

U 37/2024 rd

Statsrådets skrivelse till riksdagen om kommissionens förslag till riktlinjer för regler för statligt stöd till landtransporter och multimodala transporter och om förslag till kommissionens förordning genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 93, 107 och 108 i fördraget

Med stöd av 96 § 2 mom. i grundlagen skickas Europeiska kommissionens förslag av den 18 juni 2024 till riktlinjer för regler för statligt stöd till landtransporter och multimodala transporter och kommissionens förslag till förordning genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 93, 107 och 108 i fördraget.

Helsingfors 12.9.2024

Kommunikations- och inrikesminister Lulu Ranne

Regeringsråd Elina Immonen

12.9.2024

**STATSRÅDETS SKRIVELSE TILL RIKSDAGEN OM RIKTLINJERNA FÖR REGLER
FÖR STATLIGT STÖD TILL LANDTRANSPORTER OCH MULTIMODALA
TRANSPORTER OCH OM UTKAST TILL KOMMISSIONENS FÖRORDNING GENOM
VILKEN VISSA KATEGORIER AV STÖD FÖRKLARAS FÖRENLIGA MED DEN INRE
MARKNADEN ENLIGT ARTIKLARNA 93, 107 OCH 108 I FÖRDRAGET
(TRANSPORTSEKTORNS GRUPPUNDANTAGSFÖRORDNING)**

1 Förslaget bakgrund och syfte

Bestämmelser om tillsynen över statliga stöd finns i artiklarna 107–109 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Övervakningen av statligt stöd hör till Europeiska kommissionens befogenheter. Målet är att garantera jämlika konkurrensförhållanden för företag som är verksamma inom EU och att minimera stödkonkurrensen mellan medlemsstaterna. Medlemsstaterna ska göra en förhandsanmälan om sina statliga stöd till kommissionen och kommissionen har ensam behörighet att besluta om huruvida stödet lämpar sig för den inre marknaden. Stödet får inte verkställas utan kommissionens godkännande. I de nuvarande gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag (2008/C 184/07, "järnvägsriktlinjen") fastställs de villkor under vilka det stöd som beviljas järnvägsföretag kan anses vara förenligt med den inre marknaden och följa reglerna för statligt stöd, särskilt artikel 93 i EUF-fördraget.

Riktlinjerna för järnvägstransporter syftar till att komplettera liberaliseringen av järnvägssektorn och fullborda den gemensamma europeiska järnvägsmarknaden med fullständig driftskompatibilitet. Järnvägsriktlinjerna har inte något utgångsdatum men i den kontroll av ändamålsenligheten som kommissionen utförde 2020 drogs slutsatsen att 2008 års riktlinjer behövde ses över för att de ska återspegla kommissionens beslutspraxis som utvecklats när det gäller statligt stöd som bedöms direkt enligt artikel 93 i EUF-fördraget, marknadsutvecklingen och de politiska mål som eftersträvas i den europeiska gröna given.

Det finns betydande undantag till ovan nämnda skyldighet att göra förhandsanmälan om statligt stöd. Det viktigaste undantaget är kommissionens så kallade allmänna gruppundantagsförordning (Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget, jämte ändringar; nedan den allmänna gruppundantagsförordningen). Med gruppundantagsförordningarna ökar rättssäkerheten för medlemsstaterna och stödmottagarna i fråga om hur åtgärderna borde planeras och deras centrala mål har varit att underlätta beviljandet av så kallade goda stöd som stöder EU:s mål. Samtidigt förenklas förfarandena genom att vissa åtgärder undantas från skyldigheten enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget att anmäla statligt stöd till kommissionen innan det genomförs, om det på grundval av kommissionens beslutspraxis är möjligt att på förhand fastställa villkor för lämplighet för den inre marknaden för att säkerställa att en eventuell snedvridning av konkurrensen är ringa. En sammanfattad anmälan om stödordningar och stöd från fall till fall i enlighet med gruppundantagsförordningen ska skickas till kommissionen i efterhand, och kommissionen kontrollerar iakttagandet av förutsättningarna i gruppundantagsförordningen.

