



EUROPA-  
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 18.6.2024  
C(2024) 3948 final

ANNEX

## **BILAG**

*til*

### **MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN**

**Godkendelse af indholdet af et udkast til  
MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN**

**Retningslinjer for statsstøtte til landtransport og multimodal transport**

## **BILAG**

### **MEDDELELSE FRA KOMMISSIONEN**

#### **Retningslinjer for statsstøtte til landtransport og multimodal transport**

#### **UDKAST**

#### **INDHOLDSFORTEGNELSE**

1.	Indledning.....	3
1.1	Generel baggrund .....	3
1.2	Formålet med disse retningslinjer .....	6
1.2.1	Jernbanesektoren .....	8
1.2.2	Sektoren for transport ad indre vandveje .....	11
1.2.3	Sektoren for multimodal transport .....	12
2.	Anvendelsesområde og definitioner .....	14
2.1	Anvendelsesområde.....	14
2.2	Definitioner .....	17
2.3	Retningslinjernes opbygning.....	22
3.	Foranstaltninger, der ikke skal anmeldes .....	22
4.	Støtte, der opfylder behovet for samordning af transport .....	23
4.1	Generelle forenelighedsbetingelser .....	23
4.1.1	Centrale forenelighedsbetingelser .....	23
4.1.2	Overholdelse af andre bestemmelser i EU-retten.....	26
4.1.3	Kumulering.....	27
4.1.4	Gennemsigtighed.....	27
4.2	Forenelighedsbetingelser for specifikke kategorier af støtte til samordning af transport.....	28
4.2.1	Driftsstøtte .....	28
4.2.2	Investeringsstøtte.....	35
5.	Støtte, der udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse inden for jernbanegodstransport.....	54
5.1	Almindelige bestemmelser .....	54
5.2	Ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse .....	55
5.3	Behov for en overdragelsesaftale, hvori forpligtelserne til offentlig tjeneste og principperne for beregning af kompensation præciseres.....	56
5.4	Overdragelsesperiodens varighed.....	57

5.5	Overholdelse af det fælles europæiske jernbanedirektiv og gennemsigthedsdirektivet.....	57
5.6	Overholdelse af EU's udbudsregler .....	57
5.7	Ligebehandling .....	58
5.8	Kompensationens størrelse .....	58
5.9	Yderligere krav, der kan være nødvendige for at sikre, at støtten ikke skader EU's almindelige interesser .....	58
5.10	Gennemsigthed.....	59
5.11	Betingelser og påbud knyttet til Kommissionens afgørelser.....	59
6.	Finansielle strømme i vertikalt integrerede jernbanevirksomheder .....	59
7.	Plan for efterfølgende evaluering .....	61
8.	Rapportering og overvågning.....	63
9.	Anvendelse .....	63
10.	Revision.....	64
	Bilag I.....	65
	Bilag II.....	68

## 1. INDLEDNING

### 1.1 Generel baggrund

1. Oprettelsen af et indre transportmarked har længe været et mål for Den Europæiske Union (EU), som er blevet fremmet af liberaliseringen. I EU har transport ad indre vandveje været fuldt liberaliseret siden 1990'erne <sup>(1)</sup>, og jernbanetransport er også gradvist blevet liberaliseret i de seneste årtier <sup>(2)</sup>.
2. Mellem 2001 og 2016 vedtog Rådet og Europa-Parlamentet fire lovgivningspakker om jernbanetransport med det formål gradvist at åbne markederne for jernbanetransport for konkurrence, både for godstransport og personbefordring. Markedet for jernbanegodstransport blev åbnet for konkurrence den 15. marts 2003 på det transeuropæiske jernbanegodstransportnet <sup>(3)</sup>, den 1. januar 2006 for international godstransport på hele det europæiske jernbanenet <sup>(4)</sup> og den 1. januar 2007 for jernbanegodscabotage <sup>(5)</sup>. Markedet for personbefordring med jernbane blev først åbnet for konkurrence i 2010 for international transport <sup>(6)</sup> og derefter fuldt ud i 2019 efter vedtagelsen af den "fjerde jernbanepakke" <sup>(7)</sup>, der havde til formål at fuldføre det fælles europæiske jernbaneområde, der blev oprettet ved direktiv 2012/34/EU ("det fælles europæiske jernbanedirektiv") <sup>(8)</sup>. Den fjerde jernbanepakke omfattede flere foranstaltninger, herunder den generelle ret for jernbanevirksomheder <sup>(9)</sup>, der er etableret i én medlemsstat, til at drive alle former for passagertjenester i Den Europæiske Union

---

<sup>(1)</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 3921/91 af 16. december 1991 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern godstransport og personbefordring ad indre vandveje i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 1), som har fundet anvendelse siden den 5. januar 1992, bygger på de generelle principper om ligebehandling og fri udveksling af tjenesteydelser, hvorefter transportvirksomheder har adgang til at udføre national transport ("cabotage") ad indre vandveje i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende. Rådets forordning (EØF) nr. 3921/91 af 16. december 1991 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern godstransport og personbefordring ad indre vandveje i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 1), som har fundet anvendelse siden den 2. august 1996, indførte fælles regler for fri udveksling af tjenesteydelser ad internationale indre vandveje.

<sup>(2)</sup> Det første lovgivningsinitiativ i begyndelsen af 1990'erne førte til vedtagelsen af Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25), som medlemsstaterne skulle gennemføre senest den 1. januar 1993.

<sup>(3)</sup> Artikel 10, stk. 3, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 23. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1).

<sup>(4)</sup> Artikel 1, stk. 2, litra a), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 164).

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

<sup>(6)</sup> Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF af 23. oktober 2007 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44) blev det internationale marked for personbefordring med jernbane åbnet for konkurrence med virkning fra den 1. januar 2010.

<sup>(7)</sup> Den fjerde jernbanepakke består af seks retsakter, der har til formål at fuldføre det indre marked for jernbanetjenester. Se [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2013_en).

<sup>(8)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32), der konsoliderer og ophæver direktiv 91/440/EØF, som ændret ved direktiv 2001/12/EF og direktiv 2004/51/EF, og direktiv 2007/58/EF med virkning fra den 17. juni 2015.

<sup>(9)</sup> Som defineret i artikel 3, nr. 1), i det fælles europæiske jernbanedirektiv, se fodnote (8).

(med visse begrænsninger) <sup>(10)</sup> og princippet om obligatorisk udbud i forbindelse med offentlige tjenesteydelseskontrakter på jernbaneområdet <sup>(11)</sup>.

3. Åbning af jernbanemarkedet kræver lige vilkår, navnlig mellem private og offentlige virksomheder, for at føre til effektiv konkurrence. Når de etablerede jernbaneselskaber er vertikalt integrerede og offentligt ejede, kan koncernintern refinansiering på ikkemarkedsmæssige vilkår fordreje konkurrencen, også fordi dette hæmmer markedsadgangen. De retlige rammer for finansielle transaktioner i offentlige og vertikalt integrerede virksomheder i jernbanesektoren skal derfor respekteres og håndhæves korrekt.
4. Det er også nødvendigt at sikre rimelige konkurrencevilkår for at fremme konkurrencen mellem forskellige transportformer under hensyntagen til de forskellige transportformers forskellige (positive og negative) eksterne virkninger <sup>(12)</sup>. En bæredygtig transportsektor er afgørende for at sikre konnektivitet i hele Europa, for at fremme økonomisk, social og territorial samhørighed i overensstemmelse med artikel 170 og 174 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ("traktaten") og for at nå EU's klimamål.
5. I sin hvidbog om transport fra 2011 <sup>(13)</sup> fastsatte Kommissionen et mål om en reduktion af transportemissionerne på 20 % mellem 2008 og 2030 <sup>(14)</sup> og en reduktion på mindst 60 % mellem 1990 og 2050. I sin meddelelse fra 2016 "En europæisk strategi for lavemissionsmobilitet" <sup>(15)</sup> foreslog Kommissionen foranstaltninger til at fremskynde dekarboniseringen af den europæiske transport. Den europæiske grønne pagt, som Kommissionen fremlagde i 2019 <sup>(16)</sup>, sigter mod at omstille Unionen til et retfærdigt og velstående samfund med en moderne, ressourceeffektiv og konkurrencedygtig økonomi, hvor der senest i 2050 ikke længere er nogen nettoemissioner af drivhusgasser <sup>(17)</sup>. Med henblik herpå fastsatte Kommissionen et mål om at reducere nettodrivhusgasemissionerne med mindst 55 % senest i 2030 i forhold til 1990-niveauerne <sup>(18)</sup>.

---

<sup>(10)</sup> Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/2370 af 14. december 2016 om ændring af direktiv 2012/34/EU for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk passagertransport med jernbane og forvaltning af jernbaneinfrastrukturen (EUT L 352 af 23.12.2016, s. 1) fik jernbanevirksomheder adgang til de nationale jernbanenet fra den 1. januar 2019 forud for den køreplan, som startede den 14. december 2020.

<sup>(11)</sup> Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/2338 af 14. december 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007 for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk personbefordring med jernbane (EUT L 354 af 23.12.2016, s. 22) blev forpligtelsen til at tildele kontrakter om offentlig trafikbetjening efter udbud indført pr. 3. december 2019 med en overgangsperiode, der sluttede den 24. december 2023.

<sup>(12)</sup> Den fælles transportpolitik skal også forfølge de miljømål, der er fastsat i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ("traktaten"). I traktatens artikel 11 fastsættes det, at "miljøbeskyttelseskrav skal integreres i udformningen og gennemførelsen af Unionens politikker og aktioner, især med henblik på at fremme en bæredygtig udvikling".

<sup>(13)</sup> En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem (COM(2011) 144 final af 28.3.2011), punkt 6.

<sup>(14)</sup> Med undtagelse af international søtransport, for hvilken den ønskede en reduktion af emissionerne på 40 % mellem 2005 og 2050.

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

<sup>(16)</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Den europæiske grønne pagt (COM(2019) 640 final af 11.12.2019).

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

<sup>(18)</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Styrkelse af Europas klimaambitioner for 2030 Investering i en klimaneutral fremtid til gavn for borgerne (COM (2020) 562 final af 17.9.2020).

6. I december 2020 fremlagde Kommissionen efter offentliggørelsen af evalueringen af hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" <sup>(19)</sup> sin strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet <sup>(20)</sup>. Denne strategi indeholdt en køreplan for at bringe europæisk transport på rette spor mod en bæredygtig og intelligent fremtid baseret på resultaterne af hvidbogen om transport fra 2011. De scenarier, der ligger til grund for strategien, og som er fælles for dem, der støtter klimaplanen for 2030, viser, at kombinationen af de foreslåede politiske foranstaltninger kan føre til en reduktion på 90 % i transportsektorens emissioner inden 2050. Fit for 55-pakken med lovgivningsforslag <sup>(21)</sup> har til formål at støtte opfyldelsen af disse mål ved bl.a. at fremme renere former for transport og transportbrændstoffer for at bringe EU på rette spor mod klimaneutralitet senest i 2050 <sup>(22)</sup>.
7. EU's mål om at opnå klimaneutralitet senest i 2050 kan ikke nås uden en grundlæggende grøn og digital omstilling af alle transportformer i den europæiske transportsektor.
8. Transportsektoren tegner sig for ca. en fjerdedel af alle drivhusgasemissioner fra menneskelige aktiviteter i EU og er en af hovedårsagerne til luftforurening. Transport har også andre negative eksterne virkninger (f.eks. støjforurening, ulykker og trængsel), som ikke i tilstrækkelig grad tages i betragtning i eksempelvis transportbrugernes omkostninger, især for vej- og lufttransport. Der er derfor behov for en målrettet indsats for at flytte mere trafik til mere bæredygtige transportformer og optimere multimodale logistikkæders ydeevne <sup>(23)</sup>. Den grønne omstilling af transportsektoren støttes af flere lovgivningsinitiativer, navnlig initiativer, der har til formål at skabe et omfattende transeuropæisk transportnet <sup>(24)</sup>, lette transport ad indre vandveje <sup>(25)</sup> og revidere direktivet om kombineret transport <sup>(26)</sup>. For at nå disse grønne mål er der behov for store investeringer. Konkurrencepolitikken, navnlig statsstøttereglerne, spiller en vigtig rolle med hensyn til at sætte EU i stand til at nå sine politiske mål i den grønne pagt, når markedet alene har utilstrækkelige midler eller incitamenter til at nå disse mål (se punkt 13), fordi de er retningsgivende for medlemsstaternes indsats for at afhjælpe de relevante markedssvigt, samtidig med at det sikres, at offentlig finansiel støtte ikke påvirker det indre markeds funktion unødigt.
9. Sikring af, at gods- og passagertrafikken kan flyde uafbrudt mellem nationale net og transportformer ("interoperabilitet"), er et overordnet mål for EU's transportpolitik, som

---

<sup>(19)</sup> SWD (2020) 0410 final af 10.12.2020.

<sup>(20)</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden (COM(2020) 789 final af 9.12.2020).

<sup>(21)</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget "Fit for 55": realisering af EU's klimamål for 2030 på vej mod klimaneutralitet (COM(2021) 550 final af 14.7. 2021).

<sup>(22)</sup> Afsnit 2.2.2 i den meddelelse, der henvises til i fodnote (21).

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

<sup>(24)</sup> Politikken for det transeuropæiske transportnet ("TEN-T-politikken") er baseret på Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1). Denne forordning er i øjeblikket ved at blive revideret for at gøre nettet sikrere, mere bæredygtigt, hurtigere og mere bekvemt for brugerne.

<sup>(25)</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – NAIADES III: Fremme af en fremtidssikret transport ad indre vandveje i Europa (COM(2021) 324 final af 24.6. 2021).

<sup>(26)</sup> Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

bidrager til at nå EU's vigtigste mål <sup>(27)</sup>. Transporten er blevet global, både med hensyn til de net, der anvendes af passagerer og gods, som i stigende grad er grænseoverskridende, og med hensyn til de involverede transportformer, idet rejser i stigende grad kombinerer flere transportløsninger. Men sammenkoblingen af transportnet og transportformer i hele EU hæmmes stadig af lovgivningsmæssige og tekniske hindringer. Der er behov for store investeringer i interoperabilitet for at fuldføre det fælles europæiske transportområde og sætte EU's borgere og virksomheder i stand til at drage fuld nytte af et indbyrdes forbundet transportområde. Der er også behov for betydelige investeringer i udbredelsen af digitale infrastrukturer, navnlig uafbrudt dækning med 5G-konnektivitetsinfrastruktur langs store transportkorridorer i Europa, der støtter en bred vifte af tjenester og højere automatiseringsniveauer på tværs af forskellige mobilitetsapplikationer <sup>(28)</sup>. Dette er et vigtigt mål for strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet og for at opnå vellykket digital omstilling af EU senest i 2030.

## 1.2 Formålet med disse retningslinjer

10. For at forhindre, at statsstøtte fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene i det indre marked og påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne, fastsættes princippet om forbud mod statsstøtte i traktatens artikel 107, stk. 1. For landtransportsektoren <sup>(29)</sup> bestemmes det undtagelsesvis i traktatens artikel 93, at støtte til samordning af landtransport og til opfyldelse af visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelig med traktaterne.
11. Domstolen har udtalt, at det i traktatens artikel 93 anerkendes, "at støtteforanstaltninger til transportvæsenet kun er forenelige med traktaten i ganske bestemte tilfælde, som ikke skader Fællesskabets almindelige interesser" <sup>(30)</sup>.
12. Med hensyn til støtte til samordning af landtransport finder Kommissionen, at begrebet "samordning af transportvæsenet" i traktatens artikel 93 har en betydning, der går videre end blot at fremme udviklingen af en økonomisk aktivitet. Det omfatter en indgriben fra de offentlige myndigheders side med henblik på at lede udviklingen inden for transportsektoren i den fælles interesse.
13. Forskellige markedssvigt kan berettige, at de offentlige myndigheder griber ind i landtransportsektoren. For det første har transportsektoren store negative eksterne virkninger, f.eks. trængsel eller forurening. Det er vanskeligt at tage højde for disse eksterne virkninger ved fastsættelsen af brugerafgifter for transportinfrastruktur. Det kan føre til prismæssig ulighed mellem de forskellige transportformer, som kan korrigeres ved at yde offentlig støtte til de transportformer, som har de laveste eksterne

---

<sup>(27)</sup> Disse omfatter et velfungerende indre marked, styrkelse af den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed og de europæiske transportnets konkurrenceevne og sikkerhed.

<sup>(28)</sup> Som anført i 5G-handlingsplanen fra 2016 (COM(2016) 118) og politikprogrammet for det digitale årti 2030, som danner grundlag for oprettelsen af et flerlandeprojekt for en paneuropæisk udrulning af 5G-korridorer (Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse (EU) 2022/2481 af 14. december 2022 om etablering af politikprogrammet for det digitale årti 2030). Forordningen om gigabitinfrastruktur (Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2024/1309 af 29. april 2024 om foranstaltninger til reduktion af omkostningerne ved etablering af gigabitnet til elektronisk kommunikation, om ændring af forordning (EU) 2015/2120 og om ophævelse af direktiv 2014/61/EU (EUT L, 2024/1309, 8.5.2024) finder anvendelse på rimelige anmodninger om adgang til fysisk infrastruktur med henblik på etablering af elementer af net med meget høj kapacitet.

<sup>(29)</sup> I henhold til traktatens artikel 100 finder traktatens afsnit VI "Transport" i princippet kun anvendelse på transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje. Disse tre typer transport betegnes generelt som "landtransport" i modsætning til transport ad sø- og luftvejen.

<sup>(30)</sup> Domstolens dom af 12.10.1978, Kommissionen mod Belgien, 156/77, EU:C:1978:180, præmis 10.

omkostninger. For det andet kan transportsektoren have samordningsvanskeligheder i økonomisk forstand, f.eks. i forbindelse med vedtagelse af en fælles standard for interoperabilitet for jernbanerne, eller ved sammenkoblingen af forskellige transportnet. For det tredje lider transportsektoren også under "first mover"-ulemper, som forhindrer udviklingen af de transportformer, der har de laveste eksterne omkostninger, men som ikke tiltrækker tilstrækkelige investeringer, fordi investeringer i disse transportformer ikke er tilstrækkeligt rentable. Endelig kan visse operatører i transportsektoren opleve vanskeligheder med at få adgang til finansiering på grund af deres stilling på markedet, hvilket betyder, at de mangler tilstrækkelige oplysninger.

14. For så vidt angår støtte til opfyldelse af visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, fastsætter forordning (EF) nr. 1370/2007 <sup>(31)</sup> betingelserne for, hvornår offentlig personbefordring med jernbane og andre skinnebaserede transportformer (sporvogne og metro) og ad vej (bustrafik) (og ad indre vandveje, hvis medlemsstaterne beslutter at anvende forordning (EF) nr. 1370/2007 på disse tjenester <sup>(32)</sup>) kan organiseres og finansieres efter den 2. december 2009 <sup>(33)</sup>. For så vidt angår godstransport blev der ved forordning (EF) nr. 1370/2007 fastsat en overgangsperiode på tre år fra den 3. december 2009, i henhold til hvilken forordning (EØF) nr. 1191/69 <sup>(34)</sup> fortsat fandt anvendelse på godstransporttjenester. Foreneligheden af støtte, der er udbetalt siden den 3. december 2012 til godstransport ad jernbane, vej og indre vandveje, er derfor indtil videre blevet vurderet af Kommissionen direkte i henhold til traktatens artikel 93 <sup>(35)</sup>.
15. I henhold til traktatens artikel 93 kan medlemsstaterne i visse tilfælde pålægge særlige forpligtelser for at sikre tilstrækkelige transporttjenester. Kommissionens politikker, der er omhandlet i punkt 5, har understreget behovet for at sikre tilstrækkelige dekarboniserede transporttjenester. Da forsyningssituationen i transportsektoren og Unionens behov viser, at der kan være mangel på kommercielt levedygtige tjenester inden for jernbanegodstransportsektoren, anerkender Kommissionen, at jernbanegodstransporttjenester kan være i hele samfundets interesse <sup>(36)</sup>, idet den pågældende medlemsstat under alle omstændigheder skal godtgøre, at de frembyder særegenheder i forhold til kommercielle godstjenester, hvis sådanne tjenester findes på markedet <sup>(37)</sup>. Kommissionen bemærker, at jernbanegodstransporttjenester ikke altid kan drives på et kommercielt grundlag og under særlige omstændigheder kan kræve offentlig finansiel støtte i form af kompensation for offentlig tjeneste. Det er op til medlemsstaterne

---

<sup>(31)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1).

<sup>(32)</sup> Artikel 1, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1370/2007, se fodnote (31).

<sup>(33)</sup> Betingelserne vedrører definitionen af forpligtelser til offentlig tjeneste, anvendelsesområdet for kontrakter om offentlig trafikbetjening, proceduren for indgåelse af sådanne kontrakter og beregning af den kompensation, der udbetales til operatører af offentlig trafikbetjening. Hvis bestemmelserne i forordning (EF) nr. 1370/2007 overholdes, anses kompensationen for at være forenelig med det indre marked og fritaget for kravet om forudgående underretning af Kommissionen i henhold til traktatens artikel 108, stk. 3.

<sup>(34)</sup> Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje (EFT 1969 I, s. 276), som ændret ved Rådets forordning (EØF) nr. 1893/91 af 20. juni 1991 (EFT L 169 af 26. juni 1969, s. 1).

<sup>(35)</sup> Se Kommissionens afgørelse af 24.11.2023 i sag SA.32953, Italien, State aid measures in favour of Trenitalia SpA (endnu ikke offentliggjort i EUT).

<sup>(36)</sup> Se meddelelse fra Kommissionen om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøtteregler på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT C 8 af 11.1.2012, s. 4), punkt 50.

<sup>(37)</sup> Se meddelelse fra Kommissionen om retningslinjer for fortolkningen af forordning (EF) nr. 1370/2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (EUT C 92 af 29.3.2014, s. 1) punkt 2.1.3.



at identificere deres transportbrugeres konnektivitetsbehov, og hvilken støtte der eventuelt er behov for. Inden medlemsstaterne overvejer at indføre forpligtelser til offentlig tjeneste for jernbanegodstransport, bør de imidlertid gøre, hvad der er muligt for at skabe gunstige lovgivningsmæssige og økonomiske rammebetingelser for jernbanegodstransporttjenester, som der er efterspørgsel efter, og som skal leveres på et kommercielt grundlag. Transporttjenesternes tilstrækkelighed skal vurderes i forhold til situationen med hensyn til udbud og efterspørgsel i transportsektoren og samfundets behov. Samtidig bør finansiel kompensation for disse forpligtelser være underlagt betingelser, der minimerer fordrejningerne af det indre marked. Der er derfor behov for klarhed med hensyn til betingelserne for, hvornår kompensation for offentlig tjeneste skal betragtes som forenelig med det indre marked i henhold til traktatens artikel 93.

16. De retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber, som Kommissionen vedtog i 2008 <sup>(38)</sup> ("retningslinjerne fra 2008"), kodificerede Kommissionens praksis med hensyn til anvendelsen af traktatens artikel 93 på jernbanevirksomheder. Retningslinjerne fra 2008 indeholdt også incitament til at øge jernbanetransportens andel. Retningslinjerne fra 2008 havde til formål at ledsage liberaliseringen af jernbanesektoren og fuldføre det fælles europæiske jernbanemarked med fuld interoperabilitet. Retningslinjerne fra 2008 har ingen udløbsdato, men i sin kvalitetskontrol i 2020 <sup>(39)</sup> konkluderede Kommissionen, at retningslinjerne fra 2008 skulle revideres for at afspejle Kommissionens beslutningspraksis vedrørende statsstøtte, der vurderes direkte i henhold til traktatens artikel 93, markedsudviklingen og de politiske mål, der forfølges med den europæiske grønne pagt.
17. Ved at udstede disse retningslinjer vil Kommissionen i) erstatte retningslinjerne fra 2008, ii) kodificere sin beslutningspraksis for anvendelse af statsstøtte til samordning af transport i henhold til traktatens artikel 93 (ikke kun til jernbanetransport, men også til transport ad indre vandveje og multimodal transport), iii) udstikke retningslinjer for de statsstøtteregler, der gælder for offentlig jernbanegodstransport, iv) gentage de regler, der gælder for vertikalt integrerede jernbanevirksomheder, og v) præcisere medlemsstaternes rapporteringsforpligtelser.
18. Formålet med denne revision er at bidrage til at opnå den omstilling til klimaneutralitet, der forfølges med den europæiske grønne pagt, samtidig med at der sikres lige vilkår inden for sektorerne jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport. Disse retningslinjer og Kommissionens nyligt vedtagne forordning om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 93, 107 og 108 ("gruppefritagelsesforordningen for transport" eller "gruppefritagelsesforordningen") <sup>(40)</sup> har til formål at stimulere bæredygtige transportformer ved at lede medlemsstaternes indsats i retning af de potentielt mindre konkurrencefordrejende former for støtte i landtransportsektoren.

### *1.2.1 Jernbanesektoren*

19. Jernbanesektoren er af strategisk betydning for EU. Jernbanerne transporterer ca. 1,6 milliarder ton gods og 9 milliarder passagerer om året i EU og er en vigtig bidragsyder til

---

<sup>(38)</sup> Meddelelse fra Kommissionen, Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber (EUT C 184 af 22.7.2008, s. 13).

<sup>(39)</sup> Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene af 30.10.2020, "*Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance*", SWD(2020)257 final.

<sup>(40)</sup> [Henvisning indsættes, når den er vedtaget].

EU's landtransportmix <sup>(41)</sup>, idet de leverer ren transport og en høj grad af effektivitet med hensyn til antallet af passagerer, der transporteres pr. køretøjstur. I betragtning af jernbanetransportens værdi som den mest bæredygtige og miljøvenlige motoriserede transportform er den afgørende for at nå målene i den europæiske grønne pagt. Men som det bekræftes af en undersøgelse bestilt af Kommissionen med henblik på revisionen af retningslinjerne fra 2008 <sup>(42)</sup> lider jernbanesektoren stadig under flere ulemper, som gør markedet ude af stand til at nå målene i EU's grønne pagt. Jernbanefaciliteterne kan med deres nuværende antal og kapacitet ikke støtte den ønskede stigning i trafikken, og jernbanenettet i hele EU er stadig i høj grad utilstrækkeligt på grund af manglende forbindelser mellem transportterminaler og manglende samordning mellem jernbanetransportsystemerne i de forskellige medlemsstater. En betydelig del af EU's flåde af rullende materiel er desuden ved at være udtjent, og fornyelsen heraf kan ikke tages for givet, da mindre jernbanevirksomheder måske ikke er i stand til at opretholde de nødvendige finansielle investeringer uden offentlig støtte.

20. Som Kommissionen fremhævede i sin kvalitetskontrol i 2020 <sup>(43)</sup>, er flere aspekter af retningslinjerne fra 2008 blevet forældet og anvendes reelt ikke længere. De betingelser for at annullere historisk gæld, der var direkte knyttet til jernbanetransportaktiviteterne, er f.eks. blevet forældet <sup>(44)</sup>. Det samme gælder de særlige betingelser for omstrukturering af jernbanevirksomhedernes godsdivisioner, som kun var gældende indtil den 1. januar 2010 <sup>(45)</sup>, og afsnittet om afskaffelse af ubegrænsede statsgarantier <sup>(46)</sup>. Nærværende retningslinjer indeholder ikke længere disse elementer.
21. De forenelighedskriterier for støtte til erhvervelse og fornyelse af rullende materiel, der var fastsat i retningslinjerne fra 2008 <sup>(47)</sup>, henviste ligeledes til andre retningslinjer for statsstøtte, der er udløbet eller er blevet erstattet i mellemtiden <sup>(48)</sup>. Disse betingelser er afskaffet i nærværende retningslinjer, og der fastsættes i stedet nye betingelser for støtte til anskaffelse af rullende materiel for at lette nye aktørers adgang til markedet og/eller vækst (se afsnit 4.2.2.3). Ved udformningen af de nye betingelser har Kommissionen

---

<sup>(41)</sup> I 2019, inden covid-19-pandemien brød ud, nåede EU's passagertrafik op på 414 milliarder passager-km ud af i alt ca. 6 billioner passager-km landtransport. For at forhindre spredningen af covid-19-pandemien traf landene restriktive foranstaltninger i marts 2020, som havde en betydelig indvirkning på personbefordringen med jernbane. Trods et støt opsving i trafikmængden i forhold til 2019 var antallet af jernbanepassagerer i medlemsstaterne i 2021 stadig 37 % lavere end i 2019. Hvad angår godstransport i EU nåede mængden i 2018 op på 400 milliarder ton-km ud af de i alt 2,5 billioner ton-km landtransport. Covid-19-restriktionerne havde også en betydelig indvirkning på jernbanegodstransporten, om end på et lavere niveau end for personbefordringen. I 2021 nåede EU's trafikmængde næsten op på højdepunktet i 2018 med 399 milliarder ton-km (kilde: [Eurostat](#)).

<sup>(42)</sup> Konsekvensanalyse til støtte ved revisionen af Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber [E.CA Economics et al. (2022)].

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

<sup>(44)</sup> Kapitel 4 i retningslinjerne fra 2008, se fodnote (38). Punkt 56 i retningslinjerne fra 2008 vedrører støtte, der har til formål at kompensere for gæld, som klart er konstateret og afgrænset samt opstået før den 15. marts 2001 eller den senere dato for den pågældende medlemsstats tiltrædelse af Den Europæiske Union.

<sup>(45)</sup> Kapitel 5 i retningslinjerne fra 2008, se fodnote (38).

<sup>(46)</sup> Kapitel 7 i retningslinjerne fra 2008, se fodnote (38). Ifølge punkt 4.1. i Kommissionens meddelelse om anvendelsen af EF-traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte i form af garantier (EUT C 155 af 20.6.2008, s. 10) er ubegrænsede garantier i princippet uforenelige med traktaten. Dette gælder for alle økonomiske sektorer, herunder transportsektoren.

<sup>(47)</sup> Kapitel 3 i retningslinjerne fra 2008, se fodnote (38).

<sup>(48)</sup> Dvs. Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder (EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2), EF-retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse (EUT C 82 af 1.4.2008, s. 1), retningslinjer for statsstøtte med regionalt sigte for 2007-2013 (EUT C 54 af 4.3.2006, s. 13), Kommissionens forordning (EF) nr. 70/2001 af 12.1.2001 om anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 på statsstøtte til små og mellemstore virksomheder (EFT L 10 af 13.1.2001, s. 33) og forordning (EØF) nr. 1191/69 (jf. fodnote (34)), som alle ikke længere er i kraft.

taget hensyn til, at flåden af rullende materiel generelt nærmer sig eller allerede har overskredet sin forventede levetid <sup>(49)</sup>, at manglen på teknisk standardisering på tværs af medlemsstaterne forhindrer udveksling af rullende materiel på tværs af medlemsstaterne <sup>(50)</sup>, og at små og mellemstore jernbanevirksomheder (SMV'er) og nye aktører har vanskeligt ved at forny eller udvide deres flåder på grund af de høje investeringsomkostninger ved erhvervelse af rullende materiel og vanskeligheder med at få adgang til finansiering <sup>(51)</sup>.

22. For så vidt angår støtte til samordning af transport indeholder disse retningslinjer de nye elementer, der er beskrevet i punkt 23-26.
23. I modsætning til retningslinjerne fra 2008 finder disse retningslinjer ikke kun anvendelse på jernbanevirksomheder, men også på andre jernbaneoperatører <sup>(52)</sup>. De finder også anvendelse på virksomheder, der opererer på efterspørgselssiden af jernbanetransportsektoren, dvs. transportarrangører (f.eks. logistikvirksomheder, speditører og multimodale transportvirksomheder), i det omfang de vælger at anvende jernbanetransport i stedet for vejtransport.
24. Hvad angår driftsstøtte, var det nødvendigt at ajourføre forenelighedskriterierne i retningslinjerne fra 2008 for støtte til brug af jernbaneinfrastruktur og støtte til reduktion af eksterne omkostninger <sup>(53)</sup>. De erfaringer, som Kommissionen har gjort i forbindelse med vurderingen af støtte ydet i henhold til retningslinjerne fra 2008, har vist, at disse regler skulle forenkles og strømlines for at afhjælpe det specifikke markedssvigt, de var udformet til at afhjælpe. Selv om disse retningslinjer ikke indeholder et afsnit om støtte til brug af infrastruktur, som blev medtaget i punkt 98, litra a), i retningslinjerne fra 2008, kan medlemsstaterne anvende støtte til at reducere de eksterne omkostninger ved transport baseret på metoden for eksterne omkostninger til fortsat at dække omkostningerne i forbindelse med brug af infrastruktur (se afsnit 4.2.1.1). For yderligere at lette udviklingen af nye kommercielle jernbaneforbindelser omfatter disse retningslinjer desuden driftsstøtte til etablering af nye kommercielle jernbanegodsforbindelser og nye kommercielle jernbanepassagerforbindelser i forbindelse med grænseoverskridende personbefordring med jernbane eller personbefordring med jernbane over lange afstande (se afsnit 4.2.1.2).
25. På grundlag af erfaringerne med retningslinjerne fra 2008 om interoperabilitetsstøtte og i betragtning af de forskellige typer fordele, der ligger til grund for investeringer i trafikstyringssystemer <sup>(54)</sup>, skelnes der i disse retningslinjer mellem

---

<sup>(49)</sup> Selv om der er forskelle mellem medlemsstaterne, vil størrelsen af EU's flåde af rullende materiel, navnlig passagertog, med den nuværende fornyelseshastighed (som konstateret i de seneste ti år) falde i løbet af de næste ti år.

<sup>(50)</sup> Den manglende tekniske standardisering skyldes forskelle i jernbaneinfrastrukturen i de forskellige medlemsstater med hensyn til signalsystemer, elektrificering, spændingssystemer og sporvidde (som i visse medlemsstater, f.eks. Spanien, Portugal, Irland og Finland, er forskellig fra den standardsporvidde på 1 435 mm, der er mest udbredt i EU).

<sup>(51)</sup> Adgang til brugt rullende materiel kan ikke betragtes som et reelt alternativ til indkøb eller leasing af nyt rullende materiel på grund af den begrænsede udvikling af brugtmarkeder for rullende materiel.

<sup>(52)</sup> Udtrykket "jernbaneoperatør" omfatter ikke kun "jernbanevirksomheder" som omhandlet i det fælles europæiske jernbanedirektiv, se fodnote (8) (dvs. enhver offentlig eller privat virksomhed, hvis hovedaktivitet består i godstransport og/eller passagertransport med jernbane, og som er forpligtet til at sørge for trækraften), men også andre jernbaneselskaber, der leverer jernbanetransportydelse, men ingen trækraft (dvs. som skal leje lokomotiver for at levere deres ydelse).

<sup>(53)</sup> Kapitel 6 i retningslinjerne fra 2008, se fodnote (38).

<sup>(54)</sup> Jernbanetransportens stærke europæiske dimension gør jernbanetransport meget følsom over for manglende interoperabilitet og samordning mellem nationale jernbanenet, hvilket kan påvirke dens konkurrenceevne. Dette er især tilfældet med jernbanegodstransport, hvoraf ca. halvdelen foregår på tværs af grænserne.

interoperabilitetsstøtte (afsnit 4.2.2.4) og støtte til teknisk tilpasning og modernisering af rullende materiel (afsnit 4.2.2.5). Investeringer i interoperabilitet (f.eks. investeringer, der er nødvendige for den grænseoverskridende harmonisering af trafikstyringssystemer) er udsat for en højere grad af markedssvigt, navnlig samordningssvigt og "first mover"-ulemper for markedsoperatørerne<sup>(55)</sup>. Kommissionen vil vurdere støtte, der har til formål at fremme digitalisering for at lette trafikstyring, kontinuerlige trafikstrømme og/eller sikkerheden i forbindelse med togdrift, efter afsnittene i disse retningslinjer om støtte til interoperabilitet (afsnit 4.2.2.4) og støtte til teknisk tilpasning og modernisering (afsnit 4.2.2.5).

26. I modsætning til retningslinjerne fra 2008, som ikke omfattede støtte til jernbanetransportfaciliteter<sup>(56)</sup>, indeholder disse retningslinjer detaljerede forenelighedsregler for støtte til investering i etablering, opgradering og fornyelse af faciliteter til jernbanetransport (afsnit 4.2.2.1 og 4.2.2.2). Disse regler gør status over den beslutningspraksis, som Kommissionen har udviklet med henblik på at vurdere foreneligheden af statsstøtte i landtransportsektoren i henhold til traktatens artikel 93.
27. Nærværende retningslinjer indeholder et særligt kapitel om foreneligheden af støtte, der skal godtgøre operatører for opfyldelse af visse forpligtelser, der har sammenhæng med leveringen af en offentlig tjenesteydelse i jernbanegodstransportsektoren (kapitel 5).
28. Endelig indeholder disse retningslinjer et særligt kapitel, der gentager reglerne for finansielle strømme i vertikalt integrerede jernbanevirksomheder (kapitel 6).

### *1.2.2 Sektoren for transport ad indre vandveje*

29. EU's net af indre vandveje strækker sig over 25 medlemsstater og omfatter ca. 41 000 km indre vandveje. Hvert år transporteres ca. 150 milliarder ton-km fragt med ca. 15 000 fragtskibe ad indre vandveje, og der er ca. 3 000 passagerskibe til endagsture og 430 krydstogtskibe (fartøjer med en kapacitet på over 12 passagerer) i drift<sup>(57)</sup>. Der er et betydeligt potentiale for at øge transportandelen af transport ad indre vandveje, hvilket vil reducere drivhusgasemissionerne. Med henblik herpå skal transport ad indre vandveje dog kunne konkurrere på lige vilkår med andre transportformer.
30. Retningslinjerne fra 2008 fandt ikke anvendelse på sektoren for transport ad indre vandveje. I de senere år har Kommissionen godkendt statsstøtte til fremme af samordningen af transport i sektoren for transport ad indre vandveje direkte i henhold til traktatens artikel 93. Nærværende retningslinjer kodificerer Kommissionens beslutningspraksis i denne henseende og fastsætter klare kriterier for foreneligheden af støtte til transport ad indre vandveje. I overensstemmelse med den tilgang, der følges for jernbanesektoren, finder disse retningslinjer anvendelse på operatører, der er aktive både på udbudssiden (dvs. støtte til operatører på indre vandveje) og på efterspørgselssiden (dvs. transportarrangører som f.eks. logistikvirksomheder, speditører og multimodale transportvirksomheder, i det omfang de vælger at skifte fra vej til indre vandveje).

---

Jernbanepassagertrafikken har hidtil hovedsagelig været indenlandsk, idet under 10 % var grænseoverskridende i 2021 (kilde: [Eurostat](#)). Den har dog et stort grænseoverskridende potentiale, navnlig med hensyn til grænseoverskridende nattransport.

<sup>(55)</sup> Konsekvensanalyse til støtte for revisionen af Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber, se fodnote (42), afsnit 4.7 og 5.5.

<sup>(56)</sup> Kapitel 2 i retningslinjerne fra 2008 (se fodnote 38) omfattede kun virkningerne af offentlig finansiering af infrastruktur for jernbanevirksomheder.

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

31. Disse retningslinjer fastsætter forenelighedsbetingelser for driftsstøtte og investeringsstøtte i sektoren for transport ad indre vandveje. Med hensyn til driftsstøtte gælder reglerne for støtte til nedbringelse af de eksterne omkostninger ved jernbanetransport og etablering af nye kommercielle forbindelser også for transport ad indre vandveje (se afsnit 4.2.1.1 og afsnit 4.2.1.2). Med hensyn til investeringsstøtte omfatter disse retningslinjer både støtte til etablering, opgradering og fornyelse af faciliteter i sektoren for transport ad indre vandveje (se afsnit 4.2.2.1) og støtte til anskaffelse af fartøjer til transport ad indre vandveje for at lette adgangen til finansiering af investeringer i flåden (se afsnit 4.2.2.3). Med hensyn til opgradering af fartøjer til transport ad indre vandveje skelnes der i disse retningslinjer i overensstemmelse med tilgangen i jernbanesektoren mellem støtte til investering i interoperabilitet (afsnit 4.2.2.4) og støtte til teknisk tilpasning og modernisering af fartøjer (afsnit 4.2.2.5). Kommissionen vil i henhold til disse to afsnit i retningslinjerne vurdere støtte, der har til formål at fremme digitalisering for at lette trafikstyring, kontinuerlige trafikstrømme og/eller sikkerheden i forbindelse med transport ad indre vandveje.
32. Den europæiske sektor for transport af indre vandveje har en relativt gammel flåde, og sektoren synes generelt at have vanskeligt ved at øge sin andel af trafikken i forhold til andre transportformer. Mellem 2014 og 2020 faldt antallet af operatører inden for transport ad indre vandveje, der er aktive inden for både godstransport og personbefordring, og den tilgængelige lastekapacitet er også faldet støt siden 2011. Ved udarbejdelsen af disse nye regler har Kommissionen taget hensyn til disse forhold og til den omstændighed, at sektoren for transport ad indre vandveje hovedsagelig består af SMV'er, familievirksomheder og mindre havne, og det betyder, at de har vanskeligt ved at foretage dyre investeringer for at nå målene i den europæiske grønne pagt <sup>(58)</sup>. De fleste operatører i sektoren for transport af indre vandveje er SMV'er, som ofte ikke er i stand til at forny eller udvide deres flåde på grund af vanskeligheder med at få adgang til markedsfinansiering. Ifølge disse retningslinjer er SMV'er derfor de eneste mulige modtagere af støtte til anskaffelse af fartøjer til transport ad indre vandveje. Dette gør det muligt at kanalisere denne type støtte derhen, hvor der er størst behov for den, for at fremme udviklingen af sektoren for transport af indre vandveje.

### *1.2.3 Sektoren for multimodal transport*

33. Multimodal transport, dvs. transport af gods eller passagerer med mindst to forskellige transportformer, er afgørende for at muliggøre en større udbredelse af jernbanetransport og transport ad indre vandveje, da de alene sjældent leverer dør til dør-transportløsninger. Bæredygtig multimodal transport, der leverer forbindelser på den sidste kilometer og fra dør til dør, kombinerer bedre miljøpræstationer og energieffektivitet inden for ikke-vejgående transport med vejtransportens tilgængelighed og fleksibilitet. Den er derfor afgørende for at nå målene i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet og den europæiske grønne pagt.
34. Selv om mængden af multimodal godstransport er steget betydeligt i løbet af de seneste 30 år, dominerer vejtransport stadig godstransporten i EU. Multimodal godstransport er ofte ikke konkurrencedygtig i forhold til ren vejtransport på grund af mangler med hensyn til tilgængelighed, pålidelighed, punktlighed og hastighed i forskellige led i kæden (dvs. i de tjenester, der leveres med jernbane- og vandvejstransport, omladningsterminaler og vejtransport på den sidste kilometer), og fordi der ikke er taget tilstrækkeligt hensyn til de negative eksterne virkninger af vejtransport.

---

<sup>(58)</sup> Europa-Parlamentet, På vej mod en fremtidssikret transport ad indre vandveje i Europa (P9\_TA (2021) 0367), [https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367\\_DA.html](https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_DA.html).

35. Når multimodal godstransport kun består i varebevægelser i en og samme lasteenhed eller et og samme køretøj/fartøj ved hjælp af flere på hinanden følgende transportformer (hvor selve varerne ikke håndteres ved skift af transportform), kaldes den "intermodal transport" <sup>(59)</sup>. "Kombineret transport" er en underkategori af intermodal transport, der udtrykkeligt er reguleret på EU-plan ved direktivet om kombineret transport <sup>(60)</sup>. Direktivet om kombineret transport er den eneste EU-retsakt, der i øjeblikket direkte støtter intermodal transport og tilskynder til omstilling fra vejgodstransport til transportformer med lavere emissioner (transport ad indre vandveje, søtransport og jernbanetransport). Direktivet om kombineret transport blev vedtaget i 1975 <sup>(61)</sup> og er ændret flere gange for at finde anvendelse på en bredere vifte af operationer. Den [*dato – indsættes efter vedtagelsen*] vedtog Europa-Parlamentet og Rådet et direktiv om ændring af direktivet om kombineret transport på grundlag af et forslag fra Kommissionen af 7. november 2023 <sup>(62)</sup>.
36. Formålet med direktivet om kombineret transport er at forbedre transportens miljøpræstationer ved at skabe gunstigere lovgivningsmæssige og økonomiske vilkår for mere miljøvenlig godstransport, jf. nævnte direktiv. Det endelige mål er at reducere omkostningerne for slutbrugeren – dvs. transportarrangøren – for at gøre kombineret transport konkurrencedygtig med ren vejtransport. Det præciseres, at finansiel støtte, som medlemsstaterne yder til kombineret transport, der opfylder betingelserne i direktivet om kombineret transport, kan udgøre statsstøtte. Statsstøtte, der ydes af medlemsstaterne i overensstemmelse med direktivet om kombineret transport, bør også opfylde de gældende forenelighedsbetingelser, der er fastsat enten i gruppefritagelsesforordningen for transport, i disse retningslinjer for bæredygtig multimodal transport eller i andre relevante statsstøtteretlige instrumenter (se kapitel 3).
37. I disse retningslinjer fastsættes forenelighedsbetingelserne for driftsstøtte og investeringsstøtte i sektoren for multimodal transport med henblik på at fremme bæredygtig multimodal transport. Ifølge disse retningslinjer betragtes multimodal transport som "bæredygtig", hvis mindst en af de anvendte transportformer er jernbane eller indre vandveje eller veje, hvis sidstnævnte kombineres med nærskibsfart. Det præciseres, at der ifølge disse retningslinjer kun ydes støtte til nærskibsfart, hvis den kombineres med landtransport (dvs. med jernbane, indre vandveje eller vej).
38. For driftsstøtte gælder reglerne for støtte til nedbringelse af de eksterne omkostninger ved transport, der gælder for jernbanetransport, også for bæredygtig multimodal transport (afsnit 4.2.1.1). I modsætning til retningslinjerne fra 2008, som ikke vedrørte etablering af nye kommercielle forbindelser, fastsætter disse retningslinjer specifikke betingelser for tildeling af denne type støtte ved at kodificere den beslutningspraksis, som Kommissionen har udviklet (afsnit 4.2.1.2).
39. Med hensyn til investeringsstøtte omfatter disse retningslinjer støtte til multimodale transportfaciliteter og støtte til opgradering af udstyr til bæredygtig multimodal transport.

---

<sup>(59)</sup> Det forhold, at den intermodale enhed og/eller det intermodale køretøj eller fartøj forbliver det samme, når der skiftes transportform, reducerer godshåndteringen med deraf følgende lavere risiko for skader eller tab af varer.

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

<sup>(61)</sup> Rådets direktiv 75/130/EØF af 17. februar 1975 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport (jernbane/landevej) mellem medlemsstaterne (EFT L 48 af 22.2.1975, s. 31).

<sup>(62)</sup> Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 92/106/EØF for så vidt angår en støtteramme for intermodal godstransport og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1056 for så vidt angår beregning af besparelser i eksterne omkostninger og generering af aggregerede data, COM(2023) 702 final, 7.11.2023.

Støtte til disse multimodale transportfaciliteter er begrænset til støtte til investering i multimodale faciliteter til transport ad jernbane og indre vandveje (afsnit 4.2.2.1). Det præciseres, at disse retningslinjer også finder anvendelse på statsstøtte til multimodale transportfaciliteter, der er beliggende i søhavne og har forbindelser med jernbane eller indre vandveje. Med hensyn til opgradering af udstyr til bæredygtig multimodal transport skelnes der i disse retningslinjer i overensstemmelse med tilgangen i jernbanesektoren og sektoren for transport af indre vandveje mellem støtte til investering i interoperabilitet (afsnit 4.2.2.4) og støtte til teknisk tilpasning og modernisering af udstyr til bæredygtig multimodal transport (afsnit 4.2.2.5). Disse retningslinjer omfatter ikke støtte til anskaffelse af udstyr til bæredygtig multimodal transport. En sådan støtte falder ind under gruppefritagelsesforordningen, hvis den vedrører intermodale lasteenheder og/eller kraner om bord på fartøjer og ydes af medlemsstaterne i form af støtteordninger på meget specifikke betingelser. Ud over disse tilfælde finder Kommissionen, at støtte til anskaffelse af udstyr til bæredygtig multimodal transport (f.eks. sættevogne, der kan løftes med kran) kun kan godkendes undtagelsesvis, og den vil derfor vurdere sådan støtte direkte i henhold til traktatens artikel 93.

## **2. ANVENDELSESOMRÅDE OG DEFINITIONER**

### **2.1 Anvendelsesområde**

40. Disse retningslinjer finder anvendelse på statsstøtte <sup>(63)</sup> til virksomheder i jernbanesektoren, sektoren for transport ad indre vandveje og sektoren for bæredygtig multimodal transport <sup>(64)</sup>, i det omfang støtteforanstaltningerne falder ind under kapitel 4 eller kapitel 5 i disse retningslinjer.
41. I disse retningslinjer fastsættes kriterierne for forenelighed med traktatens artikel 93 af følgende støtte:
  - a) støtte til jernbanesektoren, sektoren for transport ad indre vandveje og sektoren for multimodal transport, der opfylder behovet for samordning af transport (kapitel 4)
  - b) støtte i jernbanegodstransportsektoren til godtgørelse af virksomheder for opfyldelsen af visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse (kapitel 5).
42. For så vidt angår støtte til samordning af transport inden for jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport finder disse retningslinjer også anvendelse på virksomheder, der transporterer passagerer og/eller gods ad indre vandveje og multimodal transport, og på virksomheder, der opererer på efterspørgselssiden af

---

<sup>(63)</sup> Traktatens artikel 107, stk. 1, definerer begrebet som "statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, [...] i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne". Statslige interventioner, der ikke opfylder en af betingelserne i traktatens artikel 107, stk. 1, udgør ikke statsstøtte. De skal derfor ikke underkastes vurderingen af foreneligheden i disse retningslinjer. Navnlig udgør EU-finansiering, der forvaltes centralt af EU-institutioner, EU-agenturer, EU-fællesforetagender eller andre EU-organer, og som ikke direkte eller indirekte er under medlemsstaternes kontrol, ikke statsstøtte. Det gælder f.eks. for finansiering fra EU i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153 af 7. juli 2021 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten og om ophævelse af forordning (EU) nr. 1316/2013 og (EU) nr. 283/2014 (EUT L 249 af 14.7.2021, s. 38).

<sup>(64)</sup> Det understreges, at bæredygtige multimodale transporttjenester, der kombinerer en landtransportstrækning med nærskibsfart, også er fuldt ud omfattet af disse retningslinjer og vurderes i henhold til traktatens artikel 93.

landtransportsektoren, dvs. transportarrangører <sup>(65)</sup>, som er dem, der vælger mellem transportformer. Erfaringen har vist, at jernbanevirksomheder kun er nogle blandt flere nøgleaktører, der bidrager til modalskiftet til bæredygtig landtransport. Kommissionen har desuden fastlagt beslutningspraksis for anvendelsen af principperne i retningslinjerne for statsstøtte fra 2008 på støtteforanstaltninger, hvis direkte støttemodtagere er logistikvirksomheder, der benytter jernbanetransporttydelser, frem for jernbanevirksomheder <sup>(66)</sup>. Principperne i disse retningslinjer var nemlig også velegnede til at undersøge foreneligheden af støtte, som jernbanevirksomheder kun indirekte modtager.

43. Følgende former for støtte, der opfylder behovet for samordning af transport, jf. afsnit 4.2.1 og 4.2.2, er omfattet af disse retningslinjer: i) støtte til nedbringelse af eksterne omkostninger ved transport, ii) støtte til etablering af nye kommercielle forbindelser, iii) støtte til etablering, opgradering og fornyelse af unimodale og multimodale faciliteter til transport ad jernbane og indre vandveje, iv) støtte til etablering, opgradering og/eller fornyelse af private sidespor, v) støtte til anskaffelse af køretøjer til jernbanetransport eller fartøjer til transport ad indre vandveje, vi) interoperabilitetsstøtte og vii) støtte til teknisk tilpasning og modernisering.
44. Som nævnt i punkt 39 omfatter disse retningslinjer ikke investeringsstøtte til anskaffelse af udstyr til bæredygtig multimodal transport. En sådan støtte falder ind under gruppefritagelsesforordningen for transport, hvis den vedrører intermodale lasteenheder og/eller kraner om bord på fartøjer og ydes af medlemsstaterne i form af støtteordninger på meget specifikke betingelser. Ud over disse tilfælde finder Kommissionen, at støtte til anskaffelse af udstyr til bæredygtig multimodal transport kun kan godkendes undtagelsesvis, og den vil derfor vurdere sådan støtte direkte i henhold til traktaten.
45. Disse retningslinjer omfatter ikke statsstøtte til havneinfrastruktur <sup>(67)</sup>. Kommissionen vil fortsat vurdere statsstøtte til havneinfrastruktur direkte i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra c), hvis den ikke er gruppefritaget i henhold til Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 <sup>(68)</sup>, eller, hvis havneinfrastrukturen er nødvendig for leveringen af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse og ikke er gruppefritaget i henhold til Kommissionens afgørelse 2012/21/EU <sup>(69)</sup>, efter reglerne i Kommissionens meddelelse

---

<sup>(65)</sup> F.eks. logistikvirksomheder, speditører og multimodale transportvirksomheder.

<sup>(66)</sup> F.eks. Kommissionens afgørelse af 24.10.2022 i sag SA.100463, Nederlandene, Aid scheme to promote the modal shift from road to rail and inland waterways, betragtning 49 (EUT C 461 af 2.12.2022, s. 1). Kommissionens afgørelse af 15.5.2020 i sag SA.53615, Italien, Interventions in favour of the city of Genoa, betragtning 55 (EUT C 206 af 19.6.2020, s. 1), Kommissionens afgørelse af 20.12.2018 i sag SA.50115, Italien, Intermodal rail transport of iron slabs in the FVG region, betragtning 58 (EUT C 90 af 8.3.2019, s. 2), Kommissionens afgørelse af 6.12.2017 i sag SA.48858, Italien, Aid scheme supporting combined transport in the Province of Bolzano, betragtning 53 (EUT C 158 af 4.5.2018, s. 6), Kommissionens afgørelse af 25.7.2017 i sag SA.46806, Italien, Aid to combined transport in the Province of Trento, betragtning 46 (EUT C 442 af 22.12.2017, s. 2), Kommissionens afgørelse af 29.4.2016 i sag SA.41033, Italien, Integrated transport scheme in the Province of Trento, betragtning 44 (EUT C 220 af 17.6.2016, s. 2), Kommissionens afgørelse af 13.6.2014 i sag SA.38152, Italien, Aid in favour of rail freight transport in Emilia Romagna region, betragtning 27 (EUT C 282 af 22.8.2014, s. 23), og Kommissionens afgørelse af 16.12.2011 i sag SA.32603, Italien, Subsidy scheme "Ferrobonus" for combined transport, betragtning 26 (EUT C 88 af 24.3.2012, s. 1).

<sup>(67)</sup> Som defineret i Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1).

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

<sup>(69)</sup> Kommissionens afgørelse 2012/21/EU af 20. december 2011 om anvendelse af bestemmelserne i artikel 106, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste ydet til visse virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L 7 af 11.1.2012, s. 3).



om Den Europæiske Unions rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste (rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse) <sup>(70)</sup>, jf. traktatens artikel 106, stk. 2. For at undgå tvivl, som nævnt i punkt 39 og præciseret i punkt 123, omfatter disse retningslinjer også støtte til investering i multimodale transportfaciliteter, der er beliggende i søhavne og har forbindelser med jernbane eller indre vandveje.

46. Statsstøtte til klima, miljøbeskyttelse og energi er underlagt reglerne i Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til klima, miljøbeskyttelse og energi fra 2022 <sup>(71)</sup>. For så vidt angår jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport vil Kommissionen derfor fortsat vurdere foreneligheden af støtte til investering i renere køretøjer og renere mobilt terminaludstyr efter Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til klima, miljøbeskyttelse og energi fra 2022 <sup>(72)</sup>. På samme måde er støtte til investering i støjreduktion inden for jernbanetransport ikke omfattet af disse retningslinjer, men er omfattet af Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til klima, miljøbeskyttelse og energi fra 2022 <sup>(73)</sup> (med særlige regler for støtte til forebyggelse eller reduktion af forurening bortset fra drivhusgasser).
47. For så vidt angår støtte i jernbanesektoren, der udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, skabes der med forordning (EF) nr. 1370/2007 <sup>(74)</sup> en specifik retlig ramme for offentlig personbefordring med jernbane og ad vej (og ad indre vandveje, hvis medlemsstaterne beslutter at anvende forordning (EF) nr. 1370/2007 på disse tjenester <sup>(75)</sup>). For så vidt angår offentlig transport omfatter disse retningslinjer derfor kun kompensation for offentlig tjeneste i forbindelse med levering af jernbanegodstransporttjenester. Kommissionen vil fortsat vurdere kompensation for offentlig tjeneste, der betales for udførelse af godstransport ad indre vandveje (og personbefordring ad indre vandveje, hvis den ikke er omfattet af forordning (EF) nr. 1370/2007), direkte i henhold til traktatens artikel 93.
48. I disse retningslinjer præciseres betingelserne for vurdering af støtte til jernbanegodstransport efter traktatens artikel 93 med henblik på at godtgøre virksomheder for opfyldelse af visse forpligtelser, der har sammenhæng med leveringen af en offentlig tjenesteydelse <sup>(76)</sup>. Betingelserne afspejler de principper, som Kommissionen har fastlagt i sine rammebestemmelser for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse <sup>(77)</sup>, som i modsætning til meddelelsen om anvendelsen af EU's statsstøtteregele på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse ("meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse") <sup>(78)</sup> ikke finder direkte anvendelse på jernbanegodstransporttjenester, da den udtrykkeligt udelukker landtransport fra sit anvendelsesområde. Disse retningslinjer indeholder også

---

<sup>(70)</sup> Meddelelse fra Kommissionen, Den Europæiske Unions rammebestemmelser for statsstøtte i form af kompensation for offentlig tjeneste (2011) (EUT C 8 af 11.1.2012, s. 15).

<sup>(71)</sup> Meddelelse fra Kommissionen, Retningslinjer for statsstøtte til klima, miljøbeskyttelse og energi 2022 (EUT C 80 af 18.2.2022, s. 1).

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

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

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

<sup>(75)</sup> Se Artikel 1, stk. 2, i forordning (EF) nr. 1370/2007, se fodnote (31).

<sup>(76)</sup> Kommissionen vil således fortsat vurdere foreneligheden af støtte i sektoren for godstransport ad indre vandveje med henblik på at godtgøre virksomheder for opfyldelse af visse forpligtelser, der har sammenhæng med leveringen af en offentlig tjenesteydelse, direkte i henhold til traktatens artikel 93.

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

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

specifikke præciseringer, der er nødvendige på grund af landtransportsektorens særlige behov.

49. Disse retningslinjer (kapitel 6) gentager også de principper, der gælder for finansielle strømme inden for vertikalt integrerede jernbanevirksomheder.
50. Betingelserne i disse retningslinjer gælder for støtteordninger og for individuel støtte, uanset om støtten er baseret på en støtteordning eller ydes ad hoc, medmindre andet er fastsat.
51. Disse retningslinjer finder anvendelse på virksomheder af enhver størrelse, medmindre andet er angivet.
52. Kriseramte virksomheder som defineret i Kommissionens rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikkefinansielle virksomheder <sup>(79)</sup> kan ikke modtage støtte i henhold til disse retningslinjer, fordi støtte til en kriseramt virksomhed i princippet ikke er et hensigtsmæssigt middel til at opfylde behovet for samordning af transport eller til at sikre, at der leveres en offentlig tjeneste. I Kommissionens rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikke-finansielle virksomheder fastsættes kriterierne for foreneligheden af rednings- og omstrukturingsstøtte, der ydes i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra c), til alle virksomheder, der betragtes som kriseramte virksomheder, herunder virksomheder i landtransportsektoren, i mangel af specifikke retningslinjer fra Kommissionen for kriseramte virksomheder i denne sektor <sup>(80)</sup>.
53. Ved vurderingen af støtte til en virksomhed, der ikke har efterkommet et krav om tilbagebetaling af støtte, som Kommissionen ved en tidligere afgørelse har fundet ulovlig og uforenelig med det indre marked, vil Kommissionen tage hensyn til det støttebeløb, der endnu ikke er tilbagebetalt <sup>(81)</sup>.

## 2.2 Definitioner

54. I disse retningslinjer forstås ved:
  - a) "adgangsinfrastruktur": enhver type infrastruktur, der er nødvendig for at sikre adgangen fra land, hav eller flod for brugere til en multimodal eller unimodal facilitet til transport ad jernbane eller ad indre vandveje såsom veje, jernbanespor, sejlrender og sluser
  - b) "ad hoc-støtte": støtte, der ikke ydes inden for rammerne af en støtteordning
  - c) "støtteintensitet": bruttostøttebeløb beregnet pr. støttmodtager og udtrykt i procent af de støtteberettigede omkostninger. Alle anvendte tal opgøres inden eventuelt fradrag af skat og andre afgifter

---

<sup>(79)</sup> Meddelelse fra Kommissionen, Rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikke-finansielle virksomheder (EUT C 249 af 31.7.2014, s. 1).

<sup>(80)</sup> Retningslinjerne for statsstøtte til jernbaner fra 2008 (se fodnote (38)) indeholdt bestemmelser om undtagelser fra reglerne for kriseramte virksomheder i jernbanegodstransportsektoren, som udløb den 31. december 2009. Siden da har Kommissionens rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikke-finansielle virksomheder, se fodnote (79), fundet fuld anvendelse på hele jernbanesektoren.

<sup>(81)</sup> Se dom af 15.5.1997, TWD mod Kommissionen, C-355/95 P, EU:C:1997:241, præmis 25-27.

- d) "støtteordning": enhver retsakt, i henhold til hvilken der kan tildeles individuel støtte til virksomheder, som i retsakten er defineret generelt og abstrakt, uden at der er behov for yderligere gennemførelsesforanstaltninger, og enhver retsakt, i henhold til hvilken der til en eller flere virksomheder kan ydes støtte, som ikke er knyttet til et bestemt projekt, i en ikke nærmere defineret periode og/eller for et ikke nærmere defineret beløb
- e) "kombineret transport": den type intermodal transport, der opfylder betingelserne for kombineret transport i direktivet om kombineret transport <sup>(82)</sup>
- f) "specialiseret infrastruktur": infrastruktur, der er opført til virksomheder, der på forhånd kan identificeres, og som er indrettet med henblik på deres behov
- g) "udstyr til bæredygtig multimodal transport": udstyr, som anvendes til omladning i forbindelse med bæredygtig multimodal transport, f.eks. sættevogne, der kan løftes med kran, bortset fra mobilt terminaludstyr
- h) "europæisk register over køretøjer og fartøjer": et register som omhandlet i artikel 47, stk. 5, i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning) <sup>(83)</sup> og artikel 19 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629 af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje <sup>(84)</sup>
- i) "evalueringsplan": et dokument, der omfatter en eller flere støtteordninger, og som mindst indeholder følgende: målene med den støtteordning, der skal evalueres, evalueringsspørgsmålene, resultatindikatorerne, den metode, der planlægges anvendt ved evalueringen, kravene til dataindsamling, den foreslåede tidsplan for evalueringen, herunder datoen for indgivelse af midtvejsrapporten og den endelige evalueringsrapport, en beskrivelse af det uafhængige organ, der skal gennemføre evalueringen, eller de kriterier, der anvendes ved udvælgelsen, den fremgangsmåde, der vil blive fulgt for at sikre, at evalueringen offentliggøres
- j) "eksterne omkostninger ved transport": omkostninger, som transportbrugerne skaber, og som ikke bæres af dem, men af samfundet som helhed, navnlig med hensyn til drivhusgasemissioner, luftforurening, kvæstelser og dødsfald samt støj og trængsel
- k) "individuel støtte": ad hoc-støtte og støtte ydet til individuelle støttemodtagere på grundlag af en støtteordning
- l) "facilitet til transport ad indre vandveje": en servicefacilitet (f.eks. en terminal eller en vedligeholdelses- eller lagerfacilitet) og tilhørende adgangsinfrastruktur (herunder det fysiske eller digitale udstyr, der er nødvendigt for at gøre faciliteten funktionsdygtig), som er beliggende i EU og anvendes til at udføre transport ad indre vandveje, bortset fra faciliteter eller udstyr, der er nødvendigt for at udføre ikke-transportmæssige aktiviteter

---

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

<sup>(83)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 af 11. maj 2016 om interoperabilitet i jernbanesystemet i Den Europæiske Union (omarbejdning) (EUT L 138 af 26.5.2016, s. 44).

<sup>(84)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629 af 14. september 2016 om fastsættelse af tekniske forskrifter for fartøjer til sejlads på indre vandveje, om ændring af direktiv 2009/100/EF og om ophævelse af direktiv 2006/87/EF (EUT L 252 af 16.9.2016, s. 118).

- m) "fartøj til transport ad indre vandveje": et fartøj til passager- eller godstransport, der udelukkende eller hovedsagelig er beregnet til sejlads på indre vandveje eller i farvande inden for eller i umiddelbar nærhed af beskyttede farvande
- n) "intermodal transport": varebevægelser (i en og samme lasteenhed eller et og samme køretøj eller fartøj) foretaget ved hjælp af flere på hinanden følgende transportformer, hvor selve varerne ikke håndteres ved skift af transportform
- o) "intermodal lasteenhed": en container, et veksellad eller en sættevogn eller et motorkøretøj eller vogntog til godstransport, der anvendes til intermodal transport
- p) "interoperabilitet": kontinuerlige trafikstrømme af varer eller passagerer, især mellem medlemsstater eller transportformer
- q) "landtransport": jernbanetransport, transport ad indre vandveje og vejtransport <sup>(85)</sup>
- r) "mobilt terminaludstyr": udstyr, der anvendes til lastning, losning og omladning af varer og intermodale lasteenheder samt til transport af gods inden for et terminalområde
- s) "multimodal transport": transport af varer eller passagerer med mindst to forskellige transportformer
- t) "nationalt register": et register, der føres af en medlemsstat i henhold til artikel 47 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/797 <sup>(86)</sup> eller i henhold til artikel 17 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2016/1629 <sup>(87)</sup>
- u) "ny kommerciel godsforbindelse ad indre vandveje": en kommerciel forbindelse til udførelse af ny fast godstransport ad indre vandveje mellem mindst to terminaler, der ikke har været forbundet med faste godsforbindelse i mindst fem år forud for idriftsættelsen på den pågældende forbindelse
- v) "ny kommerciel godsforbindelse ad jernbane": en kommerciel forbindelse til udførelse af ny fast godstransport ad jernbane mellem mindst to terminaler, der ikke har været forbundet med faste godsforbindelser i mindst fem år forud for idriftsættelsen på den pågældende forbindelse
- w) "ny kommerciel passagerforbindelse ad jernbane": en kommerciel forbindelse til udførelse af ny fast passagertransport ad jernbane mellem mindst to terminaler, der ikke har været forbundet med en fast passagerforbindelse i mindst fem år forud for idriftsættelsen på den pågældende forbindelse
- x) "nytilkommen" i jernbanesektoren: en jernbanevirksomhed som defineret i artikel 3, nr. 1), i det fælles europæiske jernbanedirektiv <sup>(88)</sup>, som opfylder begge følgende betingelser:

---

<sup>(85)</sup> I henhold til traktatens artikel 100 finder traktatens afsnit VI "Transport" i princippet kun anvendelse på transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje. Disse tre typer transport betegnes generelt som "landtransport" i modsætning til transport ad sø- og luftvejen.

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

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

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

- (i) på støttetildelingstidspunktet er der gået mindre end 20 år, siden den nytilkomne fik udstedt en licens efter artikel 17, stk. 3, i det fælles europæiske jernbanedirektiv for det pågældende markedssegment
  - (ii) den nytilkomne er ikke tilknyttet, jf. artikel 3, stk. 3, i bilag I til gruppefritagelsesforordningen for transport, en jernbanevirksomhed, der har fået udstedt en licens, jf. artikel 3, nr. 14), i det fælles europæiske jernbanedirektiv, før den 1. januar 2010
- y) "ikke-transportmæssige aktiviteter": kommercielle tjenester til transportvirksomheder eller andre brugere af faciliteter, som ikke er relateret til unimodal eller multimodal jernbanetransport og transport ad indre vandveje, herunder hjælpetjenester til passagerer, speditører eller andre tjenesteydere, som f.eks. udlejning af kontorer, butikker og hoteller
- z) "privat sidespor": et privat ejet og privat drevet stykke jernbaneinfrastruktur (herunder jernbanespor og alle andre installationer og alt andet udstyr, der er nødvendigt for at gøre infrastrukturen funktionsdygtig), som forbinder lastefaciliteter, der ikke betragtes som servicefaciliteter som omhandlet i bilag II til det fælles europæiske jernbanedirektiv <sup>(89)</sup>, samt eventuel specialiseret infrastruktur, der betjener et privat ejet og privat drevet stykke jernbaneinfrastruktur, med det offentlige jernbanenet
- æ) "multimodal godsterminal for trafik ad jernbane og/eller indre vandveje": et anlæg, der er udstyret til omladning mellem to forskellige jernbanesystemer eller mellem mindst to transportformer (hvoraf den ene er jernbane eller indre vandveje), f.eks. terminaler i indlandshavne eller søhavne, langs indre vandveje eller i lufthavne og multimodale logistikplatforme
- ø) "multimodal facilitet til transport ad jernbane og/eller indre vandveje": en servicefacilitet og tilhørende adgangsinfrastruktur (herunder det fysiske eller digitale udstyr, der er nødvendigt for at gøre faciliteten funktionsdygtig), som er beliggende i Unionen og er nødvendig for at udføre transport ad jernbane og/eller ad indre vandveje i kombination med andre transportformer, bortset fra faciliteter eller udstyr, der er nødvendigt for ikke-transportmæssige aktiviteter. Denne definition omfatter multimodale godsterminaler for trafik ad jernbane og/eller indre vandveje
- å) "jernbanefacilitet": enhver servicefacilitet (f.eks. jernbanegodsterminaler eller en vedligeholdelses- eller lagerfacilitet) og tilhørende adgangsinfrastruktur (herunder det fysiske eller digitale udstyr, der er nødvendigt for at gøre den funktionsdygtig), der er beliggende i EU som omhandlet i bilag II til det fælles europæiske jernbanedirektiv <sup>(90)</sup>, bortset fra faciliteter eller udstyr, der er nødvendigt for at udføre ikke-transportmæssige aktiviteter
- aa) "jernbanevirksomhed": en offentlig eller privat virksomhed som omhandlet i artikel 3, nr. 1), i det fælles europæiske jernbanedirektiv <sup>(91)</sup>
- bb) "rullende materiel": én af følgende:

---

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

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

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

- (i) lokomotiver og passagervogne, herunder brændstof- eller eldrevne trækraftenheder, selvkørende brændstof- eller eldrevne tog og personvogne
  - (ii) godsvogne, herunder lave køretøjer konstrueret til kørsel på hele nettet, og køretøjer til transport af lastvogne
- cc) "nærskibstrafik": transport af gods og passagerer ad søvejen mellem havne i det geografiske område Europa eller mellem disse havne og havne beliggende i ikkeeuropæiske lande med kyststrækninger langs indelukkede have ved Europas grænser <sup>(92)</sup>
- dd) "små og mellemstore virksomheder" eller "SMV'er": virksomheder, som opfylder kriterierne i bilag I til gruppefritagelsesforordningen for transport
- ee) "arbejdets påbegyndelse": enten påbegyndelsen af etablerings-/anlægsarbejdet i forbindelse med investeringsprojektet eller det første retligt bindende tilsagn om køb af udstyr eller indgåelse af andre forpligtelser, som gør investeringen irreversibel, alt efter hvad der indtræffer først. Erhvervelse af jord og andet forberedende arbejde såsom indhentning af tilladelser og gennemførlighedsundersøgelser betragtes ikke som en påbegyndelse af arbejdet. I forbindelse med virksomhedsovertagelser er "arbejdets påbegyndelse" tidspunktet for erhvervelsen af aktiver
- ff) "bæredygtig landtransport": transport af varer eller passagerer med jernbane, ad indre vandveje eller med bæredygtig multimodal transport, hvor der findes et alternativ til samme transport, som ville medføre højere eksterne omkostninger
- gg) "bæredygtig multimodal transport": transport af varer eller passagerer med mindst to forskellige transportformer, hvor mindst en af de anvendte transportformer er jernbane eller indre vandveje, eller vej, hvis sidstnævnte kombineres med nærskibsfart
- hh) "telematiksystemer": én af følgende:
- (i) applikationer til passagertjenester, herunder systemer, der informerer rejsende før og under rejsen, reserverings- og betalingssystemer, bagagehåndtering, styring af korrespondancen mellem tog og med andre transportformer
  - (ii) applikationer til godstjenester, herunder informationssystemer (overvågning i realtid af gods og tog), sorterings- og allokeringssystemer, reserverings-, betalings- og faktureringsystemer, styring af korrespondancen med andre transportformer, udarbejdelse af elektroniske ledsagedokumenter
- ii) "transportvirksomhed": en virksomhed, der udfører transport af passagerer og/eller gods i jernbanesektoren, sektoren for transport ad indre vandveje og/eller sektoren for multimodal transport
- jj) "transportarrangør": en virksomhed, der arrangerer transport af varer og dermed træffer valget mellem transportformer (f.eks. logistikvirksomheder, speditører og multimodale transportvirksomheder)

---

<sup>(92)</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa- Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget – Udviklingen af Short Sea Shipping i Europa: Et dynamisk alternativ i en bæredygtig transportkæde – Anden toårige situationsrapport (KOM(1999) 317 endelig udg., 29.6.1999).

kk) "køretøj eller fartøj til transport ad jernbane eller ad indre vandveje": rullende materiel eller fartøj til transport ad indre vandveje.

## **2.3 Retningslinjernes opbygning**

55. I kapitel 3 præciseres det, hvilke foranstaltninger i landtransportsektoren der ikke skal anmeldes til Kommissionen, før de gennemføres.
56. I kapitel 4 beskrives de foranstaltninger, der er omfattet af disse retningslinjer i henhold til traktatens artikel 93. I afsnit 4.1 beskrives de forenelighedsbetingelser, der generelt gælder for støtte, der opfylder behovet for samordning af transport. Afsnit 4.2 indeholder specifikke forenelighedsbetingelser, der gælder for forskellige typer støtteforanstaltninger, der opfylder behovet for samordning af transport. I kapitel 5 præciseres de forenelighedsbetingelser, der gælder for støtteforanstaltninger, som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse. Kapitel 6 omhandler de principper, der gælder for finansielle strømme inden for vertikalt integrerede jernbanevirksomheder.
57. I kapitel 7 beskrives betingelserne for, hvornår Kommissionen vil kræve en efterfølgende evaluering af de ordninger, der er anmeldt i henhold til traktatens artikel 93.
58. I kapitel 8 beskrives rapporterings- og overvågningsforpligtelserne for de medlemsstater, der yder støtte i henhold til traktatens artikel 93.
59. Kapitel 9 og 10 vedrører varigheden af disse retningslinjer og tidsplanen for deres revision.

## **3. FORANSTALTNINGER, DER IKKE SKAL ANMELDES**

60. Når en statslig intervention opfylder kriterierne for at udgøre statsstøtte i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1, skal medlemsstaterne i princippet anmelde den til Kommissionen i henhold til traktatens artikel 108, stk. 3 <sup>(93)</sup>.
61. Statsstøtte i landtransportsektoren er ikke omfattet af anmeldelsespligten i henhold til traktatens artikel 108, stk. 3, hvis den opfylder betingelserne i en gruppefritagelsesforordning vedtaget af Kommissionen enten i henhold til artikel 1 i Rådets forordning (EU) 2022/2586 <sup>(94)</sup> eller i henhold til artikel 1 i Rådets forordning (EU) 2015/1588 <sup>(95)</sup>.
62. I den forbindelse dækker gruppefritagelsesforordningen for transport visse kategorier af statsstøtte, der opfylder behovet for samordning af transport i landtransportsektoren. Hvis

---

<sup>(93)</sup> Med hensyn til begrebet statsstøtte henviser Kommissionen til sin meddelelse om statsstøttebegrebet som omhandlet i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (C/2016/2946) (EUT C 262 af 19.7.2016, s. 1). Som anført i denne meddelelser punkt 211 er Kommissionen af den opfattelse, at påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne eller en fordrejning af konkurrencevilkårene normalt kan udelukkes i forbindelse med opførelsen af infrastrukturer i tilfælde, hvor i) infrastrukturen ikke er udsat for direkte konkurrence, ii) den private finansiering i den pågældende sektor og medlemsstat er ubetydelig, og iii) infrastrukturen ikke er udformet, så den selektivt begunstiger en bestemt virksomhed eller sektor, men er til gavn for samfundet som helhed.

<sup>(94)</sup> Rådets forordning (EU) 2022/2586 af 19. december 2022 om anvendelse af artikel 93, 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på visse former for statsstøtte inden for sektorerne jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport (EUT L 338 af 30.12.2022, s. 35).

<sup>(95)</sup> Rådets forordning (EU) 2015/1588 af 13. juli 2015 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske unions funktionsmåde på visse former for horisontal statsstøtte (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 1).

sådanne støtteforanstaltninger ydes i overensstemmelse med de gældende forenelighedsbetingelser i gruppefritagelsesforordningen, medfører de ikke nogen væsentlig forbrejning af konkurrencen og samhandelen og anses derfor for at være forenelige med det indre marked i henhold til traktatens artikel 93 og er ikke omfattet af anmeldelsespligten.

63. Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 <sup>(96)</sup> indeholder desuden bestemmelser, der kan fritage støtte i landtransportsektoren for anmeldelsespligten. Støtte til indlandshavne kan f.eks. være gruppefritaget i henhold til nævnte forordnings artikel 56c. Så længe denne støtte ikke primært har til formål at opfylde behovet for samordning af transport, men at fremme udviklingen af visse erhvervsgrene eller økonomiske regioner, og den ydes under overholdelse af de gældende forenelighedsbetingelser i forordning (EU) nr. 651/2014 <sup>(97)</sup>, anses sådanne støtteforanstaltninger for forenelige med det indre marked efter traktatens artikel 107, stk. 3, litra c), fordi de ikke medfører væsentlig forbrejning af konkurrencen og samhandelen.
64. Kommissionens forordning (EU) 2023/2831 <sup>(98)</sup> finder også anvendelse på landtransport. Tilsvarende er kompensation til virksomheder, der leverer tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse i landtransportsektoren, omfattet af Kommissionens forordning (EU) 2023/2832 <sup>(99)</sup>. Foranstaltninger, der opfylder kriterierne i disse forordninger, anses ikke for at have nogen indvirkning på konkurrencen og samhandelen i det indre marked. Disse de minimis-foranstaltninger er ikke omfattet af anmeldelsespligten, da de ikke anses for at opfylde alle kriterierne i traktatens artikel 107, stk. 1.

#### **4. STØTTE, DER OPFYLDER BEHOVET FOR SAMORDNING AF TRANSPORT**

##### **4.1 Generelle forenelighedsbetingelser**

65. I dette afsnit beskrives de generelle forenelighedsbetingelser, der gælder for de støttekategorier, der er beskrevet i afsnit 4.2. Når Kommissionen vurderer, om støtteforanstaltninger inden for sektorerne jernbanetransport, transport ad indre vandveje og bæredygtig multimodal transport opfylder behovet for samordning af transport i henhold til traktatens artikel 93, vil den undersøge, om principperne i dette afsnit er overholdt (punkt 66-86). Betingelserne i afsnit 4.2 for hver specifik støttekategori præciserer nogle af de generelle forenelighedsbetingelser i dette afsnit, navnlig i afsnit 4.1.1 (Centrale forenelighedsbetingelser).

##### *4.1.1 Centrale forenelighedsbetingelser*

##### *Bidrag til behovet for samordning af transport*

66. Støtten skal bidrage til landtransportsektorens udvikling i retning af bæredygtig landtransport og/eller til fuldførelsen af et integreret EU-marked, hvor der er garanti for

---

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

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

<sup>(98)</sup> Kommissionens forordning (EU) 2023/2831 af 13. december 2023 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på de minimis-støtte (EUT L, 2023/2831, 15.12.2023, s. 1).

<sup>(99)</sup> Kommissionens forordning (EU) 2023/2832 af 13. december 2023 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på de minimis-støtte ydet til virksomheder, der udfører tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (EUT L, 2023/2832, 15.12.2023, s. 1).



kontinuerlige strømme af gods og passagerer mellem nationale net og transportformer, således at behovet for samordning af transporten opfyldes.

#### *Støttens nødvendighed*

67. Støtten skal være nødvendig for at opfylde det mål om samordning af transport, der er fastlagt i den specifikke foranstaltning i overensstemmelse med punkt 66. Dette er f.eks. tilfældet, når støtten er rettet mod et specifikt markedssvigt (dvs. en situation, hvor den kan føre til en væsentlig udvikling af landtransportsektoren, som markedet ikke kan levere alene, f.eks. i retning af bæredygtig landtransport og/eller fuldførelsen af et integreret EU-marked, hvor der er garanti for kontinuerlige strømme af gods og passagerer mellem nationale net og transportformer). Markedssvigt, der underminerer overgangen til bæredygtige former for landtransport, kan f.eks. opstå i tilfælde af i) prisforskelle mellem forskellige transportformer på grund af negative eksterne virkninger, som der ikke tages hensyn til, ii) vanskeligheder for markedsoperatørerne med at få adgang til markedsfinansiering på grund af informationsasymmetri, iii) manglende samordning mellem markedsaktørerne eller mere generelt iv) investeringer, der medfører positive eksterne virkninger, som dog ikke er tilstrækkeligt rentable for den potentielle støttemodtager.

#### *Støttens formålstjenlighed*

68. Støtten skal være formålstjenlig med henblik på at nå det fastlagte mål om samordning af transporten. I princippet anses støtte ikke for hensigtsmæssig, hvis det samme resultat kan opnås ved et mindre fordrejende politisk instrument (f.eks. markedsbaserede eller lovgivningsmæssige instrumenter) eller ved en mindre fordrejende form for støtteinstrument (f.eks. garantier eller tilbagebetalingspligtige forskud) end ved at yde ikketilbagebetalingspligtige instrumenter som f.eks. direkte tilskud.

#### *Støttens tilskyndelsesvirkning*

69. Støtten skal tilskynde støttemodtageren til at ændre adfærd eller udøve yderligere økonomiske aktiviteter, som den ikke ville have iværksat uden støtten, eller som den ville have udøvet i et mindre eller andet omfang. Påvisning af en tilskyndelsesvirkning forudsætter, at det faktiske scenario og det sandsynlige kontrafaktiske scenario uden støtte afdækkes <sup>(100)</sup>.
70. Med hensyn til investeringsstøtte har støtten desuden ingen tilskyndelsesvirkning, hvis påbegyndelsen af arbejdet på projektet finder sted, inden støttemodtageren indgiver en skriftlig støtteansøgning til de relevante offentlige myndigheder <sup>(101)</sup>. Når støttemodtageren påbegynder arbejdet på et projekt, inden vedkommende ansøger om

---

<sup>(100)</sup> Dette scenario skal være troværdigt, reelt og knyttet til de beslutningsfaktorer, der var fremherskende på det tidspunkt, hvor støttemodtageren traf sin beslutning vedrørende projektet. Medlemsstaterne kan trække på officielle bestyrelsesdokumenter, risikovurderinger, finansielle rapporter, interne forretningsplaner, ekspertudtalelser og andre undersøgelser vedrørende det projekt, der vurderes. Dokumenter, der indeholder oplysninger om efterspørgselsprognoser, omkostningsprognoser, finansielle prognoser, dokumenter, der forelægges et investeringsudvalg, og hvori der gøres rede for forskellige investerings-/driftsscenarier, eller dokumenter, der stilles til rådighed for de finansielle institutioner, kan hjælpe medlemsstaterne med at dokumentere tilskyndelsesvirkningen. Disse dokumenter skal stamme fra det tidspunkt, hvor der blev truffet beslutning om projektet eller aktiviteten.

<sup>(101)</sup> Støtteansøgningen kan antage forskellige former, herunder f.eks. et bud i en udbudsprocedure med henblik på tildeling af subsidierede aktiviteter. Ansøgningen skal mindst indeholde ansøgerens navn, en beskrivelse af projektet eller aktiviteten, herunder dets beliggenhed, og det støttebeløb, der er nødvendigt for at gennemføre den.

støtte, vil enhver støtte, der ydes til det pågældende projekt, ikke blive betragtet som forenelig med det indre marked. Støtte, der ydes til dækning af omkostningerne ved at overholde EU-standarder, har i princippet ingen tilskyndelsesvirkning. Generelt kan kun støtte, der går videre end EU-standarderne, have en tilskyndelsesvirkning. I tilfælde, hvor den relevante EU-standard allerede er vedtaget, men endnu ikke er trådt i kraft, kan støtte dog have en tilskyndelsesvirkning, hvis den tilskynder til, at investeringen gennemføres og afsluttes, mindst 12 måneder før standarden træder i kraft, medmindre andet er angivet i afsnit 4.2.2.1-4.2.2.5. For ikke at afskrække medlemsstaterne fra at fastsætte obligatoriske nationale standarder, der er strengere eller mere ambitiøse end de tilsvarende EU-standarder, kan støtteforanstaltninger have en tilskyndelsesvirkning, uanset om der foreligger sådanne nationale standarder. Det samme gælder for støtte, der ydes i henhold til obligatoriske nationale standarder, som er vedtaget i fravær af EU-standarder.

#### *Støttens proportionalitet*

71. Støttebeløbet pr. støttemodtager bør begrænses til det minimum, der er nødvendigt for at tilskynde støttemodtageren til at gennemføre det støttede projekt eller den støttede aktivitet. Dette minimum kan fastsættes som en procentdel af de støtteberettigede omkostninger ved det støttede projekt eller den støttede aktivitet, som anført under hver specifik kategori i afsnit 4.2. Selv om proportionalitetsvurderingen generelt foretages ud fra et ex ante-perspektiv, kan det i ekstraordinære tilfælde, hvor den fremtidige udvikling i omkostninger og indtægter er behæftet med en høj grad af usikkerhed, og der er en stærk informationsasymmetri, være meget vanskeligt at definere det nødvendige omfang af statsstøtte alene ud fra et ex ante-perspektiv. I sådanne tilfælde kan medlemsstaterne – ud over en forudgående kvantificering – indføre efterfølgende mekanismer, f.eks. tilbagebetalings- eller omkostningsovervågning for at sikre proportionalitet, samtidig med at støttemodtagerne fortsat tilskyndes til at minimere deres omkostninger og udvikle deres virksomhed mere effektivt over tid.
72. Med hensyn til investeringsstøtte anses støtten for at stå i et rimeligt forhold til målet, hvis den svarer til de nettomerkostninger, der er nødvendige for at nå støtteforanstaltningens mål, sammenlignet med det kontrafaktiske scenario uden støtte ("finansieringsbehovet"), medmindre andet er angivet for de specifikke støttekategorier, der er beskrevet i afsnit 4.2.2. For at fastsætte finansieringsbehovet beregnes:
  - a) de anslåede indtægter og omkostninger, herunder projektets investerings-, drifts- og terminalværdi ("faktuelt scenario") samt indtægter og omkostninger ved det alternative projekt, som støttemodtageren efter al sandsynlighed ville gennemføre uden støtte ("kontrafaktisk scenario")
  - b) støttemodtagerens anslåede vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger ("WACC") for at diskontere fremtidige pengestrømme
  - c) nettonutidsværdien for de faktiske og kontrafaktiske scenarier i projektets levetid.
73. På grundlag af de elementer, der er anført i litra a)-c), er finansieringsbehovet forskellen mellem nettonutidsværdien for det faktiske scenario og for det kontrafaktiske scenario i projektets levetid diskonteret på WACC-niveau. Alle antagelser og metodologiske valg, der ligger til grund for beregningen af finansieringsbehovet, skal forklares og dokumenteres. I analysen af både faktiske og kontrafaktiske scenarier skal der tages højde for enhver eksisterende eller planlagt statsstøtteforanstaltning, herunder driftsstøtte

og/eller en anden type relevant investeringsstøtte, der påvirker analysen af finansieringsbehovet.

74. Et kontrafaktisk scenario kan bestå i, at støttemodtageren ikke gennemfører en aktivitet eller investering eller fortsætter sine aktiviteter uden ændringer. Når der foreligger dokumentation for, at dette er det mest sandsynlige kontrafaktiske scenario, kan finansieringsbehovet estimeres ud fra projektets negative nettonutidsværdi i det faktiske scenario uden støtte i projektets levetid (dvs. implicit forudsat, at nettonutidsværdien af det kontrafaktiske scenario er nul) <sup>(102)</sup>.

*Undgåelse af unødige negative virkninger på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne*

75. Den konkurrencefordrejning, der er en følge af støtten, må ikke bringe EU's almindelige interesser i fare <sup>(103)</sup>. Når Kommissionen vurderer, om foranstaltningens negative virkninger for konkurrencen og samhandelen er begrænsede, kan den tage hensyn til den forventede indvirkning, som støtteforanstaltningen, navnlig hvis den består af ad hoc-støtte, kan have på konkurrencen mellem virksomheder, der opererer på de(t) pågældende transportmarked(er), herunder markeder i det forudgående eller efterfølgende omsætningsled, og risikoen for overkapacitet.
76. I princippet finder Kommissionen, at støtteordninger er mindre tilbøjelige til at påvirke konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne negativt end ad hoc-støtte. For at begrænse eventuelle negative virkninger for konkurrencen og samhandelen vil Kommissionen under alle omstændigheder kun godkende driftsstøtteordninger for en periode på højst fem år og investeringsstøtteordninger for en periode på højst ti år <sup>(104)</sup>. Hvis en medlemsstat ønsker at forlænge en støtteordning ud over disse perioder, bør den indgive en ny anmeldelse, således at Kommissionen kan tage den op til fornyet overvejelse i lyset af de opnåede resultater og i givet fald godkende dens forlængelse.

*4.1.2 Overholdelse af andre bestemmelser i EU-retten*

77. Statsstøtte kan ikke erklæres forenelig med det indre marked, hvis støtten eller de foranstaltninger, der er så uløseligt forbundet med støttens formål, at det er umuligt at vurdere dem særskilt (herunder finansieringsmetoden, når den udgør en integrerende del af foranstaltningen), indebærer en overtrædelse af EU-retten <sup>(105)</sup>. Dette kan f.eks. være

---

<sup>(102)</sup> Hvis der ikke findes et alternativt projekt, vil Kommissionen undersøge, om støttebeløbet overstiger det niveau, der er nødvendigt, for at det støttemodtagende projekt er tilstrækkeligt rentabelt, f.eks. ved at gøre det muligt at opnå et internt afkast svarende til det sektor- eller virksomhedsspecifikke benchmark eller det kritiske afkast. Det afkast, støttemodtageren normalt kræver i forbindelse med andre investeringsprojekter af lignende art, støttemodtagerens generelle kapitalomkostninger eller det afkast, der ses generelt i den pågældende sektor, kan også benyttes til dette formål. Der skal tages hensyn til alle relevante forventede omkostninger og fordele i hele projektets levetid.

<sup>(103)</sup> Selv om traktatens artikel 93 ikke svarer til traktatens artikel 107, stk. 3, litra c), andet punktum, hvorefter støtte kun kan erklæres forenelig med det indre marked, hvis den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse, har Den Europæiske Unions Domstol allerede præciseret, at Kommissionen ved vurderingen af en støtteforanstaltning i henhold til traktatens artikel 93 skal kontrollere, at støtten ikke skader EU's almindelige interesser, jf. dom af 12.10.1978, Kommissionen mod Belgien, 156/77, nævnt i fodnote 30, præmis 10.

<sup>(104)</sup> Det betyder, at der kan ydes støtte i henhold til godkendte ordninger inden for en periode på højst fem år (for driftsstøtteordninger) eller ti år (for investeringsstøtteordninger) fra datoen for meddelelsen af Kommissionens afgørelse om, at støtten er forenelig med det indre marked.

<sup>(105)</sup> Jf. dom af 22.3.1977, Iannelli & Volpi SpA, 74/76, EU:C:1977:51, præmis 14, af 15.6.1993, Matra SA mod Kommissionen, C-225/91, EU:C:1993:239, præmis 41, og af 31.1.2023, Kommissionen mod Braesch m.fl., C-284/21 P, EU:C:2023:58, præmis 96-99.

tilfældet, hvis støttemodtageren – for at modtage støtten – er forpligtet til at have sit hovedkontor eller hovedsageligt være etableret i den pågældende medlemsstat eller til at anvende nationalt producerede varer eller nationale tjenesteydelser.

#### 4.1.3 Kumulering

78. Der kan sideløbende tildeles støtte efter flere støtteordninger, eller den kan kumuleres med ad hoc-støtte eller de minimis-støtte, der dækker de samme støtteberettigede omkostninger, hvis det samlede støttebeløb til de samme støtteberettigede omkostninger ikke fører til overkompensation eller overstiger det maksimale støttebeløb, som er tilladt i disse retningslinjer. Hvis medlemsstaten tillader, at støtte under en foranstaltning kumuleres med støtte under andre foranstaltninger til de samme støtteberettigede omkostninger, skal den for hver foranstaltning angive den metode, der er anvendt til at sikre, at dette punkt overholdes.
79. Centralt forvaltede EU-midler, som ikke direkte eller indirekte er under medlemsstatens kontrol, udgør ikke statsstøtte. Når EU-finansiering kombineres med statsstøtte, skal medlemsstaten sikre, at den samlede offentlige finansiering, der ydes til de samme støtteberettigede omkostninger, ikke fører til overkompensation.

#### 4.1.4 Gennemsigtighed

80. Støtten skal tildeles på en gennemsigtig måde.
81. Hvis støtten ydes som andet end et tilskud, skal støttebeløbet omregnes til dets bruttosubventionsækvivalent. Støtte, der udbetales i flere rater, tilbagediskonteres til værdien på det tidspunkt, hvor den blev ydet. Den rentesats, der anvendes til tilbagediskontering og til beregning af støttebeløbet i forbindelse med lån på lempelige vilkår <sup>(106)</sup>, er den gældende referencesats på tildelingstidspunktet, som er fastsat i overensstemmelse med meddelelse fra Kommissionen om revision af metoden for fastsættelse af referencesatsen og kalkulationsrenten <sup>(107)</sup>.
82. For at mindske de negative virkninger af støtte ved at sikre, at konkurrenter har adgang til relevante oplysninger om støttede aktiviteter, skal den pågældende medlemsstat sikre, at følgende oplysninger offentliggøres i Kommissionens modul for gennemsigtighed i statsstøtte <sup>(108)</sup> eller på et centralt nationalt eller regionalt statsstøtwebsted:
- a) den fulde ordlyd i afgørelsen om at yde individuel støtte eller den godkendte støtteordning og dens gennemførelsesbestemmelser eller et link dertil
  - b) oplysninger om individuel støtte, der overstiger 100 000 EUR, efter strukturen i bilag II til disse retningslinjer <sup>(109)</sup>.
83. Medlemsstaterne skal sikre, at deres centrale statsstøtwebsteder, jf. punkt 82, er udformet således, at de giver let adgang til oplysningerne. De skal offentliggøre oplysningerne i et regnearksformat, der ikke er ejendomsretligt beskyttet, og som gør det muligt at søge på, udtrække og downloade data, og som letter delingen af data på

<sup>(106)</sup> Et lån til en rente under markedsrenten.

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

<sup>(108)</sup> Offentlig søgning i databasen for gennemsigtighed i statsstøtte, som findes på: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=da>.

<sup>(109)</sup> Efter begrundet anmodning fra en medlemsstat kan dette krav fraviges, hvis en fuldstændig detaljeret offentliggørelse ville undergrave konkurrencen i efterfølgende tildelingsprocesser, f.eks. ved at give mulighed for strategisk afgivelse af bud.

internettet, f.eks. i CSV- eller XML-format. Offentligheden skal have adgang til webstedet uden begrænsninger, bl.a. uden forudgående brugerregistrering.

84. For støtteordninger i form af skattefordele anses betingelserne i punkt 82, litra b), for at være opfyldt, når medlemsstaterne offentliggør de krævede oplysninger om individuelle støttetildelinger i følgende beløbstrancher (i mio. EUR):

0,1-0,5

0,5-1

1-2

2-5

5-10

10-30

30-60

60-100

100-250

250 og derover.

85. Medlemsstaterne skal offentliggøre de oplysninger, der er omhandlet i punkt 82, litra b), senest seks måneder efter den dato, hvor støtten blev tildelt, eller, hvis det drejer sig om støtte i form af skattefordele, senest et år efter udløbet af fristen for indgivelse af selvangivelsen <sup>(110)</sup>. For støtte, der er ulovlig, men efterfølgende findes forenelig, skal medlemsstaterne offentliggøre oplysningerne senest seks måneder efter Kommissionens afgørelse om, at støtten erklæres forenelig. For at gøre det muligt at håndhæve statsstøttere reglerne i henhold til traktaten skal oplysningerne være tilgængelige i mindst ti år fra den dato, hvor støtten blev tildelt.
86. Kommissionen vil på sit websted offentliggøre links til de statsstøtwebsteder, der er nævnt i punkt 82, litra b).

## **4.2 Forenelighedsbetingelser for specifikke kategorier af støtte til samordning af transport**

87. I dette afsnit redegøres der nærmere for visse aspekter af de vigtigste forenelighedsbetingelser i afsnit 4.1.1 for hver type støtte til samordning af transport, der er omfattet af disse retningslinjer.

### **4.2.1 Driftsstøtte**

#### **4.2.1.1 Støtte til nedbringelse af eksterne omkostninger ved transport**

88. Disse retningslinjer indeholder regler om støtte til nedbringelse af de eksterne omkostninger ved transport, der kan ydes til transportvirksomheder og/eller transportarrangører, som vælger at benytte bæredygtige landtransportløsninger.

---

<sup>(110)</sup> Hvis der ikke er et formelt krav om en årlig angivelse, er tildelingsdatoen med henblik på registrering den 31. december i det år, for hvilket støtten blev ydet.

89. Støtte til nedbringelse af de eksterne omkostninger ved transport kan være rettet mod jernbanetransport, transport ad indre vandveje og/eller bæredygtig multimodal transport (dvs. transporter, der omfatter mindst en jernbanestrækning, en strækning ad indre vandveje eller en nærskibsfart).
90. For at blive betragtet som forenelig med det indre marked skal støtte til nedbringelse af de eksterne omkostninger ved transport opfylde forenelighedsbetingelserne i dette afsnit og i afsnit 4.1.

#### Bidrag til behovet for samordning af transport

91. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 66 mener Kommissionen, at driftsstøtte til nedbringelse af eksterne omkostninger ved transport kan fremme et modalskifte til bæredygtig landtransport, såfremt den afhjælper prisforskellene mellem de forskellige landtransportformer og får transportbrugerne til at vælge bæredygtige landtransportformer. Der opstår prisforskel, når der ikke i tilstrækkelig grad tages højde for negative eksterne virkninger i prisen på landtransporttjenesten.

#### Støttens nødvendighed

92. I den nuværende fase af transportmarkedets udvikling er de eksterne omkostninger ved transport ikke tilstrækkeligt indregnet i prisen på transporttjenester. Det bevirker, at prisen på disse tjenester ikke fuldt ud afspejler de samfundsmæssige omkostninger ved den underliggende transportform. Ifølge strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet er der behov for en omfattende vifte af foranstaltninger for at sikre en retfærdig og effektiv prissætning på tværs af alle transportformer <sup>(111)</sup>. Med en sådan prissætning vil forurenere og brugerne blive pålagt det fulde ansvar for de omkostninger, som de genererer, og brugerne vil få hjælp til at træffe valg, der er i overensstemmelse med det, som er bedst for samfundet. Ifølge strategien vil de eksterne omkostninger først blive medregnet fuldt ud i EU i 2050. Der vil derfor være behov for støtte til nedbringelse af sådanne eksterne omkostninger inden denne dato for at opfylde målene i den europæiske grønne pagt.
93. Bæredygtige landtransporttjenester er ofte ikke konkurrencedygtige med mere forurenende alternativer, f.eks. ren vejtransport. Så længe prisen på de mere forurenende konkurrerende tjenester ikke fuldt ud afspejler deres omkostninger for samfundet, er det usandsynligt, at markedet i sig selv vil sikre et niveau for udbredelse af bæredygtige landtransportformer i overensstemmelse med målene i den europæiske grønne pagt. Under hensyntagen til de generelle principper i punkt 67 finder Kommissionen, at der – i betragtning af de negative eksterne virkninger, der er forbundet med konkurrerende transportformer som f.eks. vejtransport og luftfart – er behov for driftsstøtte til nedbringelse af de eksterne omkostninger ved transport for at støtte et modalskifte til jernbanetransport, transport ad indre vandveje og bæredygtig multimodal transport.

#### Støttens formålstjenlighed

94. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 68 mener Kommissionen, at støtte til nedbringelse af eksterne omkostninger ved transport er et formålstjenligt instrument <sup>(112)</sup> til at opretholde eller øge modalskiftet til bæredygtig landtransport,

---

<sup>(111)</sup> Se punkt 47 i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, der er nævnt i fodnote (20).

<sup>(112)</sup> Med hensyn til støtteformen har Kommissionen i sin tidligere beslutningspraksis vedrørende støtte, der opfylder behovet for samordning af transport, ikke gjort indsigelse mod støtte i form af direkte tilskud (se f.eks. Kommissionens afgørelse af 21.5.2024 i sag SA.108800, Tyskland, Support for rail freight transport).

såfremt den afhjælper prisforskellene mellem de forskellige landtransportformer som følge af negative eksterne virkninger og får transportbrugerne til at vælge bæredygtige landtransportformer.

#### Støttens tilskyndelsesvirkning

95. Støtten bør tilskynde til at opretholde eller øge modalskiftet til bæredygtige landtransportformer i overensstemmelse med de generelle principper i punkt 69. For at overholde disse generelle principper og sikre, at støtten medfører en ændring i støttemodtagerens adfærd og tilskynder til et modalskifte, bør følgende betingelser være opfyldt.
96. For det første bør støtten kun ydes, hvis en mere forurenende konkurrerende transportform er et kommercielt rentabelt alternativ til den støttede transportform. En sådan rentabilitet afhænger af driftsomkostningerne, tilgængeligheden af og adgangen til egnede terminaler, net og forbindelser samt andre faktorer som f.eks. forskelle i transittid. Kommissionen mener, at der for passagertjenester altid findes et mere forurenende kommercielt rentabelt alternativ til jernbanetransport eller transport ad indre vandveje. I godssektoren, hvor konkurrenceevnen afhænger af den afstand, der tilbagelægges af transporterne <sup>(113)</sup>, kan konkurrence med ren vejtransport generelt antages:
- a) i tilfælde af multimodal transport, hvor den strækning, der dækkes af den støttede transportform, er under:
    - (i) 800 km for jernbanetransport
    - (ii) 375 km for transport ad indre vandveje
    - (iii) 750 km for nærskibsfart
  - b) i tilfælde af unimodal transport, hvor den strækning, der dækkes af den støttede transportform, er under:
    - (i) 350 km for jernbanetransport <sup>(114)</sup>
    - (ii) 375 km for transport ad indre vandveje.
97. For operationer i godssektoren ud over de afstande, der er angivet i punkt 96, skal medlemsstaten påvise, at en konkurrerende transportform, der er mere forurenende end den støttede (f.eks. ren vejtransport), er et kommercielt rentabelt alternativ til de støttede operationer, og fastslå, ved hvilken afstand den mere forurenende konkurrerende transportform ikke længere er omkostningseffektiv og derfor ikke kommercielt rentabel for den type operationer, der støttes.

---

(single wagon load and wagon group transport) (endnu ikke offentliggjort i EUT), Kommissionens afgørelse af 11.12.2023 i sag SA.109142, Frankrig, Aide à l'investissement pour la création d'un terminal multimodal marchandises (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre (endnu ikke offentliggjort i EUT) og Kommissionens afgørelse af 30.5.2023 i sag SA.104156, Italien, Sea Modal Shift incentive (EUT C 203 af 9.6.2023, s. 16).

<sup>(113)</sup> Impact assessment support study on amendment of Combined Transport Directive [Ricardo et al. (2023)].

<sup>(114)</sup> Denne tærskel gælder ikke for unimodal jernbanetransport, der organiseres som enkeltvognstransport, fordi denne type unimodal jernbanetransport er mindre rentabel end ren vejtransport uanset den tilbagelagte afstand på grund af omkostningerne ved at samle og sammensætte vogne fra forskellige kunder.

98. For det andet kan der i princippet ikke ydes støtte til transport på ruter, hvor der er konstateret kapacitetsbegrænsninger, der forhindrer, at modalskiftet forøges eller opretholdes. Denne betingelse skal sikre, at udsigterne til at opretholde eller øge trafikoverflytningen er realistiske. Hvis medlemsstaten har til hensigt at støtte transport på ruter, hvor der er konstateret kapacitetsbegrænsninger, skal medlemsstaten forklare, hvilke andre foranstaltninger der vil blive truffet for at fjerne eller mindske disse begrænsninger. For støtteordninger betyder dette, at medlemsstaten skal forpligte sig til at sikre, at der ikke ydes støtte, hvis der er betydelige kapacitetsbegrænsninger, som kan påvirke transporter og i sidste ende forhindre, at modalskiftet til den mere bæredygtige transportform forøges eller opretholdes. Hvis der er faktiske eller forventede kapacitetsbegrænsninger, bør medlemsstaten sikre, at der findes løsninger til at fjerne eller reducere sådanne begrænsninger, således at det forventede modalskifte som følge af støtten kan opnås.
99. For det tredje skal jernbanevirksomheder og operatører af indre vandveje og nærskibsfart gøre alle relevante oplysninger om den modtagne støtte offentligt tilgængelige <sup>(115)</sup>. Sådant offentliggørelse har til formål at øge bevidstheden om de foranstaltninger, der kan anvendes til at mindske konkurrencegabet mellem bæredygtige landtransportformer og mere forurenende konkurrerende alternativer og dermed øge efterspørgslen efter bæredygtige landtransporttjenester, som er nødvendige for at opnå et modalskifte.
100. Endelig bør støtten ydes på grundlag af de faktiske transportenheder <sup>(116)</sup> og ikke på grundlag af et fast beløb for at sikre, at der kun ydes støtte til bæredygtige landtransporttjenester, der faktisk udføres.
101. Efter Kommissionens opfattelse har støtten en tilskyndelsesvirkning, hvis medlemsstaten overholder de generelle principper i punkt 69, som præciseret i punkt 97-100.

#### Proportionalitetsprincippet

102. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 71 kan støtten udgøre op til 75 % af de støtteberettigede omkostninger.
103. De støtteberettigede omkostninger er den del af de eksterne omkostninger ved transport, der undgås ved unimodal eller multimodal brug af jernbaner og/eller indre vandveje og/eller ved brug af nærskibsfart i forbindelse med bæredygtig multimodal transport sammenlignet med de mere forurenende konkurrerende transportformer (dvs. de undgåede eksterne omkostninger ved transport) <sup>(117)</sup>. Hvis der er flere konkurrerende muligheder, som forårsager højere forureningsniveauer, svarer grænsen til den største omkostningsforskel mellem de forskellige løsningsmodeller.
104. Medlemsstaten skal fremlægge en gennemsigtig, begrundet og kvantificeret komparativ analyse af eksterne omkostninger mellem den støttede transportform (jernbanetransport, transport ad indre vandveje og/eller bæredygtig multimodal transport, herunder mindst en jernbanestrækning, en strækning ad indre vandveje eller en nærskibsfart) og den alternative mere forurenende konkurrerende løsning. Medlemsstaten bør i princippet

---

<sup>(115)</sup> Herunder mindst følgende oplysninger: støttetildelende myndighed, støttetildelingsdato, modtagne støttebeløb, periode og aktiviteter, der er omfattet af støtten.

<sup>(116)</sup> F.eks. passager-km for personbefordring, ton-km eller køretøjs-/fartøjs-km for godstransporttjenester eller mere generelt produktionsenheden for transporttjenesten.

<sup>(117)</sup> Medlemsstaterne kan anvende metoden for eksterne omkostninger til at dække eventuelle driftsomkostninger, herunder driftsomkostninger i forbindelse med brug af infrastruktur.



henvise til Kommissionens håndbog om eksterne transportomkostninger <sup>(118)</sup>, som ændret eller erstattet, ved sammenligningen af eksterne omkostninger på tværs af forskellige transportformer, medmindre de fremlægger passende dokumentation til at begrunde en anden metode til vurdering af de faktiske eksterne omkostninger. De anvendte metoder og beregningerne skal være offentligt tilgængelige.

Undgåelse af unødige negative virkninger på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne

105. For at sikre, at støtten ikke skader Unionens almindelige interesser ved at skabe unødige fordrejninger af konkurrencen og samhandelen, skal driftsstøtte til nedbringelse af de eksterne omkostninger ved transport ydes i overensstemmelse med de generelle principper i punkt 75 og 76.
106. Støtten bør i princippet ydes i form af støtteordninger, fordi de sandsynligvis vil have en mere begrænset fordrejende virkning på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne end ad hoc-støtte.

#### 4.2.1.2 Støtte til etablering af nye kommercielle forbindelser

107. Disse retningslinjer indeholder specifikke regler for støtte til etablering af:
  - a) nye kommercielle jernbanegodsforbindelser og godstransportforbindelser ad indre vandveje, som udføres af jernbanevirksomheder og/eller transportarrangører, der samlet efterspørgslen og arrangerer fast godstransport mellem transportterminaler
  - b) nye kommercielle jernbanepassagerforbindelser, som udføres af jernbanevirksomheder til rutekørsel mellem transportterminaler beliggende enten i forskellige medlemsstater ("grænseoverskridende personbefordring med jernbane") eller mere end 400 km fra hinanden ("personbefordring med jernbane over lange afstande").
108. For at blive betragtet som forenelig med det indre marked skal støtte til etablering af nye kommercielle forbindelser opfylde forenelighedsbetingelserne i dette afsnit og i afsnit 4.1.

#### Bidrag til behovet for samordning af transport

109. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 66 mener Kommissionen, at støtte til etablering af nye kommercielle forbindelser kan fremme et modalskifte til bæredygtig landtransport, idet den sikrer, at der er tilstrækkelige transporttjenester, der forbinder transportterminaler. Etableringen af nye kommercielle jernbanegodsforbindelser og godstransportforbindelser ad indre vandveje samt af nye forbindelser til personbefordring med jernbane på tværs af landegrænser eller over lange afstande er afgørende for udviklingen af jernbanetransport og transport ad indre vandveje og nødvendig for at muliggøre bæredygtig multimodal transport.

---

<sup>(118)</sup> Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, H. Essen, D. Fiorello, K. El Beyrouty et al., Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1, Publikationskontoret, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

## Støttens nødvendighed

110. Et af målene i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet er udvikling af forbindelser med jernbane eller indre vandveje <sup>(119)</sup>. Med hensyn til godstransport vanskeliggøres den fulde udbredelse af jernbanetransport af, at der mangler visse vigtige forbindelser mellem transportterminaler <sup>(120)</sup>, og det er nødvendigt at træffe foranstaltninger for at udnytte det uudnyttede potentiale ved transport ad indre vandveje <sup>(121)</sup>, navnlig for at få det europæiske net af indre vandveje forbundet med andre transportformer så vidt muligt <sup>(122)</sup>. Med hensyn til personbefordring udnyttes jernbanernes potentiale ikke fuldt ud, navnlig ikke som et middel til at rejse over lange afstande og/eller på tværs af landegrænser, navnlig om natten <sup>(123)</sup>.
111. For yderligere at udvikle jernbaneforbindelser og forbindelser ad indre vandveje kan medlemsstaterne være nødt til at yde støtte til etablering af nye kommercielle jernbanegodsforbindelser og godstransportforbindelser ad indre vandveje samt nye forbindelser til personbefordring med jernbane på tværs af landegrænser og/eller over lange afstande. Dette skyldes, at markeds kræfterne i sig selv ikke altid får transportvirksomheder og transportarrangører til at investere i nye jernbaneforbindelser og forbindelser ad indre vandveje, da disse forbindelser kan lide under manglende samordning. Operatørerne kan navnlig pådrage sig betydelige faste omkostninger ved at etablere nye forbindelser, og disse forbindelser kan kun blive rentable, hvis en tilstrækkelig mængde kunder benytter dem. Uden en sådan minimumsmængde ville operatøren ikke på kort sigt være i stand til at opnå et tilstrækkeligt overskud til at dække driftstab i de første år af driften af den nye kommercielle forbindelse og ville derfor ikke udvikle den. Støtte til etablering af nye kommercielle forbindelser kan mindske adgangsbarrieren for etablering af nye forbindelser ved at reducere transportvirksomhedernes og transportarrangørernes årlige driftstab i de første år af den nye forbindelses drift.
112. Under hensyntagen til de generelle principper i punkt 67 mener Kommissionen, at støtte til nye kommercielle jernbanegodsforbindelser og godstransportforbindelser ad indre vandveje samt nye forbindelser til personbefordring med jernbane på tværs af landegrænser og/eller over lange afstande kan være nødvendig for at opfylde behovet for samordning af transport, hvis den effektivt imødegår dette markedssvigt, samtidig med at der tages hensyn til enhver anden politik og foranstaltning, der allerede er indført for at afhjælpe det samme markedssvigt. Medlemsstaten skal derfor godtgøre, at der på tidspunktet for tildelingen af støtten, selv med al anden støtte til bæredygtig landtransport, ikke findes en operatør, der har planer om kommercielt at udvikle den pågældende nye kommercielle forbindelse.

## Støttens formålstjenlighed

113. Efterspørgslen efter nye kommercielle tjenester i de første driftsår er måske ikke tilstrækkelig til at sikre, at disse tjenester bliver rentable. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 68 mener Kommissionen derfor, at støtte til etablering af nye

---

<sup>(119)</sup> Se punkt 33 og 42 i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, der er nævnt i fodnote (20).

<sup>(120)</sup> Se punkt 43 i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, der er nævnt i fodnote (20).

<sup>(121)</sup> Se punkt 44 i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, der er nævnt i fodnote (20).

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

<sup>(123)</sup> Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet – Handlingsplan til fremme af grænseoverskridende personbefordring med jernbane over lange afstande (COM(2021) 810 final, 14.12.2021).

kommercielle forbindelser er et formålstjenligt instrument <sup>(124)</sup> til at støtte jernbanevirksomheder og/eller transportarrangører, der ønsker at investere i nye jernbanegodsforbindelser og godstransportforbindelser ad indre vandveje eller i nye forbindelser til personbefordring med jernbane på tværs af landegrænser og/eller over lange afstande. Støtten skal dog begrænses til støtte til aktiviteter i højst fem år fra etableringen af den nye forbindelse (dvs. fra den dato, hvor støttemodtageren påbegynder driften af den nye forbindelse).

#### Støttens tilskyndelsesvirkning

114. Støtten bør tilskynde transportvirksomheder og/eller transportarrangører til at etablere nye jernbanegodsforbindelser og godstransportforbindelser ad indre vandveje eller nye forbindelser til personbefordring med jernbane på tværs af landegrænser og/eller over lange afstande. Kommissionen mener, at støtte til etablering af nye forbindelser har en tilskyndelsesvirkning, hvis støttemodtageren skriftligt har ansøgt om støtten inden etableringen af de nye kommercielle forbindelser. Tidspunktet for den skriftlige støtteansøgning er en værdifuld indikation af det sandsynlige kontrafaktiske scenario uden støtte. Hvis en virksomhed ikke påbegynder driften af den nye forbindelse, før den ansøger om støtte, tyder dette på, at det sandsynlige kontrafaktiske scenario uden støtte ville være, at der ikke ville være en ny forbindelse, eftersom den pågældende virksomhed har brug for støtte til at dække de indledende driftstab for at etablere den nye kommercielle forbindelse.
115. Kommissionen mener, at støtten har en tilskyndelsesvirkning, hvis de generelle principper i punkt 69, som præciseret i punkt 114, er overholdt, og der foreligger dokumentation for forventede driftstab.

#### Proportionalitetsprincippet

116. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 71 anses støtte til etablering af nye kommercielle forbindelser for at være proportional, hvis den ikke overstiger følgende procentdel af de støtteberettigede omkostninger: 80 % i det første driftsår for den nye kommercielle forbindelse, 70 % i det andet år, 60 % i det tredje år, 50 % i det fjerde år og 40 % i det femte år.
117. De støtteberettigede omkostninger er det driftstab, der opstår som følge af driften af den nye forbindelse i højst fem år fra den dato, hvor støttemodtageren påbegynder driften af den pågældende forbindelse. Ved driftstab forstås en negativ forskel mellem indtægter og driftsomkostninger i de første driftsår for den nye forbindelse (op til fem år) <sup>(125)</sup>.

---

<sup>(124)</sup> Med hensyn til støtteformen har Kommissionen i sin tidligere beslutningspraksis vedrørende støtte, der opfylder behovet for samordning af transport, ikke gjort indsigelse mod støtte i form af direkte tilskud (se Kommissionens afgørelse af 5.10.2011 i sag SA 31981, Nederlandene, Start-up aid to new combined transport services based on Twin hub railway network (EUT C 361 af 10.12.2011, s. 1). Med hensyn til støtte til etablering af nye kommercielle forbindelser anerkender Kommissionen, at direkte tilskud gør det muligt for jernbanevirksomheder og transportarrangører, der ønsker at investere i en ny kommerciel forbindelse, at reducere deres forudgående driftstab i de første år af driften af den nye kommercielle forbindelse og dermed forbedre disse tjenesters rentabilitet. Når der er tale om støtte til etablering af nye kommercielle forbindelser, kan direkte tilskud derfor være passende, selv om de udbetales på forhånd, forudsat at forudbetalingen foretages regelmæssigt mindst én gang om året (og ikke med en enkelt forskudsbetaling, der dækker hele den periode, der kan finansieres af støtten).

<sup>(125)</sup> Det understreges, at dette også kan omfatte driftsomkostninger i forbindelse med og forud for etableringen af den nye forbindelse. Disse omkostninger kan tages i betragtning ved kvantificeringen af de støtteberettigede omkostninger i forbindelse med det første driftsår for den nye kommercielle forbindelse.

118. De omkostninger, der henføres til den nye kommercielle forbindelse, kan dække alle direkte driftsomkostninger i forbindelse med driften af den nye kommercielle forbindelse og et passende bidrag til de driftsomkostninger, der er fælles for både den nye kommercielle forbindelse og andre aktiviteter. De indtægter, der skal tages i betragtning, skal omfatte samtlige indtægter fra den nye kommercielle forbindelse.
119. Hvis støtten udbetales på forhånd, skal følgende yderligere kumulative betingelser være opfyldt:
- a) driftstabet skal anslås på forhånd på grundlag af rimelige fremskrivninger
  - b) driftstabet skal tilbagediskonteres til sin på tildelingstidspunktet
  - c) medlemsstaten skal indføre en passende kontrol- og tilbagebetalingsmekanisme for at sikre, at støtten ikke overstiger den tilladte støtteintensitet
  - d) forskudsbetalingerne må højst dække en periode på et år.
- Undgåelse af unødige negative virkninger på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne
120. For at sikre, at støtten ikke skader Unionens almindelige interesser ved at skabe unødige fordrejninger af konkurrencen og samhandelen, skal driftsstøtte til etablering af nye kommercielle forbindelser ydes i overensstemmelse med de generelle principper i punkt 75 og 76. Støtten bør desuden begrænses til at dække støttemodtagerens omkostninger i højst fem år fra etableringen af den nye kommercielle forbindelse.
121. Støtten bør i princippet ydes i form af støtteordninger, fordi de sandsynligvis vil have en mere begrænset fordrejende virkning på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne end ad hoc-støtte.

#### 4.2.2 *Investeringsstøtte*

##### 4.2.2.1 Støtte til etablering, opgradering og fornyelse af unimodale og multimodale faciliteter til transport ad jernbane og indre vandveje

122. Disse retningslinjer indeholder specifikke regler for støtte til investering i etablering, opgradering og fornyelse (herunder udskiftning) af jernbanefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje samt multimodale faciliteter til transport ad jernbane og indre vandveje.
123. Multimodal transport anvender også multimodale transportfaciliteter til kombineret vej- og søtransport. Når disse faciliteter er beliggende i søhavne, er de omfattet af disse retningslinjers anvendelsesområde, hvis de også har forbindelse til jernbaner eller indre vandveje og derfor kan betragtes som multimodale faciliteter til transport ad jernbane eller indre vandveje <sup>(126)</sup>.
124. Støtte til etablering, opgradering og/eller fornyelse af jernbanefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje samt multimodale faciliteter til transport ad jernbane og indre vandveje skal sikre, at: a) et anlæg kan anvendes som en facilitet, der støtter et modalskifte for første gang (etablering), b) en eksisterende facilitet kan håndtere mere trafik eller blive

---

<sup>(126)</sup> Se definitionen af "multimodal facilitet til transport ad jernbane og/eller indre vandveje" i punkt 54, litra ø).

mere tiltrækkende for brugerne, f.eks. ved at håndtere en type trafik, som ikke blev håndteret før (opgradering), eller c) en facilitet, der ellers ville opleve en nedgang i aktiviteten uden støtte, kan fortsætte driften (fornyelse).

125. For at blive betragtet som forenelig med det indre marked skal støtte til etablering, opgradering og/eller fornyelse af jernbanefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje samt multimodale faciliteter til transport ad jernbane og indre vandveje opfylde forenelighedsbetingelserne i dette afsnit og i afsnit 4.1.

#### Bidrag til behovet for samordning af transport

126. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 66 mener Kommissionen, at støtte til etablering, opgradering og/eller fornyelse af jernbanefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje samt multimodale faciliteter til transport ad jernbaner og indre vandveje kan fremme modalskiftet til bæredygtig landtransport. Der kan ydes støtte til investeringer i faciliteter, der betjener jernbanetransport eller transport ad indre vandveje, på et individuelt grundlag eller i kombination med andre transportformer <sup>(127)</sup>. En bredere tilgængelighed af disse faciliteter eller en forøgelse af deres kapacitet, kvalitet og/eller effektivitet er en forudsætning for, at jernbanetransport og transport ad indre vandveje kan fungere effektivt. Disse forbedringer vil desuden i sidste ende føre til lavere omkostninger for transport- og logistikvirksomheder, der opererer inden for jernbanesektoren, sektoren for transport ad indre vandveje, sektoren for multimodal transport og tjenester af højere kvalitet.

#### Støttens nødvendighed

127. I strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet peges der på manglen på omladningsinfrastruktur, navnlig multimodale landterminaler, og der opfordres til investeringer, der kan lukke hullerne i multimodal infrastruktur med højeste prioritet <sup>(128)</sup>. Tilgængeligheden af tilstrækkelige passende jernbanefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje samt multimodale faciliteter til transport ad jernbane og indre vandveje er afgørende for værdikæden for bæredygtig landtransport. Sådanne faciliteter bidrager navnlig til at udvikle multimodal transport med henblik på at kanalisere alle transportformer sammen via multimodale terminaler.
128. Støtte til faciliteter, der betjener jernbaner og indre vandveje, er afgørende for at frigøre det fulde potentiale i bæredygtig landtransport. En sådan støtte kan bidrage til at bryde den onde cirkel mellem modalskifte og tilgængelighed af faciliteter. På den ene side er passende faciliteter en forudsætning for enhver vækst i anvendelsen af bæredygtig landtransport. På den anden side er der i takt med, at flere brugere flytter til disse transportformer, behov for yderligere faciliteter for at støtte denne vækst. Uden støtte kan incitamenterne for private operatører til at investere i infrastrukturfaciliteter imidlertid være utilstrækkelige. Dette skyldes, at de ikke tager højde for fordelene ved at reducere de eksterne omkostninger, der opnås ved et modalskifte, som investeringen giver mulighed for. Det kan desuden tage tid, før antallet og kvaliteten af servicefaciliteterne tilpasses den øgede efterspørgsel efter bæredygtig landtransport. Statsstøtte til faciliteter

---

<sup>(127)</sup> På trods af manglen på omfattende oplysninger om faciliteter til transport ad jernbane, indre vandveje samt multimodal transport i EU er der klare tegn på, at der er mangel på passende, ledige og tilgængelige faciliteter til bæredygtig landtransport. Der er navnlig behov for investeringer i faciliteter til jernbaner og indre vandveje og multimodale godsterminaler.

<sup>(128)</sup> Se punkt 42 i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, der er nævnt i fodnote (20).

kan derfor bidrage til at opnå det ønskede modalskifte på en mere effektiv og hurtigere måde <sup>(129)</sup>.

129. Under hensyntagen til de generelle principper i punkt 67 mener Kommissionen, at støtte til investering i faciliteter kan være nødvendig for at opfylde behovet for samordning af transport i tilfælde af det markedssvigt, der er nævnt i punkt 127 og 128. Denne støtte er berettiget, hvis den nye kapacitet sandsynligvis vil blive udnyttet og derved bidrager til at øge anvendelsen af bæredygtig landtransport i forhold til konkurrerende mere forurenende transportformer. Dette er tilfældet, når en medlemsstat på grundlag af velfunderede trafikprognoser, der indgår i en forudgående forretningsplan, påviser, at den potentielle efterspørgsel efter kapacitet, i det mindste på mellemlang sigt, overstiger den nuværende samlede kapacitet i det støttede anlæg og andre eksisterende eller allerede planlagte anlæg, der med rimelighed kan anvendes som alternativer til en eventuel fremtidig efterspørgsel efter den støttede facilitets kapacitet.

#### Støttens formålstjenlighed

130. Udviklingen af bæredygtig landtransport hæmmes af manglen på jernbanefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje samt multimodale faciliteter til transport ad jernbaner og indre vandveje i EU. Under hensyntagen til de generelle principper i punkt 68 mener Kommissionen derfor, at støtte til investering i etablering, opgradering og fornyelse af disse faciliteter er et hensigtsmæssigt instrument <sup>(130)</sup> til at ledsage modalskifte til bæredygtig landtransport.

#### Støttens tilskyndelsesvirkning

131. Støtten bør tilskynde til etablering, opgradering eller fornyelse af jernbanefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje samt multimodale faciliteter til transport ad jernbane og indre vandveje. Kommissionen mener, at støtten har en tilskyndelsesvirkning, hvis de generelle principper i punkt 69 og 70 er overholdt, og at der ville være et finansieringsbehov i forbindelse med det støttede projekt uden støtte.

#### Proportionalitetsprincippet

132. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 71-74 anses støtte til investering i jernbanefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje samt multimodale faciliteter til transport ad jernbane og indre vandveje for at være proportional, hvis støttebeløbet ikke overstiger det laveste af a) projektets finansieringsbehov i forhold til det kontrafaktiske scenario uden støtte og b) de støtteberettigede investeringsomkostninger.
133. For at beregne finansieringsbehovet er det nødvendigt at skelne mellem de transportaktiviteter, der finansieres under projektet, og de ikke-transportmæssige aktiviteter. De relevante indtægter omfatter ikke blot indtægterne fra de transportaktiviteter, der finansieres under projektet, men også nettomerfortjenesten ved

---

<sup>(129)</sup> I betragtning af den lange tid, der er nødvendig for at etablere, opgradere eller forny sådanne faciliteter (fra etablering til færdiggørelse), kan det være nødvendigt at yde støtte for at sikre, at deres tilgængelighed er tilpasset udvidelsen af bæredygtig landtransport, navnlig i betragtning af den presserende karakter af målene i den grønne pagt og strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet.

<sup>(130)</sup> Med hensyn til støtteformen har Kommissionen i sin tidligere beslutningspraksis vedrørende støtte, der opfylder behovet for samordning af transport, ikke gjort indsigelse mod støtte i form af direkte tilskud (se f.eks. Kommissionens afgørelse af 26.3.2024 i sag SA.109124, Polen, RRF: Investment aid to intermodal transport facilities, equipment and rolling stocks (endnu ikke offentliggjort i EUT), og Kommissionens afgørelse af 9.2.2022 i sag SA.64546, Slovakiet, Workshops for light maintenance of passenger (EUT C 169 af 22.4.2022, s. 1).

de ikke-transportmæssige aktiviteter, som er forbundet med disse transportaktiviteter (f.eks. leje af erhvervsområder i den finansierede facilitet). De relevante omkostninger omfatter både driftsomkostninger og investeringsomkostninger i forbindelse med de transportaktiviteter, der finansieres under projektet. Investeringsomkostninger i forbindelse med ikke-transportmæssige aktiviteter bør derimod udelukkes. Enhver eksisterende eller påtænkt statsstøtteforanstaltning, f.eks. driftsstøtte og/eller en anden type investeringsstøtte, der påvirker analysen af finansieringsbehovet, bør endvidere tages i betragtning ved vurderingen af den forventede efterspørgsel efter faciliteten.

134. De støtteberettigede omkostninger består af investeringsomkostninger i materielle aktiver (stationære og mobile) og immaterielle aktiver, der er direkte forbundet med etableringen, opgraderingen eller fornyelsen af den pågældende facilitet. De støtteberettigede omkostninger kan omfatte:
- a) overfladefaciliteter (f.eks. til oplagring), bygninger (f.eks. pakhuse og terminalbygninger) og mobilt terminaludstyr (f.eks. række-trucks), der befinder sig i faciliteten til levering af transportrelaterede tjenester
  - b) forberedende undersøgelser i tilknytning hertil, f.eks. gennemførlighedsundersøgelser og topologiske undersøgelser
  - c) planlægnings- og installationsomkostninger.
135. I forbindelse med støtteordninger bør medlemsstaterne forpligte sig til at foretage den analyse af finansieringsbehovet, der er beskrevet i punkt 71-74, som præciseret i punkt 133 og 134 for hvert projekt, der støttes under ordningen. Med henblik herpå skal medlemsstaterne i deres anmeldelse af enhver planlagt støtteordning som minimum beskrive kategorierne af støttede projekter, de specifikke kategorier af godkendte støtteberettigede omkostninger (f.eks. omkostninger til køb af materielle aktiver (stationære og mobile) og immaterielle aktiver), metoden til beregning af finansieringsbehovet og de maksimale vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger, der anvendes.
136. For ad hoc-støtte bestemmes finansieringsbehovet ved at sammenligne projektets rentabilitet i de faktiske og kontrafaktiske scenarier i overensstemmelse med de generelle principper i punkt 72-74 som præciseret i punkt 133. Medlemsstaterne skal fremlægge de beregninger og fremskrivninger, der er nævnt i punkt 72, i den detaljerede forretningsplan for projektet.
137. Når støtten vedrører faciliteter, der foreslås og identificeres på forhånd af en medlemsstat, er det ikke nødvendigt at foretage en vurdering af finansieringsbehovet, hvis støttebeløbet fastsættes gennem en udbudsprocedure. I sådanne tilfælde finder Kommissionen, at støttebeløbet svarer til den minimumsstøtte, som potentielle støttemodtagere anmoder om, og støtten anses derfor for at være proportional, hvis nedenstående kumulative kriterier er opfyldt:
- a) Udbudsproceduren er konkurrencepræget, dvs. at den er åben, klar, gennemsigtig og ikkediskriminerende <sup>(131)</sup>. Den er baseret på objektive kriterier, der er fastlagt på forhånd i overensstemmelse med foranstaltningens mål og minimerer risikoen for strategisk afgivelse af bud. De udvælgelseskriterier, der anvendes til rangordning af

---

<sup>(131)</sup> Ingen tilbudsgivere bør have insiderviden eller andre fordele, f.eks. fordi de har udviklet eller ejer facilitetens område. I sådanne tilfælde skal medlemsstaten stille sådanne relevante oplysninger til rådighed for alle potentielle tilbudsgivere.

tilbud og i sidste ende til tildeling af støtten i udbudsproceduren, sætter som hovedregel bidraget til foranstaltningens hovedmål i direkte eller indirekte forhold til det støttebeløb, som ansøgeren har anmodet om. Dette kan f.eks. udtrykkes i støtte pr. miljøbeskyttelsesenhed eller støtte pr. enhed med hensyn til omladningskapacitet, der skabes

- b) Kriterierne offentliggøres i tilstrækkelig god tid inden ansøgningsfristens udløb for at muliggøre en effektiv konkurrence.
- c) Det forventede antal tilbudsgivere er tilstrækkeligt til at sikre effektiv konkurrence.
- d) Efterfølgende justeringer af resultatet af udbudsproceduren (f.eks. efterfølgende forhandlinger om budresultater) undgås, da de kan underminere procesresultaternes effektivitet.

Undgåelse af unødige negative virkninger på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne

- 138. For at sikre, at støtten ikke skader Unionens almindelige interesser ved at skabe unødige fordrejninger af konkurrencen og samhandelen, skal der ydes støtte til investering i etablering, opgradering og fornyelse af jernbanefaciliteter, faciliteter til transport ad indre vandveje samt multimodale faciliteter til transport ad jernbane og indre vandveje i overensstemmelse med de generelle principper i punkt 75 og 76.
- 139. For enhver støttet transportfacilitet skal medlemsstaten desuden påvise, at støtteforanstaltningen sikrer ikkediskriminerende, åben og gennemsigtig adgang til faciliteten for alle interesserede brugere i overensstemmelse med sektorlovgivningen, herunder det fælles europæiske jernbanedirektiv<sup>(132)</sup>.
- 140. Når ejeren, operatøren og den forventede slutbruger af den støttede transportfacilitet er en del af samme virksomhed eller er tilknyttede virksomheder, jf. bilag I til gruppefritagelsesforordningen for transport, skal driften af faciliteten tildeles på grundlag af en åben, konkurrencepræget, gennemsigtig og ikkediskriminerende procedure<sup>(133)</sup>. Dette sikrer, at operatøren modtager et afkast i overensstemmelse med markedsvilkårene, og afbøder enhver potentiel interessekonflikt.
- 141. Efter Kommissionens opfattelse vil støtteordninger sandsynligvis have en mere begrænset fordrejende virkning på konkurrencen og samhandelen end ad hoc-støtte. Kommissionen vil derfor tage hensyn til nedenstående elementer i sin vurdering.
  - a) For ordninger kan det formodes, at der ikke er tale om unødige negative virkninger på konkurrencen og samhandelen, hvis betingelserne i punkt 138-140 er opfyldt. Når medlemsstaten anmelder ordningen, bør den desuden også forpligte sig til, inden der ydes individuel støtte til en facilitet, at kontrollere, at den støttede facilitet ikke unødigt fordrejer konkurrencen og samhandelen med eksisterende og/eller allerede planlagte faciliteter. Med henblik herpå skal medlemsstaten forpligte sig til at identificere udsigterne på mellemlang sigt for anvendelsen af den støttede facilitet på grundlag af velfunderede trafikprognoser, der er indarbejdet i en forudgående forretningsplan. Medlemsstaten bør også forpligte sig til at kontrollere, at investeringen ikke vil have unødige fordrejende virkninger på anvendelsen af eksisterende og/eller allerede planlagte faciliteter, der med rimelighed kan fungere

---

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

<sup>(133)</sup> Virksomheder, der udgør tilknyttede virksomheder, kan deltage i proceduren.



som alternativer til den fremtidige efterspørgsel efter den støttede facilitets kapacitet.

- b) I forbindelse med ad hoc-støtte skal medlemsstaten ud over at opfylde betingelserne i punkt 138-140 også godtgøre, at den støttede facilitet ikke unødigt fordrejer konkurrencen og samhandelen med eksisterende og/eller allerede planlagte faciliteter. Med henblik herpå skal medlemsstaten identificere udsigterne på mellemlang sigt for anvendelsen af den støttede facilitet på grundlag af velfunderede trafikprognoser, der er indarbejdet i en forudgående forretningsplan. Medlemsstaten skal også godtgøre, at investeringen ikke vil have unødige fordrejende virkninger på anvendelsen af eksisterende og/eller allerede planlagte faciliteter, der med rimelighed kan fungere som alternativer til den fremtidige efterspørgsel efter den støttede facilitets kapacitet <sup>(134)</sup>. I princippet har den støttede investering ikke unødige konkurrencefordrejende virkninger, hvis den forventede efterspørgsel er af en sådan art, at den nye facilitet ikke vil aflede efterspørgslen fra eksisterende og/eller allerede planlagte faciliteter. I betragtning af den forskelligartede markedsstruktur inden for forskellige områder, transportformer og faciliteter vil Kommissionen under alle omstændigheder fra sag til sag vurdere, om eksisterende og/eller allerede planlagte faciliteter vil blive påvirket unødigt. I denne vurdering kan Kommissionen som de mest relevante kriterier tage hensyn til udnyttelsesgraden for nærliggende faciliteter, de typer gods, passagerer eller rullende materiel, der behandles i disse faciliteter, den anvendte teknologi og fordelene ved en bestemt geografisk placering.

#### 4.2.2.2 Støtte til etablering, opgradering og/eller fornyelse af private sidespor

142. Disse retningslinjer indeholder specifikke regler vedrørende fremme af investeringer i etablering, opgradering og/eller fornyelse (herunder udskiftning) af private sidespor.
143. Støtte til etablering, opgradering og/eller fornyelse af private sidespor skal sikre: a) at en lokalitet kan nå direkte via et jernbanespor for første gang (etablering), b) at mere jernbanetrafik kan nå frem til lokaliteten, eller at jernbanetrafikken vil være mindre forurenende gennem elektrificering af sidesporene (opgradering), eller c) at et privat sidespor, som uden støtten ville være ophørt med at blive anvendt, kan fortsætte driften (fornyelse).
144. For at blive betragtet som forenelig med det indre marked skal støtte til etablering, opgradering og/eller fornyelse af private sidespor opfylde forenelighedsbetingelserne i dette afsnit og i afsnit 4.1.

#### Bidrag til behovet for samordning af transport

145. Private sidespor spiller en central rolle med hensyn til at mindske behovet for vejgodstransport på første og sidste kilometer. Det skyldes, at gods, der transporteres ved hjælp af bæredygtige landtransportformer, kun kan nå frem til eller afgå fra kundens industri anlæg, hvis det omlades på lastbiler på den første og sidste kilometer (multimodal transport), eller hvis kundens anlæg er direkte forbundet med jernbanenettet.
146. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 66 mener Kommissionen, at støtte til etablering, opgradering og/eller fornyelse af private sidespor kan fremme

---

<sup>(134)</sup> Under alle omstændigheder bør disse faciliteter også identificeres med henblik på at vurdere støttens nødvendighed (se punkt 129).

modalskiftet til bæredygtig landtransport. Dette kan ske gennem tilskyndelse til, at transportens hovedstrækning <sup>(135)</sup> udføres med jernbane, og ved at gøre det muligt at undgå de eksterne omkostninger ved transport på første/sidste kilometer med mere forurenende transportformer ved at flytte transporten fra vej til jernbane.

#### Støttens nødvendighed

147. Private sidespor er afgørende for bæredygtig godstransport på første/sidste kilometer. Der har dog været et generelt fald i antallet af private sidespor i EU <sup>(136)</sup>. Dette fald forventes at fortsætte, idet der ikke findes tilstrækkelige incitamenter for virksomhederne til at bære de omkostninger og risici, der er forbundet med etablering, opgradering og fornyelse af private sidespor. Beslutningen om at anlægge et privat sidespor afhænger således af flere faktorer, f.eks. mængden og typen af transporteret gods, antallet af fremstillingsvirksomheder i regionen eller niveauet for udviklingen af jernbaneinfrastrukturen. Kommissionen bemærker, at enhver af disse faktorer kan afholde en virksomhed fra at investere i etablering, opgradering og/eller fornyelse af private sidespor.
148. Markedet har tendens til at vælge mindre dyre – men mindre bæredygtige – transportløsninger for at få fragt leveret til/afsendt fra industrianlæg <sup>(137)</sup>. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 67 mener Kommissionen derfor, at støtte til etablering, opgradering og/eller fornyelse af private sidespor er nødvendig for at opfylde behovet for samordning af transport.

#### Støttens formålstjenlighed

149. Udviklingen af jernbanetransport hindres af manglen på tilstrækkelige incitamenter for virksomhederne til at bære de omkostninger og risici, der er forbundet med etablering, opgradering og fornyelse af private sidespor. Under hensyntagen til de generelle principper i punkt 68 mener Kommissionen derfor, at støtte til investering i etablering, opgradering og fornyelse af private sidespor er et formålstjenligt instrument <sup>(138)</sup> til at øge modalskiftet gennem forbindelser på den første/sidste kilometer via private sidespor.

---

<sup>(135)</sup> En "strækning" er en del af en rejse, der betjenes af en transportform. Den afgrænses ud fra oprindelsessted og bestemmelsessted, der betjenes af samme transportør. "Hovedstrækningen" er den længste del af den pågældende rejse.

<sup>(136)</sup> Konsekvensanalyse til støtte ved revisionen af Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber, se fodnote (42), afsnit 2.5.

<sup>(137)</sup> Når en virksomhed beslutter at investere i et privat sidespor, skal den overveje, om den ønsker at benytte vejgodstransport eller jernbane gennem et privat sidespor på den første/sidste kilometer fra/til sit anlæg. Førstnævnte er billigere op til et vist omfang, og investeringerne i vejforbindelser foretages og betales af de offentlige myndigheder. For sidstnævntes vedkommende bærer virksomhederne derimod størstedelen af anlægsomkostningerne (ofte inklusive en gennemførlighedsundersøgelse under hensyntagen til topografien) og betaler for drift og vedligeholdelse. Investeringen har desuden en lang levetid, hvilket er en yderligere risiko, da der kan indtræde begivenheder, som ligger uden for virksomhedens kontrol, og som kan udelukke den fremtidige anvendelse af det private sidespor. Dette kan f.eks. være tilfældet, hvis jernbanevirksomheder indstiller de relevante tilslutningsforbindelser i det område, hvor virksomheden er beliggende.

<sup>(138)</sup> Med hensyn til støtteformen har Kommissionen i sin tidligere beslutningspraksis vedrørende støtte, der opfylder behovet for samordning af transport, ikke gjort indsigelse mod støtte i form af direkte tilskud (se Kommissionens afgørelse af 17.12.2020 i sag SA.58570, Tyskland, Guidelines on the construction, extension, reactivation and replacement of railway sidings and related infrastructure (EUT C 25 af 22.1.2021, s. 1).

## Støttens tilskyndelsesvirkning

150. Støtten bør tilskynde til etablering, opgradering og/eller fornyelse af private sidespor. Kommissionen mener, at støtten har en tilskyndelsesvirkning, hvis de generelle principper i punkt 69 og 70 er overholdt, og at der ville være et finansieringsbehov i forbindelse med det støttede projekt uden støtte.

## Proportionalitetsprincippet

151. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 71-74 anses støtte til investering i private sidespor for at være proportional, hvis støttebeløbet ikke overstiger det laveste af: i) projektets finansieringsbehov i forhold til det kontrafaktiske scenario uden støtte <sup>(139)</sup> (som antages at være vejtransport, hvis ikke andet dokumenteres) og ii) de støtteberettigede investeringsomkostninger.
152. De støtteberettigede omkostninger består af investeringsomkostninger i materielle aktiver (stationære eller mobile) og immaterielle aktiver, der er direkte forbundet med etableringen, opgraderingen og/eller fornyelsen af det private sidespor med henblik på at sætte det eller bevare det i drift. De støtteberettigede omkostninger kan omfatte forberedende undersøgelser i tilknytning hertil, f.eks. gennemførlighedsundersøgelser og topologiske undersøgelser, samt planlægnings- og installationsomkostninger. Læsse-/losseplatforme og udstyr, der anvendes til på- og aflæsning af tog på den specifikke brugers anlæg, kan ikke medregnes i de støtteberettigede omkostninger.
153. I forbindelse med støtteordninger bør medlemsstaterne forpligte sig til at foretage den analyse af finansieringsbehovet, der er beskrevet i punkt 71-74, for hvert projekt, der støttes under ordningen. Med henblik herpå skal medlemsstaten i sin anmeldelse af enhver planlagt støtteordning som minimum beskrive kategorierne af støttede projekter, de specifikke kategorier af godkendte støtteberettigede omkostninger (f.eks. omkostninger til køb af materielle aktiver (stationære og mobile) og immaterielle aktiver), metoden til beregning af finansieringsbehovet og de maksimale vægtede gennemsnitlige kapitalomkostninger, der anvendes.
154. For ad hoc-støtte <sup>(140)</sup> skal medlemsstaten i overensstemmelse med de generelle principper i punkt 71-74 altid: a) fremlægge en detaljeret kvantificering af finansieringsbehovet på projektniveau understøttet af intern dokumentation, der tidsmæssigt stemmer overens med beslutningsprocessen, f.eks. bestyrelsespræsentationer eller interne forretningsplaner, og b) anvende en passende kontrol- og tilbagebetalingsmekanisme for at sikre, at støtten ikke overstiger de grænser, der er fastsat i punkt 151.

## Undgåelse af unødige negative virkninger på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne

155. For at sikre, at støtten ikke skader Unionens almindelige interesser ved at skabe unødige fordrejninger af konkurrencen og samhandelen, skal støtte til investering i etablering, opgradering og fornyelse af private sidespor ydes i overensstemmelse med de generelle principper i punkt 75 og 76.

---

<sup>(139)</sup> Enhver eksisterende eller påtænkt statsstøtteforanstaltning, f.eks. driftsstøtte og/eller en anden type investeringsstøtte, bør tages i betragtning ved vurderingen af finansieringsbehovet.

<sup>(140)</sup> I behørigt begrundede undtagelsestilfælde, hvor ad hoc-støtte til et privat sidespor kan betragtes som forenelig med det indre marked i overensstemmelse med punkt 157.

156. Støtten bør i princippet ydes i form af støtteordninger, fordi de sandsynligvis vil have en mere begrænset fordrejende virkning på konkurrencen og samhandelen end ad hoc-støtte.
157. I behørigt begrundede undtagelsestilfælde kan Kommissionen imidlertid finde, at ad hoc-støtte til private sidespor ikke fordrejer konkurrencen og samhandelen unødigt. Som en del af begrundelsen for et undtagelsestilfælde skal en medlemsstat som minimum fremlægge begge følgende:
- a) beregninger, der påviser en betydeligt større reduktion af de eksterne omkostninger pr. støtteenhed ved hjælp af ad hoc-støtte end under en støtteordning, ledsaget af en detaljeret redegørelse for årsagerne til en sådan reduktion af de eksterne omkostninger med angivelse af kilder til alle underliggende data og antagelser
  - b) dokumentation i form af eksempelvis undersøgelser og sektorrapporter for, at et bestemt markedssvigt påvirker den valgte støttemodtager, men ikke påvirker eller kun i langt mere begrænset omfang påvirker andre virksomheder i medlemsstaten.

#### 4.2.2.3 Støtte til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje

158. Disse retningslinjer indeholder specifikke regler vedrørende investeringsstøtte til anskaffelse af (nye eller brugte) køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje med henblik på at fremme modalskiftet til jernbanetransport og transport ad indre vandveje.
159. For at sikre, at støtten kanaliseres til de operatører, der har størst behov for støtte for at kunne etablere sig på markedet, kan støtte i henhold til dette afsnit kun ydes til nyttilkomne i jernbanesektoren <sup>(141)</sup>, jernbanevirksomheder, der betragtes som SMV'er, SMV'er i sektoren for transport af indre vandveje og leasingoperatører inden for jernbanesektoren og/eller sektoren for transport af indre vandveje, så længe de betragtes som SMV'er.
160. Støtten skal ydes i form af en offentlig garanti. Der kan stilles garantier direkte til de endelige støttemodtagere (dvs. de operatører, der er nævnt i punkt 159) eller til kreditinstitutter og andre finansielle institutioner som finansielle formidlere (så længe støttemodtageren frit kan vælge den finansielle formidler). Den finansielle formidler skal over for den relevante medlemsstat kunne dokumentere, at den anvender en ordning, som sikrer, at fordelene i størst muligt omfang videregives til de endelige støttemodtagere i form af større finansieringsvolumener, mere risikofyldte porteføljer, lavere krav til sikkerhedsstillelse eller lavere rentesatser, end i en situation uden offentlige garantier.
161. For at blive betragtet som forenelig med det indre marked skal støtte til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje opfylde forenelighedsbetingelserne i dette afsnit og i afsnit 4.1.

#### Bidrag til behovet for samordning af transport

162. Som nævnt i punkt 21 og 32, lider både jernbanesektoren og sektoren for transport af indre vandveje under en lav grad af investeringer i køretøjer og fartøjer, og det hæmmer den fulde udvikling af disse sektorer. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 66 mener Kommissionen, at støtte til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje kan fremme modalskiftet til bæredygtig

---

<sup>(141)</sup> Det understreges, at nyttilkomne i jernbanesektoren kan være berettiget til støtte til anskaffelse af rullende materiel, selv om de ikke kan betragtes som SMV'er.

landtransport ved at give SMV'er og nytilkomne i jernbanesektoren mere økonomisk overkommelig adgang til finansiering af anskaffelse af køretøjer og fartøjer.

163. Kommissionen vil fortsat vurdere foreneligheden af investeringsstøtte til anskaffelse af renere køretøjer (rullende materiel og fartøjer til transport ad indre vandveje) efter Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til klima, miljøbeskyttelse og energi 2022 <sup>(142)</sup>.

#### Støttens nødvendighed

164. Det er nødvendigt at have tilstrækkelige flåder, for at transporten med jernbane og ad indre vandveje kan være konkurrencedygtig i forhold til andre transportformer, og for at fremme overflytningen til bæredygtige landtransportformer. Adgang til finansiering til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje er i øjeblikket en væsentlig hindring for markedsadgang og/eller udvidelse for SMV'er i jernbanesektoren og sektoren for transport ad indre vandveje og nytilkomne i jernbanesektoren.
165. Med hensyn til jernbanetransport er begrænsningerne af jernbanevirksomhedernes mulighed for at købe rullende materiel hovedsagelig af finansiell karakter, og især SMV'er har ikke altid adgang til kredit på konkurrencedygtige vilkår <sup>(143)</sup>. Det skyldes, at SMV'er og nytilkomne har dårligere finansieringsvilkår end etablerede virksomheder, som drager fordel af deres stilling på markedet, og som lettere kan påvise deres kreditværdighed over for investorer og banker, navnlig når de er offentligt ejede. Tilsvarende lider sektoren for transport af indre vandveje under sin begrænsede finansielle kapacitet, fordi sektoren hovedsagelig består af SMV'er og familievirksomheder, som har vanskeligt ved at foretage dyre investeringer <sup>(144)</sup>. I den forbindelse udgør de stigende omkostninger til fartøjer til transport ad indre vandveje <sup>(145)</sup> en betydelig hindring for adgang til og/eller udvidelse på markedet for transport ad indre vandveje, navnlig i betragtning af behovet for specialiserede fartøjer til forskellige typer gods og ruter <sup>(146)</sup>.
166. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 67 mener Kommissionen, at støtte til anskaffelse af rullende materiel og fartøjer til transport ad indre vandveje er nødvendig for at opfylde behovet for samordning af transport. Dette skyldes, at markedet ikke i sig selv er i stand til at sikre, at SMV'er i jernbanesektoren og sektoren for transport ad indre vandveje og nytilkomne i jernbanesektoren har tilstrækkelig adgang til finansiering til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller indre vandveje.

#### Støttens formålstjenlighed

167. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 68 mener Kommissionen, at investeringsstøtte til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller

---

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

<sup>(143)</sup> Konsekvensanalyse til støtte ved revisionen af Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber, se fodnote (42), afsnit 4.3.2.

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

<sup>(145)</sup> Som følge af inflationsudviklingen er stålpriserne og priserne på andre materialer, der er nødvendige inden for skibsbygningsindustrien, steget kraftigt i de seneste år. Kilde: CCNR Market Observation [årsrapport 2023, 109].

<sup>(146)</sup> Flåden af fartøjer til transport ad indre vandveje består af tre hovedkategorier, afhængigt af hvilken type gods der transporteres: tørlastskibe, fartøjer til flydende last samt slæbe- og bugserbåde. Hver kategori omfatter forskellige fartøjstyper afhængigt af vandvejsklassen og skibsforholdene. Kilde: CCNR Market Observation, se fodnote (145).

ad indre vandveje i princippet kan være et formålstjenligt instrument, hvis den ydes i form af offentlige garantier. Offentlige lånegarantier i en begrænset periode er det mest hensigtsmæssige støtteinstrument til at genskabe lige konkurrencevilkår mellem SMV'er og nye aktører på den ene side og store etablerede virksomheder på den anden side, når det drejer sig om adgang til finansiering med henblik på anskaffelse af køretøjer/fartøjer. Sådanne garantier har til formål at give modtagerne mulighed for at opnå kreditvilkår på markedet, der i højere grad svarer til dem, der normalt gælder for de etablerede virksomheder.

168. Kommissionen mener, at investeringsstøtte til anskaffelse af køretøjer til jernbanetransport eller fartøjer til transport ad indre vandveje i form af offentlige garantier er egnet til at hjælpe SMV'er og nye aktører i jernbanesektoren med at finansiere de høje omkostninger ved køb af køretøjer til jernbanetransport eller fartøjer til transport ad indre vandveje, hvis de generelle principper i punkt 68, som præciseret i punkt 167, overholdes.

#### Støttens tilskyndelsesvirkning

169. Støtten bør tilskynde til anskaffelse af køretøjer til jernbanetransport eller fartøjer til transport ad indre vandveje. Kommissionen mener, at støtten har en tilskyndelsesvirkning, hvis de generelle principper i punkt 69 og 70 overholdes.

#### Proportionalitetsprincippet

170. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 71-74 kan støtte i form af offentlige garantier til SMV'er og/eller nyttilkomnes anskaffelse af fartøjer til transport ad indre vandveje og af rullende materiel i jernbanesektoren betragtes som gennemsigtig og proportional, hvis nedenstående kumulative betingelser er opfyldt:

- a) Garantien ydes for nye individuelle lån til anskaffelse af køretøjer til jernbanetransport eller fartøjer transport ad indre vandveje.
- b) Den pålydende værdi af det underliggende lånebeløb overstiger ikke de støtteberettigede omkostninger ved den støttede anskaffelse, som omfatter alle omkostninger i forbindelse med anskaffelse af nye eller brugte køretøjer til jernbanetransport eller fartøjer til transport ad indre vandveje, herunder køretøjets/fartøjets pris, leveringsomkostninger og omkostninger til projekteringsundersøgelser, konsulentbistand eller ingeniørarbejde, forudsat at de er knyttet til og en del af investeringen.
- c) Garantien overstiger ikke 90 % af det underliggende lån.
- d) Garantien stilles mod et gebyr på mindst 50 basispoint, hvis den tildelende medlemsstats kreditvurdering er lig med AAA-A. Ellers kan medlemsstaterne frit anvende et lavere gebyr.
- e) Garantens varighed er begrænset til højst 15 år.

171. Støtte til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje kan kumuleres med støtte til interoperabilitet og/eller støtte til teknisk tilpasning og modernisering, hvis nettomeromkostningerne ved investeringer i interoperabilitet og/eller investeringer i teknisk tilpasning og modernisering ikke indgår i de støtteberettigede omkostninger i punkt 170, litra b). Nettomeromkostningerne ved interoperabilitetsinvesteringer og/eller investeringer i teknisk tilpasning og modernisering beregnes som forskellen mellem på den ene side de samlede omkostninger

ved køb af det køretøj/fartøj, der planlægges anskaffet, og som er udstyret med sådanne investeringer, og på den anden side de samlede omkostninger til anskaffelse i det kontrafaktiske scenario, dvs. for et køretøj/fartøj, der ikke er udstyret med interoperabilitetsinvesteringer, eller som kræver teknisk tilpasning og modernisering.

Undgåelse af unødige negative virkninger på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne

172. For at sikre, at støtten ikke skader Unionens almindelige interesser ved at skabe unødige fordrejninger af konkurrencen og samhandelen, skal investeringsstøtte til anskaffelse af køretøjer til jernbanetransport eller fartøjer til transport ad indre vandveje ydes i overensstemmelse med de generelle principper i punkt 75 og 76.
173. Støtten bør i princippet ydes i form af støtteordninger, fordi de sandsynligvis vil have en mere begrænset fordrejende virkning på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne end ad hoc-støtte.
174. Når støtten vedrører anskaffelse af rullende materiel, der anvendes til levering af offentlige tjenester i jernbanegodstransportsektoren, bør medlemsstaterne sikre, at:
  - a) offentligt finansieret rullende materiel kun benyttes på specifikke strækninger, der er omfattet af forpligtelser til offentlig tjeneste, eller i bestemte regioner, enten i kontraktens løbetid eller i mindst ti år (alt efter hvad der er længst)
  - b) det offentligt finansierede rullende materiel, hvis kontrakten om offentlig trafikbetjening overdrages til en anden operatør, overføres til den nye operatør til markedspris under hensyntagen til eventuelle offentlige midler, som den afgående operatør har modtaget til køb af det pågældende rullende materiel.

#### 4.2.2.4 Interoperabilitetsstøtte

175. Disse retningslinjer indeholder specifikke regler vedrørende støtte, der har til formål at fremme investeringer i teknologier, der sikrer kontinuerlige strømme af gods og passagerer mellem nationale net og transportformer ("interoperabilitetsstøtte").
176. Interoperabilitetsstøtte kan støtte investeringer i materielle og immaterielle aktiver, herunder gennemførlighedsundersøgelser <sup>(147)</sup>, der bidrager til kontinuerlige trafikstrømme ("interoperabilitetsinvesteringer"). Investeringer i interoperabilitet kan navnlig vedrøre følgende teknologier og aktiviteter:
  - a) det europæiske togkontrolsystem (ETCS), det fremtidige mobilkommunikationssystem til jernbaner (FRMCS) og automatiseret togdrift (ATO) som en del af det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS) som beskrevet i afledt EU-ret <sup>(148)</sup>

---

<sup>(147)</sup> Undersøgelser, der har til formål at vurdere gennemførligheden af en trafikoverflytning eller bæredygtig multimodal transport af gods eller passagerer på ruter, hvor en virksomhed i øjeblikket benytter vejtransport.

<sup>(148)</sup> ERTMS er et fælles europæisk signal- og hastighedskontrolsystem, der sikrer interoperabilitet mellem de nationale jernbanesystemer, reducerer udgifterne til indkøb og vedligeholdelse af signalsystemerne og øger togenes hastighed, infrastrukturens kapacitet og sikkerhedsniveauet inden for jernbanetransport. ERTMS består af det europæiske togkontrolsystem (ETCS), dvs. et togsignalsystem, der omfatter automatisk togkontrol, jernbanemobilradio (RMR), automatiseret togdrift (ATO) og driftsregler. Se Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2023/1695 af 10. august 2023 om den tekniske specifikation for interoperabilitet gældende for togkontrol- og kommunikationsdelsystemerne i jernbanesystemet i Den Europæiske Union og om ophævelse af forordning (EU) 2016/919 (EUT L 222 af 8.9.2023, s. 380). Det

- b) digital automatisk kobling (DAC) <sup>(149)</sup>
  - c) tilpasning af rullende materiel til forskellige elektriske systemer
  - d) tilpasning af rullende materiel til forskellige sporvidder
  - e) tilpasning af fartøjer til transport ad indre vandveje med henblik på anløb i søhavne
  - f) tilpasning af fartøjer til transport ad indre vandveje til skiftende besejlingsforhold, herunder lave vandstande
  - g) automatisering af rullende materiel og fartøjer til transport ad indre vandveje
  - h) tilpasning af køretøjer og fartøjer til transport af intermodale lasteenheder
  - i) nøgleteknologier, der er nødvendige for at implementere flodinformationstjenester (RIS), f.eks. platformen for flodinformationstjenester ("RIS-platformen") <sup>(150)</sup>, det elektroniske kortvisnings- og informationssystem for indlandssejls (indlands-ECDIS), efterretninger for skippere, automatisk identifikationssystem til indlandssejls (indlands-AIS) og Electronic Reporting International (ERI)
  - j) telematiksystemer og anden software, for så vidt de bidrager til kontinuerlige trafikstrømme, navnlig intermodale identifikations-, sporings- og sporbarhedssystemer og intermodale dataudvekslingsplatforme.
177. I mindst fem år efter, at støtten er ydet, skal kontraktlige ordninger for overdragelse eller anvendelse mod betaling af aktiver, der finansieres med interoperabilitetsstøtte <sup>(151)</sup>, indeholde en klausul om, at den investering, der sikrer det pågældende aktivs interoperabilitet, blev finansieret med statsstøtte. De skal også nævne de tilsvarende forpligtelser, der er fastsat i punkt 193, og angive støttebeløbet.
178. For at blive betragtet som forenelig med det indre marked skal interoperabilitetsstøtte opfylde forenelighedsbetingelserne i dette afsnit og i afsnit 4.1.

#### Bidrag til behovet for samordning af transport

179. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 66 mener Kommissionen, at interoperabilitetsstøtte kan fremme modalskiftet til bæredygtig landtransport ved at sikre kontinuerlige trafikstrømme for passagerer og gods mellem medlemsstaternes net og mellem forskellige transportformer. En gnidningsløs sammenkædning af transportnet og

---

RMR-system, der i øjeblikket anvendes til jernbanedrift, dvs. GSM-R, er baseret på specifikationer, der blev færdiggjort for 20 år siden. På grund af teknologisk forældelse vil industrien næppe garantere support af GSM-R efter 2030. FRMCS vil afløse GSM-R som en af de væsentlige dele af ERTMS. Det vil understøtte digitaliseringen af jernbanerne og serviceinnovation. *[Henvisning til den relevante afledte EU-ret indsættes, når den er vedtaget].*

<sup>(149)</sup> DAC er en interoperabel komponent til automatisk sammenkobling og afkobling af rullende materiel i et godstog både fysisk (f.eks. mekanisk forbindelse og luftledning til bremsning) og digitalt (f.eks. elektrisk strøm og dataforbindelse). DAC vil understøtte udviklingen af moderne og digital europæisk jernbanegodstransport. Det har til formål at øge effektiviteten gennem automatiseringsprocesser, men også at sikre tilstrækkelig energiforsyning til telematiksystemer samt sikker datakommunikation i hele toget. *[Henvisning til den relevante afledte EU-ret indsættes, når den er vedtaget].*

<sup>(150)</sup> Artikel 1, stk. 3, litra hh), i forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af direktiv 2005/44/EF om harmoniserede flodinformationstjenester (RIS) på de indre vandveje i Fællesskabet (COM(2024) 33 final af 26.1.2024).

<sup>(151)</sup> F.eks. leasingkontrakter for rullende materiel.



transportformer i hele EU giver mulighed for: a) jernbanetransport og transport ad indre vandveje for at imødekomme den trafikvækst, der sigtes mod i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet, ved at optimere udnyttelsen af den begrænsede kapacitet af jernbanetransportinfrastrukturer og infrastrukturer til transport ad indre vandveje, b) multimodal transport for reelt at konkurrere med unimodale forurenende transportformer, da den muliggør gnidningsløs integration af transportkæder og synergier mellem forskellige transportformer med hensyn til infrastruktur, informationsstrømme og procedurer, og c) vækst i trafikken på tværs af grænserne.

#### Støttens nødvendighed

180. Kommissionen bemærker, at installation og opgradering af interoperabilitetssystemer spiller en væsentlig rolle i udviklingen af bæredygtige landtransportformer. Det er imidlertid en dyr proces med flere offentlige fordele sammenlignet med de private fordele for virksomhederne, navnlig i den indledende udrulningsfase. Der er derfor kun få incitamenter til private investeringer. Dette kan navnlig skyldes: a) den brede udrulning, der kræves, før fordelene ved visse teknologier bliver til virkelighed ("first mover"-ulemper) <sup>(152)</sup>, b) behovet for parallelle investeringer fra forskellige aktører (f.eks. infrastrukturforvalteren og jernbanevirksomhederne) og på tværs af grænserne, og c) de begrænsede private fordele ved investeringerne sammenlignet med de offentlige fordele (f.eks. sikkerhed).
181. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 67 mener Kommissionen, at interoperabilitetsstøtte er nødvendig for at opfylde behovet for samordning af transport. Det skyldes, at markedet ikke i sig selv er i stand til i tilstrækkelig grad at udrulle teknologier, der bidrager til uafbrudte trafikstrømme <sup>(153)</sup>.

#### Støttens formålstjenlighed

182. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 68 mener Kommissionen, at interoperabilitetsstøtte i princippet kan være et formålstjenligt instrument <sup>(154)</sup> til fremme af teknologier, der muliggør kontinuerlige trafikstrømme af gods og/eller passagerer mellem nationale net og/eller transportformer, navnlig i mangel af lovgivningsmæssige foranstaltninger, der kræver indførelse af de samme teknologier. Interoperabilitetsstøtte er ikke formålstjenlig, hvis der er truffet lovgivningsmæssige foranstaltninger til at indføre de samme teknologier på et tilsvarende tidspunkt, som det, der forventes opnået med anvendelsen af en sådan støtte.

---

<sup>(152)</sup> De fleste af de teknologier og aktiviteter, der er nævnt i punkt 176, er kendetegnet ved, at deres fordele kun kan opnås fuldt ud, hvis der opnås et kritisk niveau for synkroniseret udrulning. På grund af de høje forudgående investeringsomkostninger er de direkte omkostninger i øjeblikket højere for operatørerne end besparelserne ved overgangen til disse teknologier.

<sup>(153)</sup> Konsekvensanalyse til støtte ved revisionen af Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber, se fodnote (42), afsnit 4.5.4.

<sup>(154)</sup> Med hensyn til støtteformen har Kommissionen i sin tidligere beslutningspraksis vedrørende støtte, der opfylder behovet for samordning af transport, ikke gjort indsigelse mod støtte i form af direkte tilskud (se bl.a. Kommissionens afgørelse af 26.5.2023 i sag SA.102707, Italien, Italian scheme to support the upgrade of rolling stock with ERTMS equipment (EUT C 266 af 28.7.2023, s. 4), og Kommissionens afgørelse af 5.11.2019 i sag SA.55451, Nederlandene, Support for ERTMS upgrade (EUT C 59 af 21.2.2020, s. 1). Støtte i form af direkte tilskud giver støttemodtagerne mulighed for at reducere deres forudgående investeringsomkostninger (prototypeomkostninger, indtægtstab i forbindelse med immobiliseringen af rullende materiel og selve interoperabilitetsinvesteringerne), som under normale markedsvilkår er vanskelige at få dækket, navnlig når investeringen kun bliver rentabel, hvis disse teknologier udrulles bredt, hvilket kan tage længere tid end aktivets levetid.

### Støttens tilskyndelsesvirkning

183. Støtten bør tilskynde til investeringer i teknologier, der sikrer kontinuerlige trafikstrømme af gods og passagerer mellem forskellige nationale net og forskellige transportformer. For at interoperabilitetsstøtte kan have en tilskyndelsesvirkning, skal nedenstående kumulative betingelser være opfyldt i overensstemmelse med de generelle principper i punkt 69 og 70:
- a) støttemodtageren har ansøgt om støtte før påbegyndelsen af arbejdet på investeringsprojektet
  - b) arbejdet på investeringsprojektet bør være afsluttet mindst et år før den dato, hvor den støttede investering bliver obligatorisk på EU-plan.
184. Kommissionen mener, at støtten har en tilskyndelsesvirkning, hvis de generelle principper i punkt 69 og 70, som præciseret i punkt 183, overholdes. Støtte, der ydes til dækning af omkostningerne ved at overholde EU-standarder, har i princippet ingen tilskyndelsesvirkning.

### Proportionalitetsprincippet

185. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 71-74 kan støtten betragtes som proportional, hvis den ikke overstiger 50 % af de støtteberettigede omkostninger.
186. Følgende omkostninger er støtteberettigede:
- a) alle omkostninger, der er nødvendige for eller accessoriske i forbindelse med gennemførelsen af interoperabilitetsinvesteringerne; afhængigt af investeringstypen kan sådanne omkostninger omfatte omkostninger, der er nødvendige for at købe og installere den relevante teknologi <sup>(155)</sup>, projektforvaltningsomkostninger og leveringsomkostninger <sup>(156)</sup>
  - b) omkostninger i forbindelse med undersøgelser, afprøvning og godkendelse samt pilot- og prototypeanlæg
  - c) omkostninger i forbindelse med opgradering af tidligere installeret teknologi.
187. For så vidt angår interoperabilitetsinvesteringer i forbindelse med ERTMS som defineret i punkt 176, litra a), er omkostninger i forbindelse med integrationen af EGNSS-funktioner i ERTMS støtteberettigede. Omkostninger i forbindelse med GSM-R er ikke støtteberettigede.
188. For så vidt angår interoperabilitetsinvesteringer i køretøjer til jernbanetransport eller fartøjer til transport ad indre vandveje, som det er planlagt at anskaffe, skal de støtteberettigede omkostninger begrænses til nettomeromkostningerne ved interoperabilitet <sup>(157)</sup>. De beregnes som forskellen mellem på den ene side de samlede omkostninger ved køb af køretøjet til jernbanetransport eller fartøjet til transport ad indre vandveje, hvis erhvervelse er planlagt, og som er udstyret med sådanne investeringer, og på den anden side de samlede omkostninger ved køb af det samme køretøj/fartøj eller et

---

<sup>(155)</sup> Den relevante teknologi kan erhverves som ny eller genanvendt.

<sup>(156)</sup> Det understreges, at vedligeholdelsesomkostninger ikke er støtteberettigede.

<sup>(157)</sup> Forudsat at de ikke allerede er omfattet af en anden form for støtte, navnlig støtte efter afsnit 4.2.2.3.

tilsvarende køretøj/fartøj uden interoperabilitetsinvesteringer i det kontrafaktiske scenario.

189. Som en undtagelse kan støtte til de teknologier, der er nævnt i punkt 176, litra a) og b), betragtes som proportional, hvis den ikke overstiger 80 % af de støtteberettigede omkostninger. Det skyldes, at disse teknologier er særligt berørt af koordineringsproblemer i udrulningsfasen og medfører betydelige eksterne fordele, som ikke kan internaliseres.
190. Afhængigt af foranstaltningens særlige karakteristika kan medlemsstaten på grundlag af en analyse af finansieringsbehovet (se punkt 71-74) også påvise, at der er behov for en højere støtteintensitet. Kommissionen vil i så fald anse støtten for at være proportional, hvis støttebeløbet pr. støttemodtager er begrænset til det beløb, der er nødvendigt for at gennemføre investeringen (dvs. hvis støtten svarer til det finansieringsbehov, der er nødvendigt for at opfylde støtteforanstaltningens mål, sammenlignet med det kontrafaktiske scenario uden støtte). Støtten kan under ingen omstændigheder overstige 100 % af de støtteberettigede udgifter.

Undgåelse af unødige negative virkninger på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne

191. For at sikre, at støtten ikke skader Unionens almindelige interesser ved at skabe unødige fordrejninger af konkurrencen og samhandelen, skal interoperabilitetsstøtte ydes i overensstemmelse med de generelle principper i punkt 75 og 76.
192. Støtten bør i princippet ydes i form af støtteordninger, fordi de sandsynligvis vil have en mere begrænset fordrejende virkning på konkurrencen og samhandelen end ad hoc-støtte.
193. For rullende materiel og fartøjer til transport ad indre vandveje skal støttemodtageren samt enhver efterfølgende ejer eller ihændeher af det rullende materiel eller det fartøj til transport ad indre vandveje, der drager fordel af den støttede investering, desuden sørge for, at det forbliver registreret i det relevante nationale register i enhver medlemsstat og/eller i et relevant europæisk køretøjsregister i fem år efter gennemførelsen af investeringen.

#### 4.2.2.5 Støtte til teknisk tilpasning og modernisering

194. Disse retningslinjer indeholder specifikke regler vedrørende støtte til investering i materielle og immaterielle aktiver med henblik på teknisk tilpasning eller modernisering af rullende materiel, fartøjer til transport ad indre vandveje og udstyr til bæredygtig multimodal transport.
195. Der kan navnlig ydes støtte til følgende aktiviteter og teknologier:
  - a) eftermontering og/eller renovering af rullende materiel
  - b) eftermontering og/eller renovering af fartøjer til transport ad indre vandveje, f.eks. for at forbedre hydrodynamik og effektivitet
  - c) eftermontering og/eller renovering af udstyr til bæredygtig multimodal transport
  - d) teknisk tilpasning af fartøjer til transport ad indre vandveje til nye fragttyper

- e) telematiksystemer og anden software, der ikke falder ind under disse retningslinjers afsnit 4.2.2.4, f.eks. systemer, der udelukkende leverer information til passagerer inden for én transportform, eller digitale reservations- og betalingssystemer, der ikke bidrager til kontinuerlige trafikstrømme
  - f) logistiksystemer som f.eks. software til optimering af lastningen
  - g) software til trafikprognostisering (anslået afgangstidspunkt/forventet ankomsttidspunkt) og ruteoptimeringssoftware.
196. I mindst fem år efter, at støtten er ydet, skal kontraktlige ordninger for overdragelse eller anvendelse mod betaling af aktiver, der finansieres med støtte til teknisk tilpasning og modernisering af rullende materiel, fartøjer til transport ad indre vandveje og udstyr til bæredygtig multimodal transport <sup>(158)</sup>, indeholde en klausul om, at tilpasningen eller moderniseringen af det pågældende aktiv blev finansieret med statsstøtte, og støttebeløbet skal angives.
197. For at blive betragtet som forenelig med det indre marked skal støtte til teknisk tilpasning og modernisering af rullende materiel, fartøjer til transport ad indre vandveje og udstyr til bæredygtig multimodal transport opfylde forenelighedsbetingelserne i dette afsnit og i afsnit 4.1.

#### Bidrag til behovet for samordning af transport

198. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 66 mener Kommissionen, at støtte til teknisk tilpasning og modernisering af rullende materiel, fartøjer til transport ad indre vandveje og udstyr til bæredygtig multimodal transport kan fremme et modalskifte til bæredygtig landtransport. Teknisk tilpasning gør det muligt for bæredygtig landtransport at tilpasse sig efterspørgslen efter nye typer personbefordring og godstransport og udvikle sig i områder, hvor den har det største vækstpotentiale, f.eks. transport af overdimensioneret, tungt eller farligt gods og personbefordring om natten. Modernisering øger derimod sikkerheden, pålideligheden og kvaliteten af bæredygtig landtransport. Teknisk tilpasning og modernisering bidrager også til optimal omkostningseffektiv udnyttelse af eksisterende rullende materiel, fartøjer til transport ad indre vandveje og udstyr til bæredygtig multimodal transport.
199. Kommissionen vil fortsat vurdere foreneligheden af støtte til investering i renere køretøjer (rullende materiel og fartøjer til transport ad indre vandveje) efter Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til klima, miljøbeskyttelse og energi 2022 <sup>(159)</sup>. På samme måde er støtte til investering i støjreduktion inden for jernbanetransport ikke omfattet af disse retningslinjer, men er omfattet af Kommissionens retningslinjer for statsstøtte til klima, miljøbeskyttelse og energi fra (med særlige regler for støtte til forebyggelse eller reduktion af forurening bortset fra drivhusgasser).

#### Støttens nødvendighed

200. Den tekniske tilpasning og modernisering af rullende materiel, fartøjer til transport ad indre vandveje og udstyr til bæredygtig multimodal transport gør det muligt for disse produkter at bevare deres højeste værdi- og nytteværdi. Disse typer investeringer støtter ikke blot konkurrenceevnen for bæredygtig landtransport, men giver også mulighed for at udvikle et brugtmarked, der bidrager til at fremme overgangen til bæredygtige

<sup>(158)</sup> F.eks. leasingkontrakter for rullende materiel.

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

landtransportformer. Teknisk tilpasning og modernisering kan være meget omkostningskrævende, fordi rullende materiel, fartøjer til transport ad indre vandveje og udstyr til bæredygtig multimodal transport ikke kan anvendes i interventionsperioden, hvilket fører til betydelige fald i indtægterne. Ved visse typer investeringer i teknisk tilpasning og modernisering skal der desuden udvikles en prototype for at forstå de strukturelle ændringer, der er nødvendige for at gennemføre teknologien, afhængigt af typen af køretøj/fartøj eller udstyr til bæredygtig multimodal transport. Disse omkostninger (udgifter til prototype og udgifter til eftermontering) overstiger ofte værdien af det eftermonterede produkt <sup>(160)</sup>.

201. Under hensyntagen til de generelle principper i punkt 67 mener Kommissionen, at støtte til teknisk tilpasning og modernisering af rullende materiel, fartøjer til transport ad indre vandveje og udstyr til bæredygtig multimodal transport kan være nødvendig for at opfylde behovet for samordning af transport, i det omfang markedet ikke i sig selv yder et tilstrækkeligt niveau af investeringer i teknisk tilpasning og modernisering til støtte for konkurrenceevnen for bæredygtige landtransport.

#### Støttens formålstjenlighed

202. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 68 mener Kommissionen, at støtte til investering i teknisk tilpasning og modernisering af rullende materiel, fartøjer til transport ad indre vandveje og udstyr til bæredygtig multimodal transport i princippet kan være et formålstjenligt instrument <sup>(161)</sup>. En sådan støtte sikrer et tilstrækkeligt niveau af investeringer i teknisk tilpasning og modernisering til støtte for konkurrenceevnen for bæredygtig landtransport, navnlig i mangel af lovgivningsmæssige foranstaltninger om indførelse af de samme teknologier. Støtte til teknisk tilpasning og modernisering er ikke egnet til gennemførelse af lovgivningsmæssige foranstaltninger om indførelse af de samme teknologier på et tilsvarende tidspunkt, som det, der forventes opnået ved hjælp af en sådan støtte.

#### Støttens tilskyndelsesvirkning

203. Støtten bør tilskynde til investeringer i teknisk tilpasning og modernisering af rullende materiel, fartøjer til transport ad indre vandveje og udstyr til bæredygtig multimodal transport. For at have en tilskyndelsesvirkning må støtten ikke finansiere investeringer, der er nødvendige for at opfylde en EU-standard. Alternativt skal den finansiere investeringer, der gør det muligt at overholde en EU-standard længe før datoen for standardens obligatoriske ikrafttræden på EU-plan. For at en støtte kan have en tilskyndelsesvirkning, skal nedenstående kumulative betingelser være opfyldt i overensstemmelse med de generelle principper i punkt 69 og 70.

- a) støttemodtageren har ansøgt om støtte før påbegyndelsen af arbejdet på investeringsprojektet

---

<sup>(160)</sup> Konsekvensanalyse til støtte ved revisionen af Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber, se fodnote (42), afsnit 3.5.

<sup>(161)</sup> Med hensyn til støtteformen har Kommissionen i sin tidligere beslutningspraksis vedrørende støtte, der opfylder behovet for samordning af transport, ikke gjort indsigelse mod støtte i form af direkte tilskud (se Kommissionens afgørelse af 1.7.2021 i sag SA.57137, Tyskland, State aid scheme for modernisation of inland waterway fleet (EUT C 317 af 6.8.2021, s. 1). Støtte i form af direkte tilskud giver støttemodtagerne mulighed for at reducere deres forudgående investeringsomkostninger (prototypeomkostninger, indtægtstab i forbindelse med immobiliseringen af rullende materiel og selve interoperabilitetsinvesteringerne), som under normale markedsvilkår er vanskelige at få dækket.

- b) arbejdet på investeringsprojektet bør være afsluttet mindst et år før den dato, hvor den støttede investering bliver obligatorisk på EU-plan.
204. Kommissionen mener, at støtten har en tilskyndelsesvirkning, hvis de generelle principper i punkt 69 og 70, som præciseret i punkt 203, overholdes

#### Proportionalitetsprincippet

205. I overensstemmelse med de generelle principper i punkt 71-74 kan støtten betragtes som proportional, hvis den ikke overstiger 20 % af de støtteberettigede omkostninger.

206. Følgende omkostninger er støtteberettigede:

- a) alle omkostninger, der er nødvendige for eller accessoriske i forbindelse med gennemførelsen af de støtteberettigede investeringer; afhængigt af investeringstypen kan sådanne omkostninger omfatte omkostninger, der er nødvendige for at købe og installere den relevante teknologi, projektforvaltningsomkostninger og leveringsomkostninger <sup>(162)</sup>
- b) omkostninger i forbindelse med undersøgelser, afprøvning og godkendelse samt pilot- og prototypeanlæg
- c) omkostninger i forbindelse med opgradering af tidligere installeret teknologi.

207. Afhængigt af foranstaltningens særlige karakteristika kan medlemsstaten på grundlag af en analyse af finansieringsbehovet (se punkt 71-74) også påvise, at der er behov for et højere støttebeløb. I så fald vil Kommissionen anse støtten for at være proportional, hvis støttebeløbet pr. støttemodtager er begrænset til det beløb, der er nødvendigt for at gennemføre investeringen (dvs. hvis støtten svarer til det finansieringsbehov, der er nødvendigt for at opfylde støtteforanstaltningens mål, sammenlignet med det kontrafaktiske scenario uden støtte). Støtten kan under ingen omstændigheder overstige 100 % af de støtteberettigede udgifter.

208. For så vidt angår tekniske tilpasnings- og moderniseringsinvesteringer i køretøjer til jernbanetransport eller fartøjer til transport ad indre vandveje, som det er planlagt at anskaffe, skal de støtteberettigede omkostninger begrænses til nettomerkostningerne ved teknisk tilpasning og modernisering <sup>(163)</sup>. De beregnes som forskellen mellem på den ene side de samlede omkostninger ved køb af køretøjet til jernbanetransport eller fartøjet til transport ad indre vandveje, hvis erhvervelse er planlagt, og som er udstyret med sådanne investeringer, og på den anden side de samlede omkostninger ved køb af det samme køretøj/fartøj eller et tilsvarende køretøj/fartøj uden tekniske tilpasnings- og moderniseringsinvesteringer i det kontrafaktiske scenario.

#### Ungåelse af unødige negative virkninger på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne

209. For at sikre, at støtten ikke skader Unionens almindelige interesser ved at skabe unødige fordrejninger af konkurrencen og samhandelen, skal investeringsstøtte til teknisk tilpasning og modernisering ydes i overensstemmelse med de generelle principper i punkt 75 og 76.

---

<sup>(162)</sup> Det understreges, at vedligeholdelsesomkostninger ikke er støtteberettigede.

<sup>(163)</sup> Forudsat at de ikke allerede er omfattet af en anden form for støtte, navnlig støtte efter afsnit 4.2.2.3.

210. Støtten bør i princippet ydes i form af støtteordninger, fordi de sandsynligvis vil have en mere begrænset fordrejende virkning på konkurrencen end ad hoc-støtte.

## **5. STØTTE, DER UDGØR GODTGØRELSE FOR VISSE FORPLIGTELSE, DER HAR SAMMENHÆNG MED BEGREBET OFFENTLIG TJENESTEYDELSE INDEN FOR JERNBANEGODSTRANSPORT**

### **5.1 Almindelige bestemmelser**

211. Traktatens artikel 93 omhandler forenelighed af statsstøtte, som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse. Ved traktatens artikel 14 og protokol nr. 26 om tjenesteydelser af almen interesse, der er knyttet som bilag til traktaten, fastsættes generelle principper for, hvordan medlemsstaterne definerer og leverer tjenesteydelser af almen økonomisk interesse. I henhold til protokol nr. 26 spiller nationale, regionale og lokale myndigheder en vigtig rolle og har vide skønsebeføjelser med hensyn til at levere, udlægge og tilrettelægge tjenesteydelser af almen økonomisk interesse, der er tilpasset brugernes behov så nøje som muligt. Kommissionen kan kun anfægte specificeringen af en forpligtelse til offentlig tjeneste i tilfælde af en åbenbar fejl ved medlemsstatens udøvelse af sine skønsebeføjelser <sup>(164)</sup>. Medlemsstatens beføjelse til at definere en tjenesteydelse af almen økonomisk interesse er imidlertid ikke ubegrænset og kan ikke udøves vilkårligt alene med det formål at tillade en bestemt sektor at omgå anvendelsen af konkurrencereglerne <sup>(165)</sup>.
212. I meddelelsen om tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse <sup>(166)</sup>, som også gælder for jernbanegodstransportsektoren, præciserede Kommissionen betingelserne for, hvornår kompensation for offentlig tjeneste skal betragtes som statsstøtte.
213. Forordningen om anvendelse af traktatens artikel 107 og 108 på de minimis-støtte ydet til virksomheder, der udfører tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse <sup>(167)</sup>, finder endvidere også anvendelse på jernbanegodstransportsektoren. I nævnte forordning fastlagde Kommissionen betingelserne for, hvornår små kompensationsbeløb for offentlig tjeneste anses for ikke at påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne og/eller for ikke at fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene. Under disse omstændigheder falder kompensationen uden for anvendelsesområdet for traktatens artikel 107, stk. 1.
214. Hvis medlemsstaterne ønsker at fastsætte foranstaltninger, der udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse inden for jernbanegodstransport, og som ikke opfylder betingelserne i Altmark-dommen <sup>(168)</sup> og udgør statsstøtte, skal de anmelde disse foranstaltninger til Kommissionen i overensstemmelse med traktatens artikel 108, stk. 3.
215. I disse retningslinjer fastsættes betingelserne for, hvornår statsstøtte, der udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse inden for jernbanegodstransport, kan erklæres forenelig med det indre

---

<sup>(164)</sup> Dom af 29.11.2018, ARFEA mod Europa-Kommissionen, T-720/16, EU:T:2018:853, præmis 88, og af 24.11.2020, Viasat Broadcasting UK Ltd, C-445/19, EU:C:2020:952, præmis 33.

<sup>(165)</sup> Dom af 12.2.2008, BUPA m.fl. mod Kommissionen, T-289/03, EU:T:2008:29, præmis 168.

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

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

<sup>(168)</sup> Dom af 24.7.2003, Altmark Trans, C-280/00, EU:C:2003:415. Se punkt 42 ff. i meddelelse fra Kommissionen om anvendelsen af Den Europæiske Unions statsstøtteregler på kompensation for levering af tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse (se fodnote (36)).

marked i henhold til traktatens artikel 93 <sup>(169)</sup>. Selv om rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse <sup>(170)</sup> ikke finder anvendelse på landtransportsektoren, vil Kommissionen i sin forenelighedsvurdering tage hensyn til betingelserne i afsnit 2.2-2.10 i de nævnte rammebestemmelser <sup>(171)</sup> i overensstemmelse med jernbanegodstransportsektorens særlige karakteristika som omhandlet i dette kapitel.

## 5.2 Ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse

216. Støtten skal ydes til en ægte og korrekt defineret tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse. Det betyder, at godstransporttjenester kun kan betegnes som en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, når den pågældende medlemsstat fastslår, at der er et reelt behov for sådanne tjenester, og at et sådant reelt behov ikke eller ikke i tilstrækkelig grad opfyldes af markedet.
217. Med hensyn til definitionen af en ægte tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse skal den pågældende medlemsstat godtgøre, at jernbanegodstransporttjenesten har særlige karakteristika i forhold til kommercielle tjenester, hvis sådanne tjenester findes på markedet. I den forbindelse har Kommissionen præciseret, at medlemsstaterne ikke kan knytte specifikke forpligtelser til offentlig tjeneste til tjenesteydelser, der allerede udbydes eller kan leveres på tilfredsstillende vis af virksomheder, der opererer på normale markedsvilkår og på vilkår som f.eks. pris, objektive kvalitetskendetegn, kontinuitet og adgang til tjenesten, der er i overensstemmelse med den offentlige interesse som defineret af medlemsstaten <sup>(172)</sup>.
218. Medlemsstaterne bør vise, at den specifikke tjenesteydelse er i hele samfundets interesse <sup>(173)</sup>, og at de har taget et rimeligt hensyn til behovet for offentlige tjenester ved at høre offentligheden eller anvende andre passende instrumenter med henblik på at tage hensyn til brugeres og leverandørers interesser <sup>(174)</sup>. Ifølge EU's retsinstanser kan den omstændighed, at medlemsstaten ikke har fremlagt bevis for, at disse kriterier er opfyldt (dvs. at omfanget af forpligtelsen til offentlig tjeneste er nødvendigt og står i rimeligt forhold til et reelt behov for offentlig tjeneste), eller ikke har overholdt dem, udgøre en åbenlys fejlsvurdering, som Kommissionen skal tage i betragtning <sup>(175)</sup>.
219. I betragtning af ovenstående vil Kommissionen, når den kontrollerer, om omfanget af forpligtelsen til offentlig tjeneste er nødvendigt og står i et rimeligt forhold til et reelt behov for offentlig tjeneste i sektoren for jernbanegodstransport, kontrollere, at den kompetente myndighed har foretaget en kumulativ vurdering af: i) transportbehovene på grundlag af det offentlige mål, som den pågældende medlemsstat forfølger (dvs. eksistensen af et reelt behov for offentlig tjeneste), ii) i hvilket omfang markeds kræfterne alene kan opfylde disse behov (dvs. eksistensen af et markedssvigt), og iii) alternative foranstaltninger, der kan opfylde de samme behov, samtidig med at de har en mindre fordrejende virkning på konkurrencen og samhandelen.

---

<sup>(169)</sup> Traktatens artikel 93 indeholder ikke nogen bestemmelse svarende til traktatens artikel 106, stk. 2, andet punktum, hvorefter udviklingen af samhandelen ikke må påvirkes i et sådant omfang, at det strider mod EU's interesse. Domstolen har imidlertid allerede præciseret, at Kommissionen ved vurderingen af en støtteforanstaltning i henhold til traktatens artikel 93 skal kontrollere, at støtten ikke skader EU's almene interesser, jf. dom af 12.10.1978, Kommissionen mod Belgien, 156/77, nævnt i fodnote (30), præmis 10.

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

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

<sup>(172)</sup> Punkt 13 i rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, se fodnote (70).

<sup>(173)</sup> Se Kommissionens afgørelse af 24.11.2023 i sag SA.32953, Italien, State aid measures in favour of Trenitalia SpA (endnu ikke offentliggjort i EUT), betragtning 443-445).

<sup>(174)</sup> Punkt 14 i rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, se fodnote (70).

<sup>(175)</sup> Dom af 1.3.2017, Frankrig mod Kommissionen (T-366/13, EU:T:2017:135, præmis 105).



220. Ved vurderingen af efterspørgslen efter transport kan de kompetente myndigheder tage hensyn til ikke blot den eksisterende, men også den fremtidige efterspørgsel fra brugerne (især når den forventede efterspørgsel med rimelighed kan opstå som følge af forfølgelsen af politiske mål som f.eks. fremme af bæredygtig transportkonnektivitet eller social samhørighed). Den forudgående vurdering af efterspørgslen efter en offentlig transporttjeneste kan foretages ved hjælp af forskellige metoder, f.eks. anvendelse af historiske data, repræsentative meningsmålinger eller offentlig høring af brugerne for at identificere deres forventninger til de offentlige tjenester.
221. Vurderingen af markedstilbuddet bør principielt omfatte høring af operatører om deres interesse i at tilbyde de relevante tjenester gennem tjenester med åben adgang og vurdere resultaterne heraf. Markedsoperatørerne kan f.eks. høres om arten, omfanget og hyppigheden af de tjenester, de allerede leverer eller planlægger at udbyde i det pågældende geografiske område, eller om det takstniveau, de anvender eller agter at anvende. Når kommercielle tjenester leveres eller forventes eller annonceres af en markedsoperatør inden for en rimelig kort frist (f.eks. på jernbaneområdet, hvor operatøren har underrettet tilsynsorganet og infrastrukturforvalteren om sin hensigt om at lancere tjenesten i henhold til artikel 38, stk. 4, i det fælles europæiske jernbanedirektiv <sup>(176)</sup>), bør de kompetente myndigheder tage hensyn til dem, når de præciserer omfanget af forpligtelserne til offentlig tjeneste, medmindre der er objektive begrundelser for ikke at gøre dette. For at undgå fortrængning af kommercielt udbud kan tjenester, for hvilke der ikke er påvist markedssvigt, ikke være omfattet af anvendelsesområdet for forpligtelsen til offentlig tjeneste.
222. Når den kompetente myndighed vurderer, om de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er fastsat i en kontrakt om offentlig trafikbetjening, er de mindst fordrejende for konkurrencen og samhandelen, kan den overveje alternative foranstaltninger i overensstemmelse med EU-retten. Hvis det primære mål af almen interesse, der forfølges med foranstaltningen, er at mindske godstransportens miljøpåvirkning (f.eks. fordi de markeder, der er berørt af foranstaltningen, allerede betjenes af mere forurenende transportformer), bør den kompetente myndighed forklare, hvorfor det samme resultat ikke kan opnås ved mindre fordrejende foranstaltninger til samordning af transport (f.eks. i form af investerings- og/eller driftsstøtteordninger).

### **5.3 Behov for en overdragelsesaftale, hvori forpligtelserne til offentlig tjeneste og principperne for beregning af kompensation præciseres**

223. Udførelsen af tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse skal være overdraget virksomheden ved en eller flere akter, hvis form den enkelte medlemsstat kan fastlægge <sup>(177)</sup>.
224. Overdragelsesaften bør navnlig angive: a) indholdet og varigheden af forpligtelserne til offentlig tjeneste, b) den involverede virksomhed og det omfattede geografiske område, c) arten af eventuelle særlige rettigheder eller enerettigheder, som den bevilgende myndighed har indrømmet virksomheden, d) en beskrivelse af kompensationsmekanismen og parametrene for beregning, kontrol og revision af kompensationen og e) de foranstaltninger, der er truffet for at undgå og sikre tilbagebetaling af en eventuel overkompensation.

---

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

<sup>(177)</sup> Udtrykket "medlemsstat" omfatter de centrale, regionale og lokale myndigheder i den pågældende medlemsstat.

#### **5.4 Overdragelsesperiodens varighed**

225. Overdragelsesperioden bør begrænses til 15 år. Hvis de vigtigste aktiver, der er nødvendige for at levere tjenesteydelsen af almindelig økonomisk interesse, består af rullende materiel, der helt eller delvis har været offentligt finansieret, bør overdragelsesperioden dog ikke overstige ti år <sup>(178)</sup>.

#### **5.5 Overholdelse af det fælles europæiske jernbanedirektiv og gennemsigtighedsdirektivet**

226. Støtte, der udgør godtgørelse for forpligtelser til offentlig tjeneste i jernbanegodstransportsektoren, betragtes kun som forenelig med det indre marked på grundlag af traktatens artikel 93, hvis den er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i det fælles europæiske jernbanedirektiv <sup>(179)</sup> og Kommissionens direktiv 2006/111/EF ("gennemsigtighedsdirektivet") <sup>(180)</sup>, hvor det er relevant.
227. Støtte, der ikke er i overensstemmelse med de relevante bestemmelser i disse direktiver, jf. afsnit 6, anses for at påvirke udviklingen af samhandelen i et omfang, der vil skade EU's almindelige interesser.

#### **5.6 Overholdelse af EU's udbudsregler**

228. Støtte, der udgør godtgørelse for forpligtelser til offentlig tjeneste i jernbanegodstransportsektoren, betragtes kun som forenelig med det indre marked på grundlag af traktatens artikel 93, hvis den ansvarlige myndighed, når den overdrager leveringen af tjenesteydelsen til den pågældende virksomhed gennem kontrakter om offentlig trafikbetjening <sup>(181)</sup> eller koncessionskontrakter <sup>(182)</sup>, har overholdt eller forpligter sig til at overholde EU's gældende udbudsregler. Dette omfatter gældende krav til gennemsigtighed, ligebehandling og ikkeforskelsbehandling, der direkte fremgår af traktaten og den afledte EU ret, der måtte finde anvendelse.

---

<sup>(178)</sup> Ved udløbet af overdragelsesperioden kan operatøren overføre det pågældende rullende materiel til den nye operatør eller til den kompetente myndighed, forudsat at overførslen sker til markedspris og tager hensyn til eventuelle offentlige midler, der er modtaget til køb af det pågældende rullende materiel (se punkt 234).

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

<sup>(180)</sup> Kommissionens direktiv 2006/111/EF af 16. november 2006 om gennemsigtigheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder og om den finansielle gennemsigtighed i bestemte virksomheder (kodificeret udgave) (EUT L 318 af 17.11.2006, s. 17).

<sup>(181)</sup> I artikel 2, stk. 1, nr. 1), 2) og 5), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243) defineres "tjenesteydelseskontrakter" som gensidigt bebyrdende aftaler, der indgås skriftligt mellem en eller flere ordregivende enheder, der udfører de aktiviteter, der er nævnt i direktivets artikel 8-14, og en eller flere økonomiske aktører, og som vedrører levering af tjenesteydelser. Når disse kontrakter involverer "ordregivende myndigheder" som defineret i artikel 2, stk. 1, nr. 1), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/24/EU af 26. februar 2014 om offentlige udbud (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 65), der ikke udøver de aktiviteter, der er omhandlet i artikel 8-14 i direktiv 2014/25/EU, betragtes de som "offentlige tjenesteydelseskontrakter" i overensstemmelse med artikel 2, stk. 1, nr. 6) og 9), i direktiv 2014/24/EU.

<sup>(182)</sup> I artikel 5, nr. 1), litra b), i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/23/EU af 26. februar 2014 om tildeling af koncessionskontrakter (EUT L 94 af 28.3.2014, s. 1) defineres "koncession på tjenesteydelser" som "en gensidigt bebyrdende kontrakt, der indgås skriftligt, hvorved en eller flere ordregivende myndigheder eller kontraherende enheder overdrager ansvaret for levering og forvaltning af tjenesteydelser, som ikke omfatter de i litra a) omhandlede bygge- og anlægsarbejder, til en eller flere økonomiske aktører, hvor vederlaget for denne overdragelse enten udelukkende består i retten til at udnytte de tjenesteydelser, der er omfattet af kontrakten, eller i denne ret sammen med betaling af en pris".

229. Støtte, der ikke er i overensstemmelse med disse regler og krav, anses for at påvirke udviklingen af samhandelen i et omfang, der vil skade EU's almindelige interesser.

## **5.7 Ligebehandling**

230. Hvis en myndighed overdrager udførelsen af samme tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse til flere virksomheder, bør kompensationen beregnes på grundlag af samme metode for alle virksomheder.

## **5.8 Kompensationens størrelse**

231. Kompensationen må ikke overstige, hvad der er nødvendigt til at dække de nettoomkostninger, der er forbundet med at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste, herunder en rimelig fortjeneste.
232. I den forbindelse vil Kommissionen anvende kriterierne i punkt 21-50 i rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse <sup>(183)</sup> med forbehold af følgende præciseringer.
233. For det første kan de nettoomkostninger, der er nødvendige eller forventes at være nødvendige for at opfylde forpligtelserne til offentlig tjeneste, fastsættes enten på grundlag af net avoided cost-metoden som beskrevet i punkt 25-27 i rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse <sup>(184)</sup> eller på grundlag af omkostningsfordelingsmetoden som beskrevet i punkt 28-31 i rammebestemmelserne <sup>(185)</sup>.
234. For det andet bør medlemsstaterne for så vidt angår indkøb af rullende materiel, der anvendes til levering af offentlige tjenester, sikre, at følgende kumulative betingelser er opfyldt:
- a) statsstøtte, der allerede er modtaget og godkendt, navnlig i henhold til disse retningslinjer (afsnit 4.2.2.3), til rullende materiel, der vil blive anvendt til levering af offentlige tjenester, tages i betragtning ved beregningen af kompensationen for offentlig tjeneste
  - b) hvis det rullende materiel, der anvendes til levering af offentlige tjenester, ved kontraktens udløb overføres til den nye operatør eller til den kompetente myndighed, bør overførslen ske til markedspris og tage hensyn til eventuelle offentlige midler, som den afgående operatør modtager til køb af det pågældende rullende materiel.

## **5.9 Yderligere krav, der kan være nødvendige for at sikre, at støtten ikke skader EU's almindelige interesser**

235. Kommissionen kan kræve betingelser eller anmode om tilsagn fra medlemsstaterne under ekstraordinære omstændigheder, hvor ovennævnte krav ikke er tilstrækkelige til at imødegå alvorlige konkurrencefordrejninger i det indre marked, og støtten kan påvirke samhandelen på en måde, der vil skade EU's almindelige interesser. Til det formål vil Kommissionen anvende kriterierne i punkt 51-59 i rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse <sup>(186)</sup> med de nødvendige justeringer.

---

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

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

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

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

236. Kommissionen bemærker, at markedssvigt, som medlemsstaterne har konstateret (f.eks. i forbindelse med forsendelse af enkelte vognladninger), kan have en lokal eller regional dimension. Kommissionen vil derfor nøje vurdere, om det geografiske anvendelsesområde for enhver kontrakt om offentlig tjeneste er behørigt begrundet. I denne henseende anser Kommissionen i princippet ikke en kontrakt om offentlig tjeneste, der dækker en medlemsstats område eller jernbanenet som helhed, for at være en rimelig metode til at afhjælpe et potentielt markedssvigt i betragtning af den potentielle konkurrencefordrejning, der kan opstå som følge af tildelingen af en sådan kontrakt.

### **5.10 Gennemsigtighed**

237. For hver kompensation for en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, der er omfattet af disse retningslinjers anvendelsesområde, offentliggør den pågældende medlemsstat følgende oplysninger på internettet eller et andet egnet medie: a) resultatet af den offentlige høring eller andre instrumenter, der er omtalt i punkt 218, b) indholdet og varigheden af forpligtelserne til offentlig tjeneste, c) den involverede virksomhed og, hvor det er relevant, det omfattede geografiske område samt d) det støttebeløb, der ydes til virksomheden på årsbasis.

### **5.11 Betingelser og påbud knyttet til Kommissionens afgørelser**

238. I henhold til artikel 9, stk. 4, i Rådets forordning (EU) 2015/1589 <sup>(187)</sup> kan Kommissionen til en positiv afgørelse knytte betingelser, hvorved støtte anses for at være forenelig med det indre marked, og påbud, hvorved den kan overvåge, om afgørelsen overholdes. Sådanne betingelser og påbud kan være nødvendige for at sikre, at støtte til de pågældende virksomheder ikke fører til unødigt forurening af konkurrencen og samhandelen på det indre marked. I den forbindelse kan periodiske rapporter eller andre forpligtelser være nødvendige på grundlag af den særlige situation, der gør sig gældende for hver enkelt tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse.

## **6. FINANSIELLE STRØMME I VERTIKALT INTEGREREDE JERNBANEVIRKSOMHEDER**

239. Efter vedtagelsen af de successive jernbanepakker, der er nævnt i punkt 2 i disse retningslinjer, er al jernbanetransport gradvist blevet åbnet for konkurrence. Denne proces har bragt vertikalt integrerede jernbanevirksomheder i en situation, hvor nogle af deres aktiviteter (navnlig forvaltning af jernbaneinfrastruktur) stadig kan nyde godt af visse eksklusive og/eller særlige rettigheder på visse betingelser, mens gods- og passagertransport med jernbane nu er underlagt konkurrence på de betingelser, der er fastsat i det fælles europæiske jernbanedirektiv <sup>(188)</sup> og forordning (EF) nr. 1370/2007 <sup>(189)</sup>.
240. Som nævnt i punkt 3 i disse retningslinjer er det afgørende, at de retlige rammer for offentlige og vertikalt integrerede virksomheders finansielle transaktioner i jernbanesektoren respekteres og håndhæves korrekt. Overholdelse af de gældende regler om finansiell gennemsigtighed: i) sikrer, at støtte, der ydes efter disse retningslinjer, ikke omdirigeres til andre aktiviteter end dem, som støtten er godkendt til, og ii) mindsker risikoen for, at indtægterne fra markedsbaserede finansielle instrumenter (f.eks. obligationer), som anvendes af vertikalt integrerede virksomheder til at finansiere deres

---

<sup>(187)</sup> Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9).

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

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

aktiviteter, investeringer samt vedligeholdelse og udvikling af jernbaneinfrastrukturen, anvendes til koncernintern refinansiering til skade for nye aktører og i sidste ende konkurrencen.

241. Dette kapitel omhandler principperne for offentlige og vertikalt integrerede jernbanevirksomheders finansielle transaktioner. Det er vigtigt, at disse principper overholdes – ikke blot for at sikre, at støtte, der udgør godtgørelse for forpligtelser til offentlig tjeneste i jernbanegodstransportsektoren, er forenelig med det indre marked (se afsnit 5.5). Det er også mere generelt vigtigt for at sikre en korrekt fordeling af omkostninger og indtægter til offentlige og vertikalt integrerede virksomheders forskellige aktiviteter og dermed undgå krydssubsidiering.
242. Offentlige og vertikalt integrerede virksomheders finansielle transaktioner er omfattet af gennemsigtighedsdirektivet. Dette direktiv vedrører alle offentlige virksomheder <sup>(190)</sup> og virksomheder, der skal føre særskilte regnskaber, navnlig virksomheder, der har fået overdraget en offentlig tjeneste <sup>(191)</sup>. I henhold til direktivets artikel 1, stk. 2, og artikel 4, stk. 1, skal medlemsstaterne sikre, at: i) virksomheder, der er omfattet af direktivets anvendelsesområde, fører særskilte regnskaber for forskellige aktiviteter, ii) det af disse regnskaber klart fremgår, hvordan omkostningerne og indtægterne er forbundet med de forskellige aktiviteter, og iii) det klart fremgår, efter hvilke detaljerede metoder omkostningerne og indtægterne henføres til eller fordeles på de forskellige aktiviteter.
243. I jernbanesektoren er ovennævnte forpligtelse blevet præciseret og beskrevet i yderligere detaljer i det fælles europæiske jernbanedirektiv <sup>(192)</sup>, som finder anvendelse på forvaltning af jernbaneinfrastruktur og jernbanetransportaktiviteter i jernbanevirksomheder.
244. I henhold til artikel 6 i det fælles europæiske jernbanedirektiv <sup>(193)</sup> skal der føres særskilte regnskaber: i) for aktiviteter i forbindelse med transport og for aktiviteter i forbindelse med forvaltning af jernbaneinfrastrukturen, ii) for aktiviteter i forbindelse med jernbanegodstransport og for aktiviteter i forbindelse med passagertransport, og iii) for aktiviteter i forbindelse med offentlig tjeneste og kommercielle aktiviteter. Med hensyn til finansiell gennemsigtighed kræver artikel 7d i det fælles europæiske jernbanedirektiv <sup>(194)</sup> desuden udtrykkeligt, at:
- a) "[d]er må kun ydes og udbetales lån og betales renter og afdrag på lån mellem retlige enheder i en vertikalt integreret virksomhed i henhold til den markedsrente og de

---

<sup>(190)</sup> Defineret i gennemsigtighedsdirektivets artikel 2, litra b), som "enhver virksomhed, på hvilke de offentlige myndigheder direkte eller indirekte kan have en dominerende indflydelse som følge af ejerforhold, kapitalindskud eller de regler, der gælder for virksomheden. Dominerende indflydelse antages at foreligge, når de offentlige myndigheder direkte eller indirekte i relation til en virksomhed: i) besidder majoriteten af virksomhedens tegnede kapital, ii) råder over mere end halvdelen af de stemmer, som er knyttet til andele, som virksomheden har udstedt, eller iii) kan udpege mere end halvdelen af medlemmerne i virksomhedens bestyrelse, direktion eller tilsynsråd".

<sup>(191)</sup> Defineret i gennemsigtighedsdirektivets artikel 2, litra d), som "enhver virksomhed, som en medlemsstat indrømmer særlige eller eksklusive rettigheder efter traktatens artikel 86, stk. 1, eller som har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse efter traktatens artikel 86, stk. 2, og modtager kompensation for offentlig tjeneste i en eller anden form i tilknytning til sådanne tjenesteydelser, og som udøver andre aktiviteter".

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

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

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

markedsbetingelser, der afspejler den pågældende enheds individuelle risikoprofil"<sup>(195)</sup>

- b) "[g]æld, der tilskrives infrastrukturforvalteren, skal være klart adskilt fra gæld, der tilskrives andre retlige enheder i vertikalt integrerede virksomheder. Der betales særskilt renter og afdrag af sådan gæld [...]"<sup>(196)</sup>
- c) "[i] vertikalt integrerede virksomheder opbevarer infrastrukturforvalteren udførlig dokumentation for eventuelle kommercielle og finansielle forbindelser med de andre retlige enheder i den pågældende virksomhed"<sup>(197)</sup>. Beføjelsen til at kontrollere overholdelsen af disse bestemmelser ligger primært hos de nationale tilsynsorganer<sup>(198)</sup>.

245. Med hensyn til finansiering af infrastrukturforvaltningen bør infrastrukturforvalteren i henhold til artikel 8 i det fælles europæiske jernbanedirektiv<sup>(199)</sup> vedtage en forretningsplan, der omfatter investeringer og finansielle programmer. Planen skal udformes med henblik på at sikre optimal og effektiv udnyttelse, tilvejebringelse og udvikling af infrastrukturen og samtidig sikre finansiel balance og omfatte de nødvendige midler til opfyldelsen af disse målsætninger<sup>(200)</sup>.

## **7. PLAN FOR EFTERFØLGENDE EVALUERING**

246. For yderligere at sikre, at konkurrence- og samhandelsfordrejninger begrænses, kan Kommissionen kræve, at ordninger omhandlet i punkt 247 underkastes en efterfølgende evaluering. Med en efterfølgende evaluering kontrolleres: a) støtteforanstaltningens effektivitet i lyset af de på forhånd fastsatte mål, b) støtteforanstaltningens indvirkning på konkurrencen og samhandelen, og c) at der under hele støtteordningens varighed ikke opstår unødige konkurrencefordrejende virkninger, der strider mod EU's interesser.

247. Der skal foretages efterfølgende evaluering, når der er tale om ordninger, hvor muligheden for fordrejning af konkurrencen er særlig høj, dvs. at de kan risikere at begrænse eller fordreje konkurrencen betydeligt, hvis gennemførelsen ikke evalueres i tide. Dette er f.eks. tilfældet for ordninger med store budgetter eller nye karakteristika, eller når der forventes betydelige ændringer af markedet, teknologien eller lovgivningen. Under alle omstændigheder skal der foretages efterfølgende evaluering af ordninger med et statsbudget eller bogførte udgifter over 150 mio. EUR i et givet år eller 750 mio. EUR i løbet af deres samlede varighed. Den samlede varighed af ordningerne omfatter ordningens og eventuelle tidligere ordningers samlede varighed, der dækker et lignende mål og et tilsvarende geografisk område, fra offentliggørelsen af disse retningslinjer. I betragtning af formålet med evalueringen og for ikke at pålægge medlemsstaterne en uforholdsmæssig stor byrde skal efterfølgende evalueringer kun udføres for

---

<sup>(195)</sup> Artikel 7d, stk. 4, i det fælles europæiske jernbanedirektiv, se fodnote (8).

<sup>(196)</sup> Artikel 7d, stk. 7, i det fælles europæiske jernbanedirektiv, se fodnote (8).

<sup>(197)</sup> Artikel 7d, stk. 9, i det fælles europæiske jernbanedirektiv, se fodnote (8).

<sup>(198)</sup> I henhold til artikel 56, stk. 12, i det fælles europæiske jernbanedirektiv er det nationale tilsynsorgan beføjet til at gennemføre revisioner eller iværksætte eksterne revisioner hos infrastrukturforvalterne, operatører af servicefaciliteter og, når det er relevant, jernbanevirksomheder for at kontrollere, om bestemmelserne i direktivets artikel 6 om adskillelse af regnskaber og bestemmelserne i direktivets artikel 7d om finansiell gennemsigthed er overholdt. I forbindelse med vertikalt integrerede virksomheder gælder disse beføjelser for alle retlige enheder.

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

<sup>(200)</sup> Artikel 8, stk. 3, i det fælles europæiske jernbanedirektiv, se fodnote (8).

støtteordninger, hvis samlede varighed overstiger tre år regnet fra offentliggørelsen af disse retningslinjer.

248. Der kan dispenseres for kravet om efterfølgende evaluering for støtteordninger, der er en umiddelbar efterfølger til en ordning, der omfatter et lignende mål og et tilsvarende geografisk område, såfremt denne ordning har været genstand for en evaluering, og der er fremlagt en endelig evalueringsrapport, som er i overensstemmelse med den evalueringsplan, som Kommissionen har godkendt, og dette ikke har givet anledning til negative konklusioner. Hvis den endelige evalueringsrapport for en ordning ikke er i overensstemmelse med den godkendte evalueringsplan, skal ordningen suspenderes med øjeblikkelig virkning.
249. Hvad angår støtteordninger, der er omfattet af det evalueringskrav, der er omhandlet i punkt 247, skal medlemsstaterne anmelde et udkast til evalueringsplan, som vil udgøre en integreret del af Kommissionens vurdering af ordningen. Planen skal meddeles:
- a) sammen med støtteordningen hvis statsstøttebudgettet for ordningen overstiger 150 mio. EUR i et givet år eller 750 mio. EUR i hele dens varighed
  - b) senest 30 arbejdsdage efter enhver betydelig ændring, som øger ordningens budget til over 150 mio. EUR i et givet år eller 750 mio. EUR over ordningens samlede varighed
  - c) for ordninger, der ikke er omfattet af litra a) eller b), senest 30 arbejdsdage efter bogføringen af udgifter på ordningens officielle konti, der overstiger 150 mio. EUR i det foregående år.
250. Udkastet til evalueringsplan skal være i overensstemmelse med de fælles metodeprincipper, som Kommissionen har fastlagt <sup>(201)</sup>. Medlemsstaterne skal offentliggøre den evalueringsplan, som Kommissionen har godkendt.
251. Den efterfølgende evaluering skal foretages af en ekspert, som er uafhængig af den støtteydende myndighed, på grundlag af evalueringsplanen. Hver evaluering skal omfatte mindst én foreløbig og en endelig evalueringsrapport. Medlemsstaterne skal offentliggøre begge rapporter.
252. Den endelige evalueringsrapport skal fremlægges for Kommissionen i tilstrækkelig god tid til, at den kan overveje en eventuel forlængelse af støtteordningen, og senest ni måneder inden dens udløb. Denne periode kan afkortes for ordninger, der udløser evalueringskravet i de sidste to gennemførelsesår. Den nøjagtige rækkevidde og de nærmere bestemmelser for hver evaluering angives i afgørelsen om godkendelse af støtteordningen. Ved anmeldelsen af efterfølgende støtteforanstaltninger med et lignende mål skal det beskrives, hvordan der er taget hensyn til resultaterne af evalueringen.

---

<sup>(201)</sup> Arbejdsdokument fra Kommissionens tjenestegrene, Common methodology for State aid evaluation, 28.5.2014, SWD(2014) 179 final, eller efterfølgende dokumenter.

## 8. RAPPORTERING OG OVERVÅGNING

253. I henhold til Rådets forordning (EU) 2015/1589 <sup>(202)</sup> og Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 <sup>(203)</sup> skal medlemsstaterne indsende årlige rapporter til Kommissionen om hver støtteforanstaltning, der godkendes i henhold til disse retningslinjer.
254. Medlemsstaterne skal føre detaljerede fortegnelser over alle støtteforanstaltninger. Disse fortegnelser skal indeholde alle de oplysninger, der er nødvendige for at fastslå, at alle forenelighedsbetingelserne i disse retningslinjer er opfyldt. Medlemsstaterne skal opbevare disse fortegnelser i ti år fra støttetildelingstidspunktet og skal udlevere dem til Kommissionen efter anmodning.
255. For så vidt angår støtte, der udgør godtgørelser for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjeneste som omhandlet i kapitel 5, vil Kommissionen også anvende kapitel 3 i rammebestemmelserne for tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse <sup>(204)</sup> med de nødvendige tilpasninger (undtagen punkt 62, sidste led, og punkt 65).

## 9. ANVENDELSE

256. Disse retningslinjer erstatter retningslinjerne for statsstøtte til jernbaner fra 2008 <sup>(205)</sup>.
257. Kommissionen vil anvende disse retningslinjer på anmeldt støtte, som den skal træffe afgørelse om efter datoen for offentliggørelsen af disse retningslinjer i *Den Europæiske Unions Tidende*, også selv om støtten blev anmeldt før denne dato.
258. I overensstemmelse med Kommissionens meddelelse om fastlæggelse af reglerne for vurdering af ulovlig statsstøtte <sup>(206)</sup> vil Kommissionen anvende de regler, der var gældende, da støtten blev ydet, på ulovlig statsstøtte. Kommissionen vil således anvende disse retningslinjer i tilfælde, hvor der ydes ulovlig støtte, efter datoen for deres offentliggørelse.
259. Kommissionen foreslår medlemsstaterne hensigtsmæssige foranstaltninger i henhold til traktatens artikel 108, stk. 1.
- a) Medlemsstaterne ændrer om nødvendigt deres eksisterende støtteordninger, der er godkendt efter retningslinjerne for statsstøtte til jernbaner fra 2008 eller direkte i henhold til traktatens artikel 93, for at bringe dem i overensstemmelse med disse retningslinjer senest den [31. december 2026].
  - b) Medlemsstaterne giver deres udtrykkelige, ubetingede samtykke til de foreslåede hensigtsmæssige foranstaltninger i punkt 259, litra a), senest to måneder efter datoen for offentliggørelsen af disse retningslinjer i *Den Europæiske Unions Tidende*. Hvis

---

<sup>(202)</sup> Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9).

<sup>(203)</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 794/2004 af 21. april 2004 om gennemførelse af Rådets forordning (EF) nr. 659/1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (EUT L 140 af 30.4.2004, s. 1).

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

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

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



Kommissionen ikke modtager et svar, vil den gå ud fra, at den pågældende medlemsstat ikke er enig i de passende foranstaltninger.

## **10. REVISION**

260. Kommissionen kan beslutte at revidere eller ændre disse retningslinjer på et hvilket som helst tidspunkt, hvis det skulle vise sig nødvendigt af konkurrencepolitiske årsager eller af hensyn til andre EU-politikker og internationale forpligtelser eller af anden gyldig grund.

\*\*\*

## BILAG I

**Støtte, der opfylder behovet for samordning af transport – foranstaltninger, der er omfattet af gruppefritagelsesforordningen for transport, og foranstaltninger, der skal anmeldes efter disse retningslinjer**

Primært mål	Grøppefritagelsesforordningen		Retningslinjerne	
	Foranstaltning	Tilladt intensitet	Foranstaltning	Tilladt intensitet
Driftsstøtte til nedbringelse af eksterne omkostninger ved transport	Støtteordninger	50 % af de støtteberettigede omkostninger  [60] % af de støtteberettigede omkostninger ved støtte til kombineret transport	Ad hoc-støtte  Støtteordninger med højere støtteintensiteter end dem, der er tilladt efter gruppefritagelsesforordningen  Støtteordninger, der ikke anvender Kommissionens håndbog	75 % af de støtteberettigede omkostninger
Driftsstøtte støtte til etablering af nye kommercielle forbindelser	Støtteordninger  Individuelt støttebeløb tildelt i henhold til en ordning pr. projekt < 15 mio. EUR	80 % af de støtteberettigede omkostninger i det første driftsår, 70 % i det andet år, 60 % i det tredje år, 50 % i det fjerde år og 40 % i det femte år	Ad hoc-støtte  Individuelt støttebeløb tildelt i henhold til en ordning pr. projekt ≥ 15 mio. EUR	80 % af de støtteberettigede omkostninger i det første driftsår, 70 % i det andet år, 60 % i det tredje år, 50 % i det fjerde år og 40 % i det femte år
Investeringsstøtte til etablering, opgradering og fornyelse af unimodale eller multimodale faciliteter til transport ad jernbane eller ad indre vandveje	Støtteordninger  Individuelt støttebeløb tildelt i henhold til en ordning pr. projekt < 20 mio. EUR  Ad hoc-støtte til bæredygtige multimodale godsterminaler < 10 mio. EUR	50 % af de støtteberettigede omkostninger, hvis støtten < 3 mio. EUR pr. projekt  50 % af de støtteberettigede omkostninger, men inden for den tilladte forskel mellem de støtteberettigede omkostninger og driftsoverskuddet af investeringen over dens levetid og terminalværdien, hvis støtten er ≥ 3 mio. EUR pr. projekt	Ad hoc-støtte  Ad hoc-støtte til bæredygtige multimodale godsterminaler ≥ 10 mio. EUR  Individuelt støttebeløb tildelt under en ordning pr. projekt ≥ 20 mio. EUR  Støtteordninger med højere støtteintensiteter end dem, der er tilladt efter gruppefritagelsesforordningen	Finansieringsbehov begrænset til 100 % af de støtteberettigede omkostninger  Ingen tærskel, hvis ad hoc-støtten tildeles gennem en konkurrencepræget udbudsprocedure
Investeringsstøtte til etablering,	Støtteordninger	50 % af de støtteberettigede	Ad hoc-støtte	Finansieringsbehov begrænset til

opgradering og fornyelse af private sidespor	Individuelt støttebeløb tildelt under en ordning pr. projekt < 2 mio. EUR	omkostninger, hvis støtten < 500 000 EUR pr. projekt  <i>50 % af de støtteberettigede omkostninger, men inden for den tilladte forskel mellem de støtteberettigede omkostninger og driftsoverskuddet af investeringen over dens levetid og terminalværdien, hvis støtten er ≥ 500 000 EUR pr. projekt</i>	Individuelt støttebeløb tildelt under en ordning pr. projekt ≥ 2 mio. EUR  Støtteordninger med højere støtteintensiteter end dem, der er tilladt efter gruppefritagelsesforordningen	<i>100 % af de støtteberettigede omkostninger</i>
Investeringsstøtte til anskaffelse af køretøjer eller fartøjer til transport ad jernbane eller ad indre vandveje	Støtteordninger	<i>Pålydende værdi af det underliggende lån ≤ støtteberettigede omkostninger. Garantidækning ≤ 80 % af det underliggende lån.</i>	Ad hoc-støtte  Støtteordninger med højere støtteintensiteter end dem, der er tilladt efter gruppefritagelsesforordningen	<i>Pålydende værdi af det underliggende lån ≤ støtteberettigede omkostninger. Garantidækning ≤ 90 % af det underliggende lån.</i>
Investeringsstøtte til anskaffelse af intermodale lasteenheder og kraner om bord på fartøjer	Støtteordninger	<i>30 % af støtteberettigede omkostninger (for intermodale lasteenheder)  20 % af støtteberettigede omkostninger (for kraner om bord på fartøjer)</i>	ikke relevant	
Investeringsstøtte til interoperabilitet	Støtteordninger	<i>50 % af de støtteberettigede omkostninger  80 % af de støtteberettigede omkostninger (til ERTMS og DAC)</i>	Ad hoc-støtte  Støtteordninger med højere støtteintensiteter end dem, der er tilladt efter gruppefritagelsesforordningen, eller til investeringer, der ikke er opført på listen omfattet af gruppefritagelsesforordningen	<i>50 % af de støtteberettigede omkostninger  80 % af de støtteberettigede omkostninger (til ERTMS og DAC)  Finansieringsbehov begrænset til 100 % af de støtteberettigede omkostninger</i>

Investeringsstøtte til teknisk tilpasning og modernisering af køretøjer og udstyr til bæredygtig multimodal transport	Støtteordninger	<i>20 % af de støtteberettigede omkostninger</i>	Ad hoc-støtte  Støtteordninger med højere støtteintensiteter end dem, der er tilladt efter gruppefritagelsesforordningen, eller til investeringer, der ikke er opført på listen omfattet af gruppefritagelsesforordningen	<i>20 % af de støtteberettigede omkostninger</i>  <i>Finansieringsbehov begrænset til 100 % af de støtteberettigede omkostninger</i>
---	-----------------	--	---	--

## BILAG II

### Oplysninger omhandlet i punkt 82, litra b)

De oplysninger om individuelle tildelinger, der er omhandlet i punkt 82, litra b), i disse retningslinjer, skal omfatte følgende:

- a) Den enkelte støttemodtagers identitet <sup>(207)</sup>:
  - navn
  - støttemodtagers identifikator
- b) Type af støttemodtagervirksomhed på ansøgningstidspunktet:
  - SMV
  - stor virksomhed
- c) Region, hvori støttemodtageren er etableret, på NUTS II-niveau eller derunder
- d) Støttemodtagerens hovedsektor eller -aktivitet for den givne støtte, identificeret efter NACE-gruppe (trecifret talkode) <sup>(208)</sup>
- e) Støtteelement, helt beløb i national valuta
- f) Hvis forskellig fra støttens nominelle værdi udtrykt som helt beløb i national valuta <sup>(209)</sup>
- g) Støtteinstrument <sup>(210)</sup>:
  - tilskud/rentetilskud/eftergivelse af gæld
  - lån, tilbagebetalingspligtige forskud, tilbagebetalingspligtige tilskud
  - garanti
  - skattefordel eller skatte- og afgiftsfritagelse
  - risikofinansiering
  - andet (anføres)

---

<sup>(207)</sup> Med undtagelse af forretningshemmeligheder og andre fortrolige oplysninger i behørigt berettigede tilfælde og med forbehold af Kommissionens godkendelse (meddelelse fra Kommissionen C(2003) 4582 af 1.12.2003 om tavshedspligt i statsstøttebeslutninger (EUT C 297 af 9.12.2003, s. 6)).

<sup>(208)</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1893/2006 af 20. december 2006 om oprettelse af den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter NACE rev. 2 og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3037/90 og visse EF-forordninger om bestemte statistiske områder (EUT L 393 af 30.12.2006, s. 1).

<sup>(209)</sup> Bruttosubventionsækvivalent eller, hvis relevant, investeringsbeløbet. Hvad angår driftsstøtte, kan det årlige støttebeløb pr. støttemodtager anføres. For beskatningsordninger kan dette beløb angives ved hjælp af de intervaller, der er anført i punkt 84. Det beløb, der skal offentliggøres, er den højest tilladte skattefordel og ikke det beløb, der fratrækkes hvert år (i forbindelse med eksempelvis en skattegodtgørelse offentliggøres den højest tilladte skattegodtgørelse og ikke det faktiske beløb, som kan afhænge af de skattepligtige indtægter og variere fra år til år).

<sup>(210)</sup> Hvis støtten ydes via flere støtteinstrumenter, skal støttebeløbet anføres pr. instrument.

- h) Dato for tildeling og dato for offentliggørelse
- i) Formålet med støtten
- j) Den eller de støtteydende myndigheds identitet
- k) Hvor det er relevant, navnet på den bemyndigede enhed og navnene på de udvalgte finansielle formidlere
- l) Henvisning til støtteforanstaltningen <sup>(211)</sup>

---

<sup>(211)</sup> Som meddelt af Kommissionen i forbindelse med den anmeldelsesprocedure, der er omhandlet i kapitel 3.