under den inledande utbyggnadsfasen. Det finns därför få incitament för privata investeringar. Detta kan särskilt bero på a) den breda utbyggnad som krävs innan fördelarna med viss teknik förverkligas (nackdelen med att vara först på marknaden) <sup>(152)</sup>, b) behovet av parallella investeringar av olika aktörer (t.ex. infrastrukturförvaltaren och järnvägsföretagen) och på gränsöverskridande nivå och c) de begränsade privata fördelarna med investeringarna jämfört med de offentliga fördelarna (t.ex. säkerhet).
181. I linje med de allmänna principer som anges i punkt 67 anser kommissionen att stöd till driftskompatibilitet är nödvändigt för att uppfylla behoven av samordning av transporter. Detta beror på att marknaden på egen hand inte kan införa teknik som bidrar till oavbrutna trafikflöden <sup>(153)</sup>.

#### Stödets lämplighet

182. I linje med de allmänna principerna i punkt 68 anser kommissionen att stöd till driftskompatibilitet i princip kan vara ett lämpligt instrument <sup>(154)</sup> för att främja teknik

---

<sup>(152)</sup> Det mesta av den teknik och de verksamheter som nämns i punkt 176 kännetecknas av att deras fördelar endast kan uppnås fullt ut om en kritisk nivå av synkroniserad utbyggnad uppnås. På grund av de höga investeringskostnaderna i förväg är de direkta kostnaderna för operatörerna för närvarande högre än besparingarna från övergången till denna teknik.

<sup>(153)</sup> Konsekvensbedömningsstudie till stöd för översynen av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag, se fotnot (42), avsnitt 4.5.4.

<sup>(154)</sup> När det gäller stödformen har kommissionen i sin tidigare beslutspraxis om stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter inte gjort några invändningar mot stöd i form av direkta bidrag (se bl.a. kommissionens beslut av den 26 maj 2023 i ärende SA.102707, Italien – Italiensk stödordning för uppgradering av rullande materiel med ERTMS-utrustning (EUT C 266, 28.7.2023, s. 4) och kommissionens



som möjliggör oavbrutna trafikflöden av gods och/eller passagerare mellan nationella nät och/eller transportsätt, särskilt i avsaknad av lagstiftningsåtgärder som föreskriver införande av samma teknik. Stöd till driftskompatibilitet är inte lämpligt om det finns lagstiftningsåtgärder som kräver att samma teknik införs vid en liknande tidpunkt som planerat med hjälp av sådant stöd.

#### Stödets stimulanseffekt

183. Stödet bör ge incitament till investeringar i teknik som säkerställer oavbrutna trafikflöden av gods och passagerare mellan olika nationella nät och olika transportsätt. I enlighet med de allmänna principerna i punkterna 69 och 70 måste följande kumulativa villkor vara uppfyllda för att stöd till driftskompatibilitet ska ha en stimulanseffekt:

- a) Stödmottagaren har ansökt om stöd innan arbetet med investeringsprojektet inleds.
- b) Investeringen bör genomföras och avslutas senast ett år före det datum då den investering som får stöd blir obligatorisk på EU-nivå.

184. Kommissionen anser att stödet har en stimulanseffekt om de allmänna principerna i punkterna 69 och 70 i enlighet med punkt 183 följs. Stöd som beviljas för att täcka kostnaderna för att uppfylla EU-standarder har i princip ingen stimulanseffekt.

#### Proportionalitetsprincipen

185. I linje med de allmänna principerna i punkterna 71 till 74 kan stödet anses proportionerligt om det inte överstiger 50 % av de stödberättigande kostnaderna.

186. De stödberättigande kostnaderna är följande:

- a) Alla kostnader som är nödvändiga för att genomföra driftkompatibilitetsinvesteringarna. Beroende på typen av investering kan sådana kostnader omfatta kostnader för inköp och installation av relevant teknik <sup>(155)</sup>, projektledningskostnader och leveranskostnader <sup>(156)</sup>.
- b) Kostnader för studier, provning och godkännande samt pilot- och prototypanläggningar och
- c) kostnader i samband med uppgradering av en tidigare installerad teknik.

187. När det gäller investeringar i driftskompatibilitet avseende ERTMS enligt definitionen i punkt 176(a), 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.

188. När det gäller investeringar i driftskompatibilitet i fordon för transporter på järnväg eller fartyg för transporter på inre vattenvägar som planeras att förvärvas måste de

---

beslut av den 5 november 2019 i ärende SA.55451, Nederländerna – Stöd för uppgradering av ERTMS (EUT C 59, 21.2.2020, s. 1). Stöd i form av direkta bidrag gör det möjligt för stödmottagarna att minska sina investeringskostnader i förväg (prototypkostnader, intäktsförluster under immobiliseringen av den rullande materielen, själva investeringarna i driftskompatibilitet) som under normala marknadsförhållanden är svåra att få tillbaka, särskilt när investeringen blir lönsam endast efter en omfattande utbyggnad av denna teknik, vilket kan ta längre tid än tillgångens livslängd.

<sup>(155)</sup> Den relevanta tekniken kan förvärvas ny eller begagnad.

<sup>(156)</sup> För tydlighetens skull är underhållskostnader inte stödberättigande.

stödberättigande kostnaderna begränsas till de extra nettokostnaderna för driftskompatibilitet <sup>(157)</sup>. De beräknas som skillnaden mellan, å ena sidan, den totala kostnaden för inköp av det fordon för järnvägstransport eller fartyg för 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/fartyg eller ett liknande fordon/fartyg som kräver teknisk anpassning och modernisering i det kontrafaktiska scenariot.

189. I undantagsfall kan stöd till teknik som anges i punkt 176 a) och b) anses vara proportionerligt om det inte överstiger 80 % av de stödberättigande kostnaderna. Detta beror på att denna teknik särskilt påverkas av samordningsproblem i utbyggnadsfasen och ger betydande externa fördelar som inte kan internaliseras.
190. Beroende på åtgärdens särskilda egenskaper kan medlemsstaten också visa att en högre stödnivå krävs på grundval av en analys av finansieringsunderskottet i enlighet med de allmänna principerna i punkterna 71 till 74. Kommissionen kommer i detta fall att anse att stödet är proportionerligt om stödbeloppet per stödmottagare begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att genomföra investeringen (dvs. om stödet motsvarar det finansieringsunderskott som krävs för att uppnå stödåtgärdens mål, jämfört med det kontrafaktiska scenariot i avsaknad av stöd). Under alla omständigheter får stödet inte överstiga 100 % av de stödberättigande kostnaderna.

Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel mellan medlemsstater

191. För att säkerställa att stödet inte äventyrar unionens allmänna intressen genom att skapa otillbörlig snedvridning av konkurrensen och handeln måste stödet till driftskompatibilitet beviljas i enlighet med de allmänna principerna i punkterna 75 och 76.
192. Stödet bör i princip beviljas i form av stödordningar eftersom de sannolikt kommer att ha en mer begränsad snedvridande effekt på konkurrensen och handeln än på stöd för särskilda ändamål.
193. När det gäller rullande materiel och fartyg i inlandssjöfart måste stödmottagaren, liksom alla efterföljande ägare eller innehavare av den rullande materielen eller de fartyg i inlandssjöfart som gynnas av den understödda investeringen, hålla dem registrerade i relevant nationellt register i vilken medlemsstat som helst och/eller i ett relevant europeiskt fordonsregister/fartygsregister i fem år efter det att investeringen genomförts.

#### 4.2.2.5 Stöd till teknisk anpassning och modernisering

194. I dessa riktlinjer fastställs särskilda regler för stöd till investeringar i materiella och immateriella tillgångar för teknisk anpassning eller modernisering av rullande materiel, fartyg på inre vattenvägar och utrustning för hållbara multimodala transporter.
195. Följande verksamheter och teknik kan särskilt stödjas:
- a) Eftermontering och/eller renovering av rullande materiel.

---

<sup>(157)</sup> Förutsatt att de inte redan omfattas av någon annan form av stöd, särskilt stöd enligt avsnitt 4.2.2.3.

- 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 för inre vattenvägar till nya typer av frakt.
  - e) Telematikapplikationer och annan programvara som inte omfattas av avsnitt 4.2.2.4, till exempel system som tillhandahåller information uteslutande inom ett transportsätt eller digitala boknings- och betalningssystem som inte bidrar till oavbrutna trafikflöden.
  - f) Logistiksystem, såsom programvara för lastoptimering.
  - g) Programvara för trafikprognoser (uppskattad avgångstid/uppskattad ankomsttid) och programvara för ruttoptimering.
196. Under minst fem år efter beviljandet av stödet ska avtalsarrangemang för överföring eller användning mot betalning av tillgångar som finansieras med stöd till teknisk anpassning och modernisering av rullande materiel, fartyg för insjöfart och utrustning för hållbar multimodal transport <sup>(158)</sup> innehålla en klausul om att anpassningen eller moderniseringen av den berörda tillgången finansierats med statligt stöd och vidare ska stödbeloppet anges.
197. För att anses vara förenligt med den inre marknaden måste stöd för teknisk anpassning och modernisering av rullande materiel, fartyg för sjöfart på inre vattenvägar och utrustning för multimodala transporter uppfylla de förenlighetsvillkor som anges i detta avsnitt och i avsnitt 4.1.

#### Bidrag till behoven av samordning av transporter

198. I linje med de allmänna principer som anges i punkt 66 anser kommissionen att stöd till teknisk anpassning och modernisering av rullande materiel, fartyg för inre vattenvägar och utrustning för hållbar multimodal transport kan främja en trafikomställning till hållbara landtransporter. Teknisk anpassning gör det möjligt för hållbara landtransporter att anpassa sig till efterfrågan på nya typer av passagerar- och godstransporttjänster och utvecklas inom områden där de har störst tillväxtpotential, till exempel transport av överdimensionerat, tungt eller farligt gods och passagerartransporter över natten. Modernisering ökar säkerheten, tryggheten, tillförlitligheten och kvaliteten på hållbara landtransporter. Teknisk anpassning och modernisering bidrar också till optimal kostnadseffektiv användning av befintlig rullande materiel, fartyg på inre vattenvägar och utrustning för hållbara multimodala transporter.
199. Kommissionen kommer att fortsätta att bedöma förenligheten för investeringsstöd för rena fordon (rullande materiel och fartyg på inre vattenvägar) enligt kommissionens riktlinjer för statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi 2022 <sup>(159)</sup>. På samma sätt omfattas inte investeringsstöd för bullerminskning av järnvägstransporter av dessa riktlinjer men det omfattas av kommissionens riktlinjer för statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi från 2022 (med särskilda regler för stöd till förebyggande eller minskning av andra föroreningar än från växthusgaser).

<sup>(158)</sup> Till exempel leasingavtal för rullande materiel.

<sup>(159)</sup> Se fotnot (71).

## Stödets nödvändighet

200. Teknisk anpassning och modernisering av rullande materiel, fartyg på inre vattenvägar och utrustning för hållbara multimodala transporter gör det möjligt för dessa produkter att behålla sin högsta värde- och nyttonivå. Dessa typer av investeringar stöder inte bara konkurrenskraften för hållbara landtransporter utan gör det också möjligt att utveckla en begagnatmarknad som bidrar till att främja en övergång till hållbara landtransportsätt. Teknisk anpassning och modernisering kan vara mycket kostsam eftersom rullande materiel, fartyg på inre vattenvägar och utrustning för hållbara multimodala transporter inte kan användas under insatsens löptid, vilket leder till betydande minskningar av intäkterna. Vissa typer av investeringar i teknisk anpassning och modernisering kräver dessutom att man utvecklar en prototyp för att förstå de strukturella förändringar som krävs för att genomföra tekniken beroende på typen av fordon eller utrustning för hållbara multimodala transporter. Dessa kostnader (kostnaden för prototypen och kostnaden för eftermonteringen) överskrider ofta värdet på den eftermodifierade artikeln <sup>(160)</sup>.
201. Med beaktande av de allmänna principer som anges i punkt 67 anser kommissionen att stöd för teknisk anpassning och modernisering av rullande materiel, fartyg på inre vattenvägar och utrustning för hållbara multimodala transporter kan vara nödvändigt för att tillgodose behoven av transportsamordning i den mån marknaden i sig inte leder till tillräckliga investeringsnivåer i teknisk anpassning och modernisering till stöd för hållbara landtransporters konkurrenskraft.

## Stödets lämplighet

202. I linje med de allmänna principerna i punkt 68 anser kommissionen att investeringsstöd för teknisk anpassning och modernisering av rullande materiel, fartyg på inre vattenvägar och utrustning för hållbara multimodala transporter i princip kan vara ett lämpligt instrument <sup>(161)</sup>. Sådant stöd säkerställer en tillräcklig nivå av investeringar i teknisk anpassning och modernisering för att stödja konkurrenskraften för hållbara landtransporter, särskilt i avsaknad av lagstiftningsåtgärder som kräver att samma teknik införs. Stöd till teknisk anpassning och modernisering är inte lämpligt för att genomföra lagstiftningsåtgärder som kräver att samma teknik införs vid en liknande tidpunkt som den som planeras att uppnås för användning av sådant stöd.

## Stödets stimulanseffekt

203. Stödet bör stimulera investeringar i teknisk anpassning och modernisering av rullande materiel, fartyg på inre vattenvägar och utrustning för hållbara multimodala transporter. För att få en stimulanseffekt får stödet inte finansiera investeringar som är nödvändiga för att uppfylla en EU-standard eller måste finansiera investeringar som gör det möjligt att uppfylla en EU-standard betydligt före datumet för det obligatoriska ikraftträdandet av standarden på EU-nivå. I enlighet med de allmänna principerna i punkterna 69 och 70

---

<sup>(160)</sup> Konsekvensbedömningsstudie till stöd för översynen av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag, se fotnot (42), avsnitt 3.5.

<sup>(161)</sup> När det gäller stödformen har kommissionen i sin tidigare beslutspraxis om stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter inte gjort några invändningar mot stöd i form av direkta bidrag (se kommissionens beslut av den 1 juli 2021 i ärende SA 57137, Tyskland – Statlig stödordning för modernisering av insjöflottan, EUT C 317, 6.8.2021, s. 1). Stöd i form av direkta bidrag gör det möjligt för stödmottagarna att minska sina investeringskostnader i förväg (prototypkostnader, intäktsförluster under immobiliseringen av den rullande materielen, själva investeringarna i driftskompatibilitet) som under normala marknadsförhållanden är svåra att få tillbaka.

måste de kumulativa villkoren nedan vara uppfyllda för att stödet ska ha en stimulanseffekt.

- a) Stödmottagaren har ansökt om stöd innan arbetet med investeringsprojektet inleds.
- b) Investeringen bör genomföras och avslutas senast ett år före det datum då den investering som får stöd blir obligatorisk på EU-nivå.

204. Kommissionen anser att stödet har en stimulanseffekt om de allmänna principerna i punkterna 69 och 70 i enlighet med punkt 203 följs.

#### Proportionalitetsprincipen

205. I linje med de allmänna principerna i punkterna 71 till 74 kan stödet anses proportionerligt om det inte överstiger 20 % av de stödberättigande kostnaderna.

206. De stödberättigande kostnaderna är följande:

- a) Alla kostnader som är nödvändiga för eller har samband med att genomföra investeringar. Beroende på typ av investering kan sådana kostnader omfatta nödvändiga kostnader för inköp och installation av relevant teknik, projektledningskostnader och leveranskostnader <sup>(162)</sup>.
- b) Kostnader för studier, provning och godkännande samt pilot- och prototypanläggningar och
- c) kostnader i samband med uppgradering av en tidigare installerad teknik.

207. Beroende på åtgärdens specifika karaktär kan medlemsstaten även visa att ett högre stödbelopp är nödvändigt baserat på en analys av finansieringsunderskottet enligt punkterna 71 till 74. Kommissionen kommer i detta fall att anse att stödet är proportionerligt om stödbeloppet per stödmottagare begränsas till vad som är nödvändigt för att genomföra investeringen (dvs. om stödet motsvarar det finansieringsunderskott som krävs för att uppnå målet för stödåtgärderna, jämfört med det kontrafaktiska scenariot i avsaknad av stöd). Under alla omständigheter får stödet inte överstiga 100 % av de stödberättigande kostnaderna.

208. När det gäller investeringar för teknisk anpassning och modernisering av fordon för transporter på järnväg eller fartyg för transporter på inre vattenvägar som förvärv planeras för måste de stödberättigande kostnaderna begränsas till de extra kostnaderna för teknisk anpassning och modernisering <sup>(163)</sup>. De beräknas som skillnaden mellan, å ena sidan, den totala kostnaden för inköp av det fordon för järnvägstransport eller det fartyg för transport på inre vattenvägar som är tänkt att förvärfvas och som är utrustat med sådana investeringar och, å andra sidan, den totala kostnaden för att köpa samma fordon/fartyg eller ett liknande fordon/fartyg utan teknisk anpassning och modernisering i det kontrafaktiska scenariot.

---

<sup>(162)</sup> För tydlighetens skull är underhållskostnader inte stödberättigande.

<sup>(163)</sup> Förutsatt att de inte redan omfattas av någon annan form av stöd, särskilt stöd enligt avsnitt 4.2.2.3.

Undvikande av otillbörliga negativa effekter på konkurrens och handel mellan medlemsstater

209. För att säkerställa att stödet inte äventyrar unionens allmänna intressen genom att skapa otillbörlig snedvridning av konkurrensen och handeln måste investeringsstöd för teknisk anpassning och modernisering beviljas i enlighet med de allmänna principerna i punkterna 75 och 76.
210. Stödet bör i princip beviljas i form av stödordningar eftersom de sannolikt kommer att ha en mer begränsad snedvridande effekt på konkurrensen än på stöd för särskilda ändamål.

## **5. STÖD SOM UTGÖR ERSÄTTNING FÖR ALLMÄN TRAFIKPLIKT INOM GODSTRANSPORTSEKTORN**

### **5.1 Allmänna bestämmelser**

211. I artikel 93 i EUF-fördraget föreskrivs förenlighet för statligt stöd som utgör ersättning för allmän trafikplikt. I artikel 14 i fördraget och protokoll nr 26 om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, fogat till fördraget, fastställs de allmänna principerna för hur medlemsstaterna definierar och tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. Enligt protokoll nr 26 har nationella, regionala och lokala myndigheter en avgörande roll och stort handlingsutrymme när det gäller att tillhandahålla, beställa och organisera tjänster av allmänt ekonomiskt intresse så nära användarnas behov som möjligt. Specifieringen av en allmän trafikplikt kan endast ifrågasättas av kommissionen om det rör sig om ett uppenbart fel vid utövandet av medlemsstatens handlingsfrihet <sup>(164)</sup>. Medlemsstatens befogenhet att definiera en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse är emellertid inte obegränsad och får inte utövas godtyckligt enbart i syfte att göra det möjligt för en viss sektor att kringgå tillämpningen av konkurrensreglerna <sup>(165)</sup>.
212. I meddelandet om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse <sup>(166)</sup>, som även gäller godstransportsektorn på järnväg, klargjorde kommissionen villkoren för att ersättning för allmännyttiga tjänster ska betraktas som statligt stöd.
213. Dessutom gäller förordningen om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget på stöd av mindre betydelse som beviljas företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse <sup>(167)</sup> även för sektorn för godstransporter på järnväg. I förordningen anger kommissionen på vilka villkor små belopp av ersättning för allmännyttiga tjänster inte anses påverka handeln mellan medlemsstaterna och/eller inte snedvrider eller hota att snedvrider konkurrensen. Under dessa omständigheter faller ersättningen utanför tillämpningsområdet för artikel 107.1 i fördraget.
214. Om medlemsstaterna vill fastställa åtgärder som utgör ersättning för allmän trafikplikt inom godstransportsektorn som inte uppfyller villkoren i Altmark-domen <sup>(168)</sup> och som

---

<sup>(164)</sup> Dom av den 29 november 2018, ARFEA/Europeiska kommissionen, T-720/16, EU:T:2018:853, punkt 88; dom av den 24 november 2020, Viasat Broadcasting UK Ltd, C-445/19, EU:C:2020:952, punkt 33.

<sup>(165)</sup> Dom av den 12 februari 2008, BUPA m.fl./kommissionen, T-289/03, EU:T:2008:29, punkt 168.

<sup>(166)</sup> Se fotnot (36).

<sup>(167)</sup> Se fotnot (99).

<sup>(168)</sup> Dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans, C-280/00, EU:C:2003:415. Se punkt 42 ff. i kommissionens meddelande om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (se fotnot (36)).

utgör statligt stöd, måste de anmäla dessa åtgärder till kommissionen i enlighet med artikel 108.3 i fördraget.

215. I dessa riktlinjer fastställs på vilka villkor statligt stöd som utgör ersättning för allmän trafikplikt inom godstransport på järnväg kan anses vara förenligt med den inre marknaden enligt artikel 93 i fördraget <sup>(169)</sup>. Även om rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse <sup>(170)</sup> inte är tillämpliga på landtransportsektorn kommer kommissionen i sin bedömning av förenligheten att beakta villkoren i avsnitten 2.2 till 2.10 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse <sup>(171)</sup> som anpassats till särdragen för sektorn för godstransporter på järnväg som anges i detta kapitel.

## **5.2 Tjänster som faktiskt är av allmänt ekonomiskt intresse**

216. Stödet måste beviljas för en verklig och korrekt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Detta innebär att godstransporttjänster endast kan klassificeras som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse om den berörda medlemsstaten fastställer att det finns ett verkligt behov av sådana tjänster och att ett sådant verkligt behov inte, eller inte i tillräcklig utsträckning, tillgodoses av marknaden.
217. När det gäller definitionen av en verklig tjänst av allmänt ekonomiskt intresse måste den berörda medlemsstaten fastställa att godstransporttjänster på järnväg har särskilda egenskaper jämfört med kommersiella tjänster om sådana tjänster finns på marknaden. I detta avseende har kommissionen klargjort att medlemsstaterna inte kan ålägga särskilda skyldigheter att tillhandahålla allmännyttiga tjänster som redan tillhandahålls eller kan tillhandahållas på ett tillfredsställande sätt av företag som verkar på normala marknadsvillkor och på villkor, till exempel pris, objektiva kvalitetsegenskaper, kontinuitet och tillgång till tjänsten, i överensstämmelse med det allmänna intresse som fastställts av medlemsstaten <sup>(172)</sup>.
218. Medlemsstaterna bör visa att den specifika tjänsten ligger i samhällets intresse som helhet <sup>(173)</sup> och att de har tagit vederbörlig hänsyn till behoven av allmännyttiga tjänster som stöds genom ett offentligt samråd eller andra lämpliga instrument för att ta hänsyn till användarnas och leverantörernas intressen <sup>(174)</sup>. Enligt EU-domstolarna kan avsaknaden av bevis från medlemsstaten på att dessa kriterier är uppfyllda (dvs. omfattningen av skyldigheten att tillhandahålla allmännyttiga tjänster är nödvändig och står i proportion till ett verkligt behov av allmännyttiga tjänster) eller underlåtenhet att uppfylla dem utgöra ett uppenbart bedömningsfel som kommissionen måste beakta <sup>(175)</sup>.
219. Mot bakgrund av ovanstående kommer kommissionen, när den kontrollerar om omfattningen av den allmänna trafikplikten är nödvändig och står i proportion till ett verkligt behov av allmän trafik inom godstransportsektorn, att kontrollera att den behöriga myndigheten kumulativt har bedömt i) de aktuella transportbehoven på grundval

---

<sup>(169)</sup> Artikel 93 i fördraget innehåller ingen motsvarighet till artikel 106.2 andra meningen i fördraget, enligt vilken utvecklingen av handeln inte får påverkas i en omfattning som strider mot EU:s intressen. Domstolen har dock redan klargjort att kommissionen, när den bedömer en stödåtgärd enligt artikel 93 i fördraget, måste kontrollera att stödet inte äventyrar EU:s allmänna intressen, se dom av den 12 oktober 1978, kommissionen/Belgien, 156/77, som nämns i fotnot (30), punkt 10.

<sup>(170)</sup> Se fotnot (70).

<sup>(171)</sup> Se fotnot (70).

<sup>(172)</sup> Punkt 13 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, se fotnot (70).

<sup>(173)</sup> Se kommissionens beslut av den 24 november 2023 i ärende SA.32953, Italien – Stödåtgärder till förmån för Trenitalia SpA (ännu ej offentliggjort i EUT), skäl 443-445.

<sup>(174)</sup> Punkt 14 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, se fotnot (70).

<sup>(175)</sup> Dom av den 1 mars 2017, Frankrike/kommissionen, T-366/13, EU:T:2017:135, punkt 105.

av det offentliga mål som den berörda medlemsstaten eftersträvar (dvs. förekomsten av ett verkligt behov av allmännyttiga tjänster), ii) i vilken utsträckning marknadskrafterna enbart skulle kunna tillgodose dessa behov (dvs. förekomsten av ett marknadsmisslyckande) och iii) alternativa åtgärder som skulle kunna tillgodose samma behov samtidigt som de är mindre snedvridande för konkurrens och handel.

220. Vid bedömningen av efterfrågan på transport kan de behöriga myndigheterna beakta inte bara befintlig utan även framtida efterfrågan från användarna (särskilt när den förväntade efterfrågan rimligen kan uppstå genom att uppnå politiska mål som främjande av hållbar transportkonnektivitet eller social sammanhållning). Förhandsbedömningen av efterfrågan på kollektivtrafik kan göras med hjälp av olika metoder, t.ex. användning av historiska data, representativa opinionsundersökningar eller offentligt samråd med användarna för att identifiera deras förväntningar på de allmännyttiga tjänsterna.
221. Bedömningen av marknadserbudandet bör i princip inbegripa samråd med operatörerna om deras intresse av att erbjuda de relevanta tjänsterna genom tjänster med öppen tillgång och bedöma resultatet. Marknadsoperatörer kan till exempel rådfrågas om arten, volymen och frekvensen av de tjänster som de redan tillhandahåller eller planerar att tillhandahålla i det berörda geografiska området eller om nivån på de taxor som de tillämpar eller avser att tillämpa. När kommersiella tjänster tillhandahålls, förväntas eller tillkännages av en marknadsaktör som ska lanseras inom en rimligt kort tidsfrist (t.ex. på järnväg, där operatören har informerat regleringsorganet och infrastrukturförvaltaren om sin avsikt att lansera tjänsten i enlighet med artikel 38.4 i direktivet om det gemensamma europeiska järnvägsområdet <sup>(176)</sup>) bör de behöriga myndigheterna ta hänsyn till dem när de anger omfattningen av skyldigheterna att tillhandahålla allmännyttiga tjänster, såvida det inte finns objektiva skäl för att inte göra detta. För att förhindra att kommersiella erbjudanden trängs ut kan de tjänster för vilka det inte finns något påvisat marknadsmisslyckande inte omfattas av den allmänna trafikplikten.
222. När den behöriga myndigheten överväger om den allmänna trafikplikt som fastställs i ett avtal om allmän trafik är minst snedvridande för konkurrens och handel bör den överväga alternativa åtgärder i enlighet med EU-lagstiftningen. Om huvudsyftet med åtgärden är att minska godstransporternas miljöpåverkan (t.ex. på grund av att de marknader som berörs av åtgärden redan får tjänsten genom mer förorenande transportsätt) bör den behöriga myndigheten förklara varför samma resultat inte kan uppnås genom mindre snedvridande åtgärder för samordning av transporter (t.ex. i form av investerings- och/eller driftsstödordningar).

### **5.3 Behovet av ett beslut om tilldelning i vilken skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster och metoderna för beräkning av ersättning fastställs**

223. Ansvar för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse ska anförtros det berörda företaget genom en eller flera officiella handlingar, som varje medlemsstat själv får utforma <sup>(177)</sup>.
224. Besluten om tilldelning bör särskilt specificera a) den allmänna trafikpliktens innehåll och varaktighet, b) det berörda företaget och det berörda territoriet, c) arten av eventuella exklusiva eller särskilda rättigheter som den beviljande myndigheten har tilldelat företaget, d) beskrivningen av ersättningsmekanismen och parametrarna för beräkning,

---

<sup>(176)</sup> Se fotnot (8).

<sup>(177)</sup> Begreppet "medlemsstat" omfattar de centrala, regionala och lokala myndigheterna i den berörda medlemsstaten.



övervakning och översyn av ersättningen och e) arrangemangen för att undvika och återkräva eventuell överkompensation.

#### **5.4 Förordnandeperiodens varaktighet**

225. Uppdragets varaktighet bör begränsas till 15 år. Om de viktigaste tillgångar som krävs för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse består av rullande materiel som helt eller delvis har finansierats offentligt bör dock uppdragets varaktighet inte överstiga tio år <sup>(178)</sup>.

#### **5.5 Överensstämmelse med direktivet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde och insynsdirektivet**

226. Stöd som utgör ersättning för allmän trafikplikt inom sektorn för godstransporter på järnväg anses vara förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 93 i fördraget endast om det är förenligt med de relevanta bestämmelserna i direktivet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde <sup>(179)</sup> och kommissionens direktiv 2006/111/EG (insynsdirektivet) <sup>(180)</sup>, i tillämpliga fall.
227. Stöd som inte är förenligt med de relevanta bestämmelserna i dessa direktiv, som det erinras om i avsnitt 6, anses påverka utvecklingen av handeln i en omfattning som skulle äventyra EU:s allmänna intressen.

#### **5.6 Förenlighet med EU-bestämmelserna om offentlig upphandling**

228. Stöd som utgör ersättning för allmän trafikplikt inom sektorn för godstransporter på järnväg anses vara förenligt med den inre marknaden på grundval av artikel 93 i fördraget endast om den ansvariga myndigheten, när den anförtrot tillhandahållandet av tjänsten till det berörda företaget genom avtal om allmän trafik <sup>(181)</sup> eller koncessionsavtal <sup>(182)</sup>, har uppfyllt eller åtar sig att följa EU:s tillämpliga regler för offentlig upphandling. Detta inbegriper alla krav på öppenhet, likabehandling och icke-diskriminering som är en direkt följd av fördraget och, i tillämpliga fall, EU:s sekundärrätt.

---

<sup>(178)</sup> I slutet av uppdragsperioden kan operatören överföra den rullande materielen till den inkommande operatören eller till den behöriga myndigheten, förutsatt att överföringen sker till marknadspris och tar hänsyn till all offentlig finansiering som mottagits för inköp av den rullande materielen (se punkt 234).

<sup>(179)</sup> Se fotnot (8).

<sup>(180)</sup> Kommissionens direktiv 2006/111/EG av den 16 november 2006 om insyn i de finansiella förbindelserna mellan medlemsstater och offentliga företag samt i vissa företags ekonomiska verksamhet (EUT L 318, 17.11.2006, s. 17).

<sup>(181)</sup> I artikel 2.1, 2.2 och 2.5 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/25/EU av den 26 februari 2014 om upphandling av enheter som är verksamma på områdena vatten, energi, transporter och posttjänster (EUT L 94, 28.3.2014, s. 243) definieras "tjänstekontrakt" som avtal med ekonomiska aktörer som ingås skriftligen mellan en eller flera upphandlande enheter som bedriver den verksamhet som avses i artiklarna 8 till 14 i direktivet och en eller flera ekonomiska aktörer som har till syfte att tillhandahålla tjänster. När dessa kontrakt omfattar upphandlande myndigheter, i den mening som avses i artikel 2.1.1 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/24/EU av den 26 februari 2014 om offentlig upphandling (EUT L 94, 28.3.2014, s. 65), som inte utövar den verksamhet som avses i artiklarna 8 till 14 i direktiv 2014/25/EU, betraktas de som "avtal om allmän trafik" i enlighet med artikel 2.1 punkter 6 och 9 i direktiv 2014/24/EU.

<sup>(182)</sup> I artikel 5.1 b i Europaparlamentets och rådets direktiv 2014/23/EU av den 26 februari 2014 om tilldelning av koncessioner (EUT L 94, 28.3.2014, s. 1) definieras "tjänstekoncessioner" som "skriftligt kontrakt med ekonomiska villkor genom vilket en eller flera upphandlande myndigheter eller upphandlande enheter anförtrot tillhandahållande och förvaltning av tjänster som inte avser utförande av byggtreprenad enligt led a till en eller flera ekonomiska aktörer, där ersättningen för tjänsterna endast utgörs av rätten att utnyttja de tjänster som är föremål för kontraktet eller av dels en sådan rätt, dels betalning".

229. Stöd som inte uppfyller sådana regler och krav anses påverka utvecklingen av handeln i en omfattning som skulle äventyra EU:s allmänna intressen.

## **5.7 Frånvaro av diskriminering**

230. Om en myndighet ger flera företag i uppdrag att tillhandahålla samma tjänst av allmänt ekonomiskt intresse bör ersättningen beräknas på grundval av samma metod för vart och ett av företagen.

## **5.8 Ersättningens storlek**

231. Ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka nettokostnaden för att fullgöra skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster, inklusive en rimlig vinst.
232. I detta avseende kommer kommissionen att tillämpa kriterierna i punkterna 21 till 50 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse <sup>(183)</sup> med förbehåll för följande förtydliganden.
233. För det första kan den nettokostnad som är nödvändig, eller förväntas vara nödvändig, för att fullgöra den allmänna trafikplikten fastställas antingen på grundval av nettokostnadsmetoden enligt beskrivningen i punkterna 25 till 27 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse <sup>(184)</sup> eller på grundval av kostnadsfördelningsmetoden enligt beskrivningen i punkterna 28 till 31 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse <sup>(185)</sup>.
234. För det andra bör medlemsstaterna, när det gäller inköp av rullande materiel som används för tillhandahållande av offentliga tjänster säkerställa att följande kumulativa villkor är uppfyllda:
- a) Statligt stöd som redan har mottagits och godkänts, särskilt enligt dessa riktlinjer (se avsnitt 4.2.2.3) för rullande materiel som kommer att användas för tillhandahållande av allmännyttiga tjänster, beaktas vid beräkningen av ersättningen för allmännyttiga tjänster.
  - b) Om den rullande materiel som används för tillhandahållandet av den allmänna trafiken i slutet av avtalet överförs till den tillträdande operatören eller till den behöriga myndigheten, bör överföringen ske till marknadspris och ta hänsyn till all offentlig finansiering som den utgående operatören tar emot för inköp av den rullande materielen.

## **5.9 Ytterligare krav som kan vara nödvändiga för att säkerställa att stödet inte äventyrar EU:s allmänna intressen**

235. Kommissionen får kräva villkor eller begära åtaganden från medlemsstaterna under de exceptionella omständigheterna om de krav som anges ovan inte är tillräckliga för att hantera allvarliga snedvridningar av konkurrensen på den inre marknaden och stödet kan påverka handeln på ett sätt som skulle äventyra EU:s allmänna intressen. Kommissionen

---

<sup>(183)</sup> Se fotnot (70).

<sup>(184)</sup> Se fotnot (70).

<sup>(185)</sup> Se fotnot (70).

kommer därför att tillämpa kriterierna i punkterna 51 till 59 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse <sup>(186)</sup> med nödvändiga justeringar.

236. Kommissionen konstaterar att marknadsmisslyckanden som identifierats av medlemsstaterna (t.ex. för transport av enstaka vagnslaster) kan ha en lokal eller regional dimension. Kommissionen kommer därför att noggrant bedöma om det geografiska tillämpningsområdet för alla avtal om allmän trafik är vederbörligen motiverat. I detta avseende anser kommissionen i princip inte att ett avtal om allmän trafik som omfattar en medlemsstats hela territorium eller järnvägsnät är ett proportionerligt sätt att hantera ett potentiellt marknadsmisslyckande med tanke på den potentiella snedvridning av konkurrensen som kan uppstå vid tilldelningen av ett sådant avtal.

## **5.10 Insyn**

237. För varje ersättning för en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse som omfattas av dessa riktlinjer måste den berörda medlemsstaten offentliggöra följande uppgifter på internet eller på annat lämpligt sätt enligt följande: a) resultaten av det offentliga samrådet eller andra lämpliga instrument som avses i punkt 218, b) den allmänna trafikpliktens innehåll och varaktighet, c) företaget och, i tillämpliga fall, det berörda territoriet, d) det stödbelopp som beviljas företaget på årsbasis.

## **5.11 Villkor och skyldigheter i samband med kommissionens beslut**

238. Enligt artikel 9.4 i rådets förordning (EU) 2015/1589 <sup>(187)</sup> får kommissionen till ett positivt beslut ställa villkor för vilka stöd som kan anses vara förenliga med den inre marknaden och fastställa skyldigheter för att göra det möjligt att övervaka att beslutet efterlevs. Sådana villkor och skyldigheter kan vara nödvändiga för att säkerställa att stöd som beviljas de berörda företagen inte leder till otillbörlig snedvridning av konkurrensen och handeln på den inre marknaden. I detta sammanhang kan periodiska rapporter eller andra skyldigheter vara nödvändiga på grundval av den specifika situationen för varje tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

## **6. FINANSIELLA FLÖDEN I VERTIKALT INTEGRERADE JÄRNVÄGSFÖRETAG**

239. Antagandet av de på varandra följande järnvägspaket som avses i punkt 2 i dessa riktlinjer har lett till att all järnvägstransport gradvis har öppnats för konkurrens. Denna process har inneburit att vertikalt integrerade järnvägsföretag befinner sig i en situation där en del av deras verksamhet (särskilt förvaltningen av järnvägsinfrastrukturen) fortfarande kan åtnjuta vissa exklusiva och/eller särskilda rättigheter på vissa villkor medan gods- och persontrafiken på järnväg nu är konkurrensutsatt på de villkor som anges i direktivet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde <sup>(188)</sup> och förordning (EG) nr 1370/2007 <sup>(189)</sup>.
240. Som nämns i punkt 3 i dessa riktlinjer är det av avgörande betydelse att den rättsliga ramen för offentliga och vertikalt integrerade företags finansiella transaktioner inom järnvägssektorn respekteras och verkställs korrekt. Överensstämmelse med tillämpliga regler för finansiell insyn i) säkerställer att stöd som ges enligt dessa riktlinjer inte omdirigeras till annan verksamhet än den för vilken stöd beviljas och ii) minskar risken

---

<sup>(186)</sup> Se fotnot (70).

<sup>(187)</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).

<sup>(188)</sup> Se fotnot (8).

<sup>(189)</sup> Se fotnot (31).

för att intäkterna från marknadsbaserade finansiella instrument (t.ex. obligationer) som används av vertikalt integrerade företag för att finansiera deras verksamhet, investeringar, underhåll och utveckling av järnvägsinfrastrukturen används för koncernintern refinansiering till nackdel för nya aktörer och i slutändan för konkurrensen.

241. I detta kapitel erinras om principerna för offentliga och vertikalt integrerade järnvägsföretags finansiella transaktioner. Överensstämmelse med dessa principer är viktig inte bara för att säkerställa att stöd för ersättning för fullgörande av allmän trafikplikt inom sektorn för godstransporter på järnväg är förenligt med den inre marknaden (se avsnitt 5.5). Efterlevnad är också viktig, mer allmänt, för att säkerställa en korrekt fördelning av kostnader och intäkter på de olika verksamheterna i offentliga och vertikalt integrerade företag och på så sätt undvika korssubventionering.
242. Offentliga och vertikalt integrerade företags finansiella transaktioner regleras av insynsdirektivet. Detta direktiv gäller alla offentliga företag <sup>(190)</sup> och alla företag som är skyldiga att ha separat redovisning, särskilt företag som anförtrots att tillhandahålla allmännyttiga tjänster <sup>(191)</sup>. Enligt artiklarna 1.2 och 4.1 i direktivet ska medlemsstaterna säkerställa att i) företag som omfattas av direktivets tillämpningsområde har separata räkenskaper för olika verksamheter, ii) dessa räkenskaper tydligt identifierar kostnader och intäkter i samband med olika verksamheter och iii) de tillhandahåller fullständiga uppgifter om den metod genom vilken kostnader och intäkter hänförs till eller fördelas på olika verksamheter.
243. Inom järnvägssektorn har skyldigheten ovan förtydligats och närmare specificerats i direktivet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde <sup>(192)</sup> som gäller järnvägsföretagens förvaltning av järnvägsinfrastruktur och järnvägsföretag.
244. Enligt artikel 6 i direktivet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde <sup>(193)</sup> är särredovisning obligatorisk i) mellan tillhandahållandet av transporttjänster och den verksamhet som rör förvaltningen av järnvägsinfrastruktur, ii) mellan person- och godstransporttjänster och iii) mellan den offentliga och den kommersiella verksamheten. När det gäller finansiell insyn kräver dessutom artikel 7d i direktivet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde <sup>(194)</sup> uttryckligen följande:
- a) ”Lån mellan juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag ska endast beviljas, betalas ut och betalas av till marknadsräntor och på villkor som återspeglar den berörda enhetens individuella riskprofil” <sup>(195)</sup>.

---

<sup>(190)</sup> Definieras i artikel 2 b i insynsdirektivet som ”varje företag, över vilket de offentliga myndigheterna direkt eller indirekt kan utöva ett dominerande inflytande till följd av ägarskap, finansiell medverkan eller gällande regler. Ett dominerande inflytande ska anses föreligga när de offentliga myndigheterna direkt eller indirekt i) äger majoriteten av företagets tecknade egenkapital, ii) kontrollerar majoriteten av rösttalet för bolagets samtliga aktier, eller iii) har rätt att utse fler än hälften av medlemmarna i företagets administrativa eller verkställande ledning eller i dess styrelse”.

<sup>(191)</sup> Definieras i artikel 2 d i insynsdirektivet som ”alla företag som av en medlemsstat beviljats särskilda eller exklusiva rättigheter enligt artikel [106.1] i fördraget eller som anförtrots att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse i den mening som avses i artikel [106.2] i fördraget och som får ersättning i någon form för att tillhandahålla en offentlig tjänst, samtidigt som företaget även bedriver annan”.

<sup>(192)</sup> Se fotnot (8).

<sup>(193)</sup> Se fotnot (8).

<sup>(194)</sup> Se fotnot (8).

<sup>(195)</sup> Artikel 7d.4 i direktivet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde, se fotnot (8).

b) ”[S]kulder som tilldelas infrastrukturförvaltaren ska hållas tydligt åtskilda från skulder som tillräknas andra juridiska enheter inom vertikalt integrerade företag. Dessa skulder ska betalas av separat [...]”<sup>(196)</sup>.

c) ”[I]nom vertikalt integrerade företag ska infrastrukturförvaltaren bevara detaljerade uppgifter om alla kommersiella och finansiella förbindelser med andra juridiska enheter i det företaget”<sup>(197)</sup>. Befogenheten att kontrollera efterlevnaden av dessa bestämmelser ligger i första hand hos de nationella regleringsorganen<sup>(198)</sup>.

245. När det gäller finansieringen av infrastrukturförvaltaren bör infrastrukturförvaltaren enligt artikel 8 i direktivet om det gemensamma europeiska järnvägsområdet<sup>(199)</sup> anta en affärsplan, inklusive investeringar och finansiella program. Planen bör utformas för att säkerställa optimal och effektiv användning, tillhandahållande och utveckling av infrastrukturen och samtidigt säkerställa finansiell balans och tillhandahålla medel för att uppnå dessa mål<sup>(200)</sup>.

## 7. PLAN FÖR EFTERHANDSUTVÄRDERING

246. För att ytterligare säkerställa att snedvridningen av konkurrensen och handeln begränsas kan kommissionen kräva att de ordningar som anges i punkt 247 blir föremål för en efterhandsutvärdering. Detta kommer att kontrollera a) stödåtgärdens effektivitet på grundval av dess på förhand fastställda mål, b) stödåtgärdens inverkan på konkurrensen och handeln och c) huruvida inga otillbörliga snedvridande effekter uppstår under stödordningens löptid som strider mot EU:s intressen.

247. En efterhandsutvärdering krävs för stödordningar där den potentiella snedvridningen av konkurrensen och handeln är särskilt stor, dvs. som avsevärt kan riskera att begränsa eller snedvrider konkurrensen om genomförandet inte ses över i tid. Detta gäller till exempel för stödordningar med stora stödbudgetar som innehåller nya egenskaper eller när betydande förändringar av marknaden, tekniken eller lagstiftningen förväntas. Under alla omständigheter krävs en efterhandsutvärdering för varje stödordning med en budget för statligt stöd eller redovisade utgifter över 150 miljoner euro under ett visst år eller 750 miljoner euro under dess totala löptid. I stödordningarnas totala varaktighet ingår den sammanlagda varaktigheten för stödordningen och eventuella tidigare stödordningar som omfattar ett liknande mål och geografiskt område, från och med offentliggörandet av dessa riktlinjer. Med tanke på syftet med utvärderingen och för att inte lägga en oproportionerlig börda på medlemsstaterna krävs efterhandsutvärderingar endast för stödordningar vars totala varaktighet överstiger tre år med början från offentliggörandet av dessa riktlinjer.

248. Kravet på efterhandsutvärdering kan frångås när det gäller stödordningar som omedelbart efterträder stödordningar som omfattar ett liknande mål och geografiskt område som har varit föremål för en utvärdering, som har lämnat en slutlig utvärderingsrapport i enlighet med den utvärderingsplan som godkänts av kommissionen och som inte har gett upphov

---

<sup>(196)</sup> Artikel 7d.7 i direktivet om det gemensamma europeiska järnvägsområdet, se fotnot (8).

<sup>(197)</sup> Artikel 7d.9 i direktivet om det gemensamma europeiska järnvägsområdet, se fotnot (8).

<sup>(198)</sup> Enligt artikel 56.12 i direktivet om det gemensamma europeiska järnvägsområdet har det nationella regleringsorganet befogenhet att utföra revisioner eller inleda externa revisioner av infrastrukturförvaltare, tjänsteleverantörer och, i förekommande fall, järnvägsföretag för att kontrollera efterlevnaden av bestämmelserna om särredovisning i artikel 6 i direktivet och bestämmelserna om finansiell insyn i artikel 7d i direktivet. För vertikalt integrerade företag ska dessa befogenheter omfatta alla juridiska enheter.

<sup>(199)</sup> Se fotnot (8).

<sup>(200)</sup> Artikel 8.3 i direktivet om det gemensamma europeiska järnvägsområdet, se fotnot (8).

till några negativa resultat. Alla program där den slutliga utvärderingsrapporten inte överensstämmer med den godkända utvärderingsplanen måste avbrytas med omedelbar verkan.

249. När det gäller stödordningar som omfattas av det krav på utvärdering som avses i punkt 247 måste medlemsstaterna anmäla ett utkast till utvärderingsplan som kommer att utgöra en integrerad del av kommissionens bedömning av stödordningen. Planen måste anmälas
- a) tillsammans med stödordningen om stödordningens budget för statligt stöd överskrider 150 miljoner euro under något av åren eller 750 miljoner euro under dess 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) när det gäller stödordningar som inte täcks av punkt a eller b inom 30 arbetsdagar efter registrering i den officiella bokföringen av utgifter inom ramen för stödordningen som överskrider 150 miljoner euro under ett år.
250. Utkastet till utvärderingsplan måste överensstämma med de gemensamma metodologiska principer som kommissionen anger <sup>(201)</sup>. Medlemsstaterna ska offentliggöra den utvärderingsplan som godkänts av kommissionen.
251. 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.
252. Den slutliga utvärderingsrapporten måste lämnas in till kommissionen i god tid så att den kan bedöma eventuella förlängningar av stödordningen och senast nio månader innan stödordningen löper ut. Denna frist får förkortas för stödordningar som utlöser utvärderingskravet under de två sista genomförandeåren. Den exakta omfattningen av och metoden för utvärderingen kommer att anges i beslutet om godkännande av stödåtgärden. I anmälan av alla eventuella efterföljande stödåtgärder med ett liknande mål ska det beskrivas hur utvärderingsresultaten har beaktats.

## **8. RAPPORTERING OCH ÖVERVAKNING**

253. Enligt rådets förordning (EU) 2015/1589 <sup>(202)</sup> och kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 <sup>(203)</sup> ska medlemsstaterna lämna årliga rapporter till kommissionen om varje stödåtgärd som godkänts enligt dessa riktlinjer.
254. Medlemsstaterna måste föra detaljerade register över alla stödåtgärder. Dessa register måste innehålla all information som krävs för att fastställa att alla förenlighetsvillkor som

---

<sup>(201)</sup> Arbetsdokument från kommissionens avdelningar: Gemensam metod för utvärdering av statligt stöd, 28 maj 2014, SWD(2014) 179 final eller en senare version.

<sup>(202)</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).

<sup>(203)</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 av den 21 april 2004 om genomförande av rådets förordning (EG) nr 659/1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget (EUT L 140, 30.4.2004, s. 1).

anges i dessa riktlinjer är uppfyllda. Medlemsstaterna måste bevara dessa register i tio år från och med den dag då stödet beviljas och lämna dem till kommissionen på begäran.

255. När det gäller det stöd som utgör ersättning för allmän trafikplikt enligt kapitel 5 kommer kommissionen dessutom att tillämpa kapitel 3 i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse med nödvändiga justeringar <sup>(204)</sup> (utom punkterna 62, sista strecksatsen, och 65).

## 9. TILLÄMPNINGSPERIOD

256. Dessa riktlinjer ersätter 2008 års järnvägsriktlinjer <sup>(205)</sup>.
257. Kommissionen kommer att tillämpa dessa riktlinjer på anmält stöd som den ska fatta beslut om efter datumet för offentliggörandet av dessa riktlinjer i *Europeiska unionens officiella tidning*, även om stödet anmälades före detta datum.
258. I linje med kommissionens tillkännagivande om vilka regler som är tillämpliga för att avgöra om ett statligt stöd <sup>(206)</sup> är olagligt kommer kommissionen att tillämpa de regler som gällde när stödet beviljades. Kommissionen kommer därför att tillämpa dessa riktlinjer om olagligt stöd beviljas efter datumet för offentliggörandet.
259. Kommissionen föreslår medlemsstaterna lämpliga åtgärder enligt artikel 108.1 i fördraget.
- a) Medlemsstaterna ska vid behov ändra befintliga stödordningar som godkänts enligt 2008 års järnvägsriktlinjer eller direkt enligt artikel 93 i fördraget för att anpassa dem till dessa riktlinjer senast den [31 december 2026].
  - b) Medlemsstaterna ger sitt uttryckliga ovillkorliga samtycke till de lämpliga åtgärder som föreslås i punkt 259 (a) inom två månader från dagen för offentliggörandet av dessa riktlinjer i *Europeiska unionens officiella tidning*). Om ett svar uteblir kommer kommissionen att anta att medlemsstaten i fråga inte samtycker till de föreslagna åtgärderna.

## 10. ÖVERSYN

260. Kommissionen kan när som helst besluta att se över eller ändra dessa riktlinjer om det bör vara nödvändigt av konkurrenspolitiska eller andra unionspolitiska skäl, av hänsyn till internationella åtaganden eller av något annat motiverat skäl.

\*\*\*

---

<sup>(204)</sup> Se fotnot (70).

<sup>(205)</sup> Se fotnot (38).

<sup>(206)</sup> EGT C 119, 22.5.2002, s. 22.

## BILAGA I

### Stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter – åtgärder som omfattas av gruppundantagsförordningen och åtgärder som ska anmälas enligt dessa riktlinjer

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, ombyggnad och modernisering 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 investeringen under dess livstid och slutvärde om stödet ≥ 3 miljoner euro per projekt	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  Stödordningar med högre stödnivå än de som godkänts enligt gruppundantagsförordningen	Finansieringsunderskott begränsat till 100 % av de stödberättigande kostnaderna  Inget tröskelvärde tillämpas om stöd för särskilda ändamål beviljas genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande



Investeringsstöd till uppförande, ombyggnad och modernisering av privata spåranslutningar	Stödordningar  Individuella stödbelopp som tilldelats inom ramen för en stödordning per projekt < 2 miljoner euro	50 % av de stödberättigande kostnaderna om stödet < 500 000 euro per projekt  50 % av de stödberättigande kostnaderna, men inom gränsen för skillnaden mellan stödberättigande kostnader och rörelseresultat för investeringen under dess livstid och slutvärde om stödet ≥ 500 000 euro per projekt	Stöd för särskilda ändamål  Individuella stödbelopp som tilldelats inom ramen för en stödordning per projekt ≥ 2 miljoner euro  Stödordningar med högre stödnivå än de som godkänns enligt gruppundantagsförordningen	<i>Finansieringsunderskott begränsat till 100 % av de stödberättigande kostnaderna</i>
Investeringsstöd till förvärv av fordon eller fartyg för transport på järnväg respektive inre vattenvägar	Stödordningar	<i>Det underliggande lånets nominella belopp ≤ stödberättigande kostnader. Täckning genom garantin ≤ 80 % av det underliggande lånet</i>	Stöd för särskilda ändamål  Stödordningar med högre stödnivå än de som godkänns enligt gruppundantagsförordningen	<i>Det underliggande lånets nominella belopp ≤ stödberättigande kostnader. Täckning genom garantin ≤ 90 % av det underliggande lånet</i>
Investeringsstöd till förvärv av intermodala lastenheter och kranar ombord på fartyg	Stödordningar	30 % av de stödberättigande kostnaderna (för intermodala lastenheter)  20 % av de stödberättigande kostnaderna (för kranar ombord på fartyg)	Ej tillämpligt	
Investeringsstöd till driftskompatibilitet	Stödordningar	50 % av de stödberättigande kostnaderna  80 % stödberättigande kostnaderna (för ERTMS och DAC)	Stöd för särskilda ändamål  Stödordningar med högre stödnivå än de som godkänns enligt gruppundantagsförordningen eller för investeringar som inte finns med i den förteckning som omfattas av gruppundantagsförordningen	50 % av de stödberättigande kostnaderna  80 % av de stödberättigande kostnaderna (för ERTMS och DAC)  <i>Finansieringsunderskott begränsat till 100 % av</i>

				<i>de stödberättigande kostnaderna</i>
Investeringsstöd till teknisk anpassning och modernisering av fordon och utrustning för hållbar multimodal transport	Stödordningar	<i>20 % av de stödberättigande kostnaderna</i>	Stöd för särskilda ändamål  Stödordningar med högre stödnivå än de som godkänns enligt gruppundantagsförordningen eller för investeringar som inte finns med i den förteckning som omfattas av gruppundantagsförordningen	<i>20 % av de stödberättigande kostnaderna</i>  <i>Finansieringsunderskott begränsat till 100 % av de stödberättigande kostnaderna</i>

## BILAGA II

### Information som avses i punkt 82 b

Den information om enskilda bidrag som avses i punkt 82(b) i dessa riktlinjer måste omfatta följande:

- a) Den enskilda stödmottagarens identitet <sup>(207)</sup>:
  - Namn
  - Stödmottagarens referens
- b) Typ av stödmottagare vid tidpunkten för ansökan:
  - Litet eller medelstort företag
  - Stort företag
- c) Region där stödmottagaren är belägen (på Nuts II-nivå eller lägre)
- d) Stödmottagarens huvudsakliga sektor eller verksamhet för det aktuella stödet, angiven per Nace-grupp (tresiffrig kod) <sup>(208)</sup>.
- e) Stödinslag, angivet som totalt belopp i nationell valuta.
- f) Om det skiljer sig från stödinslaget, det nominella stödbeloppet, angivet som totalt belopp i nationell valuta <sup>(209)</sup>.
- g) Stödinstrument <sup>(210)</sup>:
  - Bidrag/räntesubvention/avskrivning av skulder
  - Lån/förskott med återbetalningsskyldighet/bidrag som ska återbetalas
  - Garanti
  - Skatteförmån eller skattebefrielse.
  - Riskfinansiering.
  - Annat (precisera)
- h) Dag för beviljande och dag för offentliggörande

---

<sup>(207)</sup> Med undantag för affärshemligheter och andra konfidentiella uppgifter i vederbörligen motiverade fall och med förbehåll för kommissionens samtycke (kommissionens meddelande av den 1 december 2003 om tystnadsplikt vid beslut om statligt stöd C(2003) 4582, EUT C 297, 9.12.2003, s. 6).

<sup>208</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>(209)</sup> Bruttobidragsekvivalenten, eller i tillämpliga fall, investeringens storlek. Vid driftstöd kan det årliga stödbeloppet per stödmottagare tillhandahållas. För stödordningar i form av skatteförmåner kan detta belopp anges i de intervall som fastställs i punkt 84. Det belopp som ska offentliggöras är den högsta tillåtna skatteförmånen och inte det belopp som dras av varje år (t.ex. i samband med skatteavdrag ska den högsta tillåtna skattelättnaden offentliggöras i stället för det faktiska beloppet som kan bero på de skattepliktiga intäkterna och variera från år till år).

<sup>(210)</sup> Om stödet beviljas genom flera stödinstrument ska stödbeloppet anges per instrument.

- i) Stödets syfte.
- j) Namn på den eller de beviljande myndigheterna.
- k) I tillämpliga fall, namnet på den enhet som anförtrotts uppgiften och namnen på de finansiella intermediärer som valts
- l) Stödåtgärdens referens<sup>(211)</sup>.

---

<sup>(211)</sup> Tillhandahålls av kommissionen inom ramen för det anmälningsförfarande som avses i kapitel 3.