Kommissionens befogenhet att tillåta gruppundantag grundar sig för närvarande på den så kallade bemyndigandeförordningen (rådets förordning (EU) 2015/1588) av den 13 juli 2015, om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på vissa slag av övergripande statligt stöd). I fullmaktsförordningen föreskrivs att kommissionen kan utfärda förordningar om vissa former av statligt stöds förenlighet för den inre marknaden och om att den skyldighet att lämna förhandsanmälan som avses i artikel 108.3 i EUF-fördraget inte ska tillämpas på dessa stödformer. Kommissionens behörighet att befria stöd från anmälningsskyldigheten gäller statligt stöd inom industrin och tjänster enligt artikel 107.2 och 107.3 i EUF-fördraget.

Kommissionen har med stöd av fullmaktsförordningen utvidgat gruppundantagsförordningens tillämpningsområde flera gånger. Genom rådets förordning (EU) nr 2022/2586 har kommissionen bemyndigats att förklara att stöd till samordning av transporter som avses i artikel 93 i EUF-fördraget på vissa villkor kan undantas från anmälningsskyldigheten. Stöd till järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar och multimodala transporter anses vara förenligt med EUF-fördraget, om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det utgör ersättning för allmän trafikplikt i enlighet med artikel 93 i EUF-fördraget.

Järnvägssektorn är av strategisk betydelse för EU. Järnvägstransporterna ger ren transport och en hög grad av effektivitet när det gäller antalet passagerare som transporteras per enkeltur. Med tanke på dess värde som det mest hållbara och miljövänliga motoriserade systemet är järnvägstransporterna avgörande för att uppnå målen i den europeiska gröna given. Järnvägssektorn lider dock fortfarande av flera nackdelar som gör att marknaden inte kan uppnå EU:s mål i den gröna given. Det nuvarande antalet järnvägsanläggningar och deras kapacitet skulle inte kunna stödja den eftertraktade ökningen av trafiken utan järnvägsnätet i hela EU är fortfarande till stor del otillräckligt på grund av att det saknas förbindelser mellan transportterminaler och på grund av bristande samordning mellan olika medlemsstaters järnvägstransportsystem. Dessutom närmar sig en betydande del av EU:s rullande materiel slutet av sin livslängd och dess modernisering kan inte tas för given, eftersom mindre järnvägsföretag kanske inte kan upprätthålla de nödvändiga finansiella investeringarna utan offentligt stöd. Flera aspekter av järnvägsriktlinjerna har blivit föråldrade och tillämpas de facto inte längre.

EU:s nät av inre vattenvägar sträcker sig över 25 medlemsstater och omfattar cirka 41 000 kilometer inre vattenvägar. Varje år används de för att transportera omkring 150 miljarder tonkilometer gods. Det finns även en betydande potential att öka andelen transporter på inre vattenvägar, vilket skulle minska utsläppen av växthusgaser. Transporter på inre vattenvägar måste dock kunna konkurrera på lika villkor med andra transportsätt.

Multimodala transporter, dvs. transport av gods eller passagerare med minst två olika transportsätt, är avgörande för att möjliggöra en ökad användning av järnvägstransporter och transporter på inre vattenvägar, eftersom de i sig sällan tillhandahåller transportlösningar från dörr till dörr. Multimodala transporter är därför avgörande för att uppnå målen i strategin för hållbar och smart mobilitet och den europeiska gröna given. Även om mängden multimodala godstransporter har ökat avsevärt under de senaste 30 åren dominerar vägtransporterna fortfarande godstransporterna i EU. Multimodala godstransporter är ofta inte konkurrenskraftiga med transporter enbart på väg på grund av brister i fråga om tillgänglighet, tillförlitlighet, punktlighet och hastighet i olika stadier i kedjan och det faktum att vägtransporternas negativa externa effekter inte beaktas tillräckligt.

2 Förslagets huvudsakliga innehåll

De föreslagna nya riktlinjerna för land- och multimodala transporter (LMT-riktlinjerna) ersätter de nuvarande järnvägsriktlinjerna. LMT-riktlinjerna fastställer villkoren för kommissionens bedömning av det offentliga stöd som anmälts för hållbar landtransport och som inte omfattas av den föreslagna gruppundantagsförordningen för transporter. De regler som fastställs i den nya gruppundantagsförordningen för transporter kompletterar de regler som fastställs i riktlinjerna och tillsammans utgör dessa två regelverk ett regelverk enligt vilket statligt stöd kan beviljas för hållbara landtransporter. Enligt kommissionens förslag avses med hållbar landtransport transport av gods eller passagerare på järnväg, inre vattenvägar eller hållbar multimodal transport där det finns ett alternativ för samma transport som skulle medföra högre externa kostnader.

2.1 Riktlinjer för land- och multimodala transporter

Syftet med de föreslagna ändringarna är att utvidga tillämpningsområdet för riktlinjerna för järnvägstransporter så att de i fortsättningen omfattar alla former av landtransport som ger mindre utsläpp, såsom järnväg, inre vattenvägar och hållbara multimodala transporter. Därför är avsikten att ersätta de nuvarande järnvägsriktlinjerna med nya LMT-riktlinjerna. Syftet med ändringarna är också konsolidering och rationalisering av EU-kommissionens beslutspraxis enligt järnvägsriktlinjerna och artikel 93 i EUF-fördraget. Syftet med översynen av riktlinjerna är också att förtydliga medlemsstaternas rapporteringsskyldigheter och att bidra till att uppnå den omställning till klimatneutralitet som eftersträvas genom den europeiska gröna given och samtidigt säkerställa lika villkor inom järnvägssektorn, på de inre vattenvägarna och inom de multimodala transportsektorerna.

2.2 Riktlinjernas tillämpningsområde

Till skillnad från 2008 års riktlinjer skulle de nya riktlinjerna gälla inte bara järnvägsföretag utan även andra järnvägsoperatörer. De skulle även gälla för företag som är verksamma på efterfrågesidan av järnvägstransportsektorn, dvs. transportorganisatörer (t.ex. logistikföretag, speditörer, multimodala transportoperatörer), i den mån de väljer att använda järnväg i stället för väg.

De gällande järnvägsriktlinjerna tillämpas inte på sektorn för inre vattenvägar. Under de senaste åren har kommissionen dock godkänt statligt stöd för att främja samordningen av transporter inom sektorn för inre vattenvägar direkt enligt artikel 93 i EUF-fördraget. Enligt kommissionens förslag har i de nya riktlinjerna kodifierats beslutspraxis i detta avseende och fastställs tydliga kriterier för förenligheten för stöd till verksamhet på inre vattenvägar. Dessa riktlinjer gäller för operatörer som är verksamma både på utbudssidan (dvs. stöd till operatörer av och på inre vattenvägar) och på efterfrågesidan (dvs. transportorganisatörer som logistikföretag, speditörer, operatörer av multimodala transporter, i den mån de väljer att byta från vägar till inre vattenvägar).

I LMT-riktlinjerna skulle även anges villkoren för förenlighet för driftsstöd och investeringsstöd inom sektorn för multimodala transporter i syfte att främja hållbar multimodal transport. Enligt kommissionens förslag anses multimodal transport vara "hållbar" om minst ett av de transportsätt som används är järnväg eller inre vattenvägar, eller vägar om de kombineras med närsjöfart. För tydlighetens skull kan stöd enligt LMT-riktlinjerna endast beviljas för närsjöfart om den kombineras med landtransport (dvs. antingen järnväg, inre vattenvägar eller väg).

Följande typer av stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter, omfattas av LMT-riktlinjerna: i) stöd för att minska de externa transportkostnaderna, ii) stöd för att starta nya kommersiella förbindelser, iii) stöd för uppförande, ombyggnad och modernisering av

transportanläggningar för uni- och multimodala transporter på järnväg och inre vattenvägar, iv) stöd för uppförande, ombyggnad och/eller modernisering av privata sidospår, v) stöd för förvärv av fordon eller fartyg för transporter på järnväg respektive inre vattenvägar, vi) stöd till driftskompatibilitet och vii) stöd för teknisk anpassning och modernisering.

LMT-riktlinjerna omfattar inte investeringsstöd för förvärv av utrustning för hållbar multimodal transport, eftersom sådant stöd omfattas av den föreslagna gruppundantagsförordningen för transportsektorn om det avser intermodala lastenheter och/eller kranar ombord på fartyg och beviljas av medlemsstaterna i form av stödordningar på mycket specifika villkor. Utöver dessa fall anser kommissionen att stöd till förvärv av utrustning för hållbar multimodal transport endast kan godkännas i undantagsfall och kommissionen skulle bedöma stödet direkt enligt fördraget.

LMT-riktlinjerna skulle inte heller omfatta statligt stöd till hamninfrastruktur, utan kommissionen skulle fortsätta att bedöma statligt stöd till hamninfrastruktur direkt enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget, om det inte omfattas av gruppundantag enligt kommissionens förordning (EU) nr 651/2014. LMT-riktlinjerna omfattar dock investeringsstöd till multimodala transportanläggningar som är belägna i kusthamnar och som har järnvägsförbindelser eller förbindelser på inre vattenvägar.

När det gäller järnväg, inre vattenvägar och multimodal transport ska kommissionen fortsätta att bedöma förenligheten för investeringsstöd till rena fordon och ren mobil terminalutrustning samt investeringsstöd för bullerminskning från järnvägstransporter enligt kommissionens riktlinjer för statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi från 2022.

På köp av offentliga tjänster inom persontågtrafiken tillämpas förordning (EG) nr 1370/2007 (PSA-förordningen). PSA-förordningen tillämpas på motsvarande inre vattenvägar om medlemsstaterna beslutar att tillämpa förordningen på dessa tjänster. För kollektivtrafiktjänster skulle LMT-riktlinjerna därför endast omfatta ersättning för allmän trafikplikt för tillhandahållande av godstransporttjänster på järnväg. Kommissionen ska bedöma den ersättning som betalas för tillhandahållande av godstransporttjänster på inre vattenvägar och passagerartrafik på inre vattenvägar, om den inte omfattas av PSA-förordningen, direkt enligt artikel 93 i EUF-fördraget. I LMT-riktlinjerna skulle också de principer upprepas som är tillämpliga på finansiella flöden inom vertikalt integrerade järnvägsföretag.

De villkor som fastställs i LMT-riktlinjerna ska gälla både stödordningar och individuellt stöd, oavsett om det bygger på en stödordning eller beviljas för särskilda ändamål, såvida inte annat anges. LMT-riktlinjerna tillämpas även på företag av alla storlekar, om inte annat anges. Med stöd av LMT-riktlinjerna kan stöd inte beviljas företag i svårigheter.

2.3 Stöd för samordning av trafiken

Allmänna förenlighetsvillkor

LMT-riktlinjerna innehåller allmänna förenlighetsvillkor som ska tillämpas på särskilda kategorier av stöd för samordning av transporter. För varje stödform fastställs dessutom villkor som klargör de allmänna förenlighetsvillkoren.

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

vara nödvändigt för att uppnå målet om samordning av transporter och bör vara ett lämpligt sätt att uppnå detta mål. Stödet bör förmå stödmottagaren att ändra sitt beteende eller bedriva ytterligare ekonomisk verksamhet som denne inte skulle bedriva utan stödet eller som denne skulle bedriva i mindre eller annan omfattning. När stödmottagaren börjar arbeta med ett projekt före ansökan om stöd, om det är fråga om investeringsstöd, har stödet ingen stimulanseffekt och kommer inte att anses vara förenligt med den inre marknaden. Stödbeloppet per stödmottagare bör begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att ge stödmottagaren incitament att genomföra det understödda projektet eller den understödda verksamheten. Stödets inneboende snedvridning av konkurrensen får inte medföra skada för gemenskapens allmänna intressen.

Statligt stöd kan inte förklaras förenligt med den inre marknaden om stödet eller de villkor som är så oupplösligt förbundna med stödets syfte att det är omöjligt att bedöma dem separat (inklusive finansieringsmetoden när den utgör en integrerad del av åtgärden) innebär en överträdelse av unionsrätten. Detta kan exempelvis vara fallet om stödmottagaren är skyldig att ha sitt säte i den berörda medlemsstaten eller att stödmottagaren är skyldig att använda nationella tjänster. Stöd kan beviljas samtidigt inom ramen för flera stödordningar eller det kan kumuleras med stöd för särskilda ändamål eller stöd av mindre betydelse som omfattar samma stödberättigande kostnader, under förutsättning att det totala stödbeloppet för samma stödberättigande kostnader inte leder till överkompensation eller överstiger det maximala stödbelopp som tillåts enligt dessa riktlinjer. Stödet bör även beviljas på ett sätt som medger insyn.

Förenlighetsvillkor för särskilda kategorier av stöd

Stöd till sänkande av externa transportkostnader

Med stödet för att minska de externa kostnaderna för transporter främjas övergången till hållbar landtransport om det tar itu med prisskillnaderna mellan de olika transportsätt och övertalar transportanvändarna att välja hållbara landtransportsätt. Stöd för att minska de externa transportkostnaderna kan inriktas på järnväg, inre vattenvägar och/eller hållbara multimodala transporter. Stödet kan endast beviljas om ett mer förorenande konkurrerande transportsätt är ett kommersiellt lönsamt alternativ till det transportsätt som omfattas av stödet. Kommissionen anser att det för persontrafiken alltid skulle finnas ett mer förorenande kommersiellt lönsamt alternativ till transporter på järnväg eller inre vattenvägar. Inom godssektorn, där konkurrenskraften beror på den sträcka som transporterna omfattar, kan konkurrens med transporter enbart på väg i allmänhet antas för multimodala transporter för vilka gäller följande maximala sträcka för respektive transportsätt som omfattas av stödet: 800 kilometer för järnvägstransport, 375 kilometer för transport på inre vattenvägar, och 750 kilometer för transport inom närsjöfarten. För unimodala transporter gäller följande maximala sträcka för respektive transportsätt som omfattas av stödet: 350 kilometer för järnvägstransport och 375 kilometer för transport på inre vattenvägar. För verksamhet inom godssektorn utöver de sträckor som anges i den ovannämnda definitionen måste medlemsstaten visa att ett konkurrerande transportsätt som är mer förorenande än det som stöds är ett kommersiellt lönsamt alternativ till de verksamheter som stöds. Stöd kan i princip inte beviljas för transport på linjer som har fastställt kapacitetsbegränsningar som skulle förhindra att trafikomställningen ökar eller bibehålls. Om medlemsstaten avser att stödja transporter på sträckor med fastställda kapacitetsbegränsningar måste medlemsstaten förklara vilka andra åtgärder som kommer att vidtas för att undanröja eller minska dessa begränsningar. Stödet kan beviljas på grundval av faktiska enheter av transporttjänster som tillhandahålls och inte klumpsummor.

Stödet kan uppgå till upp till 75 % av de stödberättigande kostnaderna. Stödberättigande kostnader skulle vara den del av de externa kostnaderna för transport som undviks genom

unimodal eller multimodal användning av järnväg och/eller inre vattenvägar och/eller genom användning av närsjöfart inom ramen för hållbara multimodala transporter jämfört med de mer förorenande konkurrerande transportsätten. När stödordningarna planeras ska medlemsstaten tillhandahålla kommissionen en transparent, motiverad och kvantifierad jämförande extern kostnadsanalys mellan det transportsätt som får stöd och det alternativa mer förorenande konkurrerande alternativet. Stödet bör i princip beviljas i form av stödordningar.

Stöd till öppnandet av nya kommersiella förbindelser;

Stöd för att starta nya kommersiella förbindelser skulle främja en trafikomställning till hållbara landtransporter. Kommissionen anser att stöd för att starta nya kommersiella gods- och inlandssjöfartsförbindelser och/eller nya gränsöverskridande och/eller långdistansförbindelser för passagerare på järnväg kan vara nödvändigt för att tillgodose behovet av samordning av transporter, om det på ett effektivt sätt riktar in sig på detta marknadsmisslyckande, samtidigt som hänsyn tas till all annan politik och alla andra åtgärder som redan finns för att åtgärda samma marknadsmisslyckande. Därför måste medlemsstaten fastställa att ingen operatör vid tidpunkten för beviljandet av stödet, även med allt annat stöd för hållbara landtransporter, avser att kommersiellt utveckla den nya kommersiella förbindelsen i fråga.

Stöd kan beviljas för lansering av följande förbindelser: a) ny kommersiell godstransport på järnväg och inre vattenvägar som utförs av järnvägsföretag och/eller transportorganisatörer och som samlar in efterfrågan och organiserar reguljär godstrafik mellan transportterminaler, b) nya kommersiella passagerarförbindelser med järnvägsföretag som bedriver reguljär persontrafik mellan transportterminaler belägna antingen i olika medlemsstater (gränsöverskridande spårbunden persontrafik) eller längre än 400 kilometer från varandra (långväga spårbunden persontrafik). Kommissionen anser att stöd för att starta nya förbindelser har en stimulanseffekt om stödmottagaren har ansökt om stödet skriftligen innan de nya kommersiella förbindelserna lanserades. Stöd för att starta nya kommersiella förbindelser anses vara proportionerligt om det inte överstiger följande procentandel av de stödberättigande kostnaderna: 80 % under det första verksamhetsåret för den nya kommersiella förbindelsen, 70 % under det andra året, 60 % under det tredje året, 50 % under det fjärde året och 40 % under det femte året. De stödberättigande kostnaderna skulle vara de driftsförluster som uppstått i samband med den berörda förbindelsen under högst fem år från den dag då stödmottagaren påbörjar driften av den nya kommersiella förbindelsen. Stödet bör i princip beviljas i form av stödordningar.

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

Stödet skulle främja en trafikomställning till hållbara landtransporter och skulle kunna stödja investeringar i anläggningar som betjänar järnvägstransporter eller transporter på inre vattenvägar på fristående basis eller i kombination med andra transportsätt. Med stödet ska man säkerställa att a) platsen som är föremål för stödet kan användas som en anläggning som stöder en trafikomställning för första gången (byggverksamhet), b) en befintlig anläggning kan hantera mer trafik eller bli mer attraktiv för användarna, t.ex. genom att hantera en typ av trafik som inte hanterades tidigare (ombyggnad) eller c) en anläggning som annars skulle drabbas av en nedgång i verksamheten utan stöd kan fortsätta sin verksamhet (modernisering). Stödet skulle vara motiverat om den nya kapaciteten sannolikt kommer att användas, vilket bidrar till ökad användning av hållbara landtransporter jämfört med konkurrerande mer förorenande transportsätt. Detta skulle vara fallet om en medlemsstat, på grundval av sunda trafikprognoser som ingår i en affärsplan på förhand visar att den potentiella efterfrågan på kapacitet, åtminstone på medellång sikt, överstiger den nuvarande kombinerade kapaciteten för den understödda anläggningen och andra befintliga eller redan planerade anläggningar som rimligen kan fungera

som alternativ för varje framtida efterfrågan på den understödda anläggningens kapacitet. Stödet skulle ha en stimulanseffekt om de allmänna principerna följs och det understödda projektet skulle ha en brist på finansiering om stödet inte beviljades. Stödet anses vara proportionellt om stödbeloppet inte överstiger a) projektets finansieringsunderskott jämfört med det kontrafaktiska scenariot i avsaknad av stöd, eller b) de stödberättigande kostnaderna för investeringen. De stödberättigande kostnaderna skulle utgöras av investeringskostnaderna i materiella anläggningstillgångar (fasta och rörliga) och immateriella tillgångar med direkt anknytning till uppförande, ombyggnad eller modernisering av den berörda anläggningen. När det gäller proportionaliteten bör medlemsstaterna också åta sig att för stödordningar göra en analys av finansieringsunderskottet på det sätt som anges i riktlinjerna för varje projekt som får stöd inom ramen för stödordningen. När stöd avser faciliteter som föreslås och identifieras i förväg av en medlemsstat krävs ingen bedömning av finansieringsunderskottet om stödbeloppet fastställs genom ett konkurrensutsatt anbudsförfarande. I sådana fall anser kommissionen att stödbeloppet motsvarar det minimistöd som de potentiella stödmottagarna har begärt och att stödet därför anses vara proportionerligt om vissa kumulativa kriterier i riktlinjerna är uppfyllda.

För att undvika negativa effekter måste medlemsstaten dessutom visa att stödåtgärden säkerställer icke-diskriminerande, öppen och transparent tillgång till anläggningen för alla intresserade användare. Kommissionen anser i sin bedömning att stödordningar sannolikt kommer att ha en mer begränsad snedvridande effekt på konkurrensen och handeln än stöd för särskilda ändamål.

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

Stödet främjar en trafikomställning till hållbara landtransporter och kan beviljas för att uppföra, bygga om och/eller modernisera privata sidospår. Stödet skulle ha en stimulanseffekt om de allmänna principerna i riktlinjerna följs och det understödda projektet skulle ha ett finansieringsunderskott om stödet inte beviljades. Stödet anses vara proportionerligt om stödbeloppet inte överstiger det lägre av i) projektets finansieringsunderskott jämfört med det kontrafaktiska scenariot utan stöd och ii) investeringens stödberättigande kostnader. De stödberättigande kostnaderna skulle bestå av investeringskostnader för materiella tillgångar (fast och lös egendom) och immateriella tillgångar som är direkt kopplade till uppförande, ombyggnad och/eller modernisering av det privata sidospåret för att göra det driftklart eller för att behålla det så. När det gäller stödordningar bör medlemsstaterna åta sig att genomföra analysen av finansieringsunderskottet för varje projekt som får stöd inom ramen för stödordningen. För stöd för särskilda ändamål måste medlemsstaten alltid tillhandahålla en detaljerad kvantifiering av finansieringsunderskottet på projektnivå, styrkt med intern dokumentation från stödmottagaren som är samtida i beslutsprocessen, t.ex. styrelsepresentationer eller interna affärsplaner och tillämpa en lämplig övervaknings- och efterhandsmekanism för att säkerställa att stödet inte överskrider de fastställda maximibeloppen. Stödet bör i princip beviljas i form av stödordningar. Kommissionen kan endast i undantagsfall bevilja stöd från fall till fall för privata sidospår.

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

Stödet skulle främja trafikomställningen till järnväg och inre vattenvägar. Syftet med stödet är att stödja i synnerhet små och medelstora företag inom järnvägssektorn och sektorn för inre vattenvägar och nya aktörer inom järnvägssektorn, som för närvarande inte har tillräcklig tillgång till finansiering för förvärv av fordon för transporter på järnväg eller fartyg för transporter på inre vattenvägar.

För att säkerställa att stödet kanaliseras till de operatörer som behöver det mest för att etablera sig på marknaden kunde stödet beviljas nya aktörer inom järnvägssektorn, järnvägsföretag som är kvalificerade som små och medelstora företag, små och medelstora företag inom sektorn för inre vattenvägar och leasingoperatörer inom järnvägssektorn och/eller sektorn för inre vattenvägar så länge de är små och medelstora företag. Stödet bör beviljas i form av en offentlig garanti. Garantier kunde lämnas direkt till slutmottagare eller till kreditinstitut och andra finansinstitut som finansiella intermediärer (så länge mottagaren behåller sitt fria val av finansiell intermediär). Stödet skulle ha en stimulanseffekt om de allmänna principerna i riktlinjerna följdes. Stödets proportionalitet bedöms enligt de villkor som anges i riktlinjerna. Till dessa hör bland annat att den garanti som beviljas får vara högst 90 % av det underliggande lånet och att garantins löptid kan vara högst 15 år. Stödet bör i princip beviljas i form av stödordningar.

Interoperabilitetsstöd

Stödet kan främja en trafikomställning till hållbara landtransporter genom att säkerställa oavbrutna trafikflöden av passagerare och gods mellan medlemsstaternas nät och mellan olika transportsätt. Stödet skulle kunna stödja investeringar i materiella och immateriella tillgångar, inklusive genomförbarhetsstudier som bidrar till oavbrutna trafikflöden. I riktlinjerna anges de investeringar i olika tekniker och verksamheter som särskilt kan beröras av stöden. Till dessa hör bland annat det europeiska tågkontrollsystemet (ETCS), det framtida mobila kommunikationssystemet för järnväg (FRMCS) och automatiserad tågdrift (ATO) som en del av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS), den digitala automatiska kopplingen (DAC), anpassningen av fartyg i inlandssjöfart så att de kan betjäna kusthamnar, anpassningen av rullande materiel till olika spårvidder samt anpassningen av fordon till transport av intermodala lastenheter.

Stödet anses ha en stimulanseffekt om stödmottagaren har ansökt om stöd innan arbetet med investeringsprojektet inleds och investeringen genomförs och avsluts senast ett år före det datum då den investering som får stöd blir obligatorisk på EU-nivå. Stöd som beviljas för att täcka kostnaderna för att uppfylla EU-standarder har i princip ingen stimulanseffekt. De stödberättigande kostnaderna är alla kostnader som är nödvändiga för att genomföra driftkompatibilitetsinvesteringarna, kostnader för studier, provning och godkännande samt pilot- och prototypanläggningar och kostnader i samband med uppgradering av en tidigare installerad teknik. Stöd för ERTMS- och DAC-investeringar kan undantagsvis anses vara proportionerligt om det inte överstiger 80 % av de stödberättigande kostnaderna. Stödet ska i regel beviljas i form av stödordningar. När det gäller rullande materiel och fartyg i inlandssjöfart måste stödmottagaren, liksom alla efterföljande ägare eller innehavare av den rullande materielen eller de fartyg i inlandssjöfart som gynnas av den understödda investeringen, hålla dem registrerade i relevant nationellt register i vilken medlemsstat som helst och/eller i ett relevant europeiskt fordonsregister/fartygsregister i fem år efter det att investeringen genomförts.

Stöd till teknisk anpassning och modernisering;

Stödet skulle främja en trafikomställning till hållbara landtransporter och skulle kunna användas för investeringar i materiella och immateriella tillgångar för teknisk anpassning eller modernisering av rullande materiel, fartyg på inre vattenvägar och utrustning för hållbara multimodala transporter. I riktlinjerna finns en förteckning över de investeringar som särskilt kan beröras av stöden. Till dessa hör bland annat stöd för eftermontering och/eller renovering av rullande materiel, stöd för eftermontering och/eller renovering av fartyg i inlandssjöfart, stöd för eftermontering och/eller renovering av utrustning för hållbar multimodal transport samt stöd för programvara för trafikprognoser och programvara för ruttoptimering.

För att få en stimulanseffekt får stödet inte finansiera investeringar som är nödvändiga för att uppfylla en EU-standard eller måste finansiera investeringar som gör det möjligt att uppfylla en EU-standard betydligt före datumet för det obligatoriska ikraftträdandet av standarden på EU-nivå. Dessutom ska stödmottagaren ansöka om stöd innan arbetet med investeringsprojektet inleds och investeringen bör genomföras och avslutas senast ett år före det datum då den investering som får stöd blir obligatorisk på EU-nivå. Stödbeloppet får i regel uppgå till högst 20 % av de stödberättigande kostnaderna. De stödberättigande kostnaderna är alla kostnader som är nödvändiga för eller har samband med att genomföra investeringar, kostnader för studier, provning och godkännande samt pilot- och prototypanläggningar och kostnader i samband med uppgradering av en tidigare installerad teknik. Stödet bör i princip beviljas i form av stödordningar.

2.3.1 Stöd som utgör ersättning för allmän trafikplikt inom godstransportsektorn

I riktlinjerna skulle även fastställas på vilka villkor statligt stöd som utgör ersättning för allmän trafikplikt inom godstransport på järnväg kan anses vara förenligt med den inre marknaden enligt artikel 93 i EUF-fördraget. Stödet kan beviljas för en verklig och korrekt definierad tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Godstransporttjänster kan endast klassificeras som en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse om den berörda medlemsstaten fastställer att det finns ett verkligt behov av sådana tjänster och att ett sådant verkligt behov inte, eller inte i tillräcklig utsträckning, tillgodoses av marknaden. Den behöriga myndigheten bör kumulativt ha bedömt de aktuella transportbehoven på grundval av det offentliga mål som den berörda medlemsstaten eftersträvar (verkligt behov av allmännyttiga tjänster), i vilken utsträckning marknadskrafterna enbart skulle kunna tillgodose dessa behov (marknadsmisslyckande) och alternativa åtgärder som skulle kunna tillgodose samma behov samtidigt som de är mindre snedvridande för konkurrens och handel.

Vid beslut om tilldelning, då ansvaret för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse anförtros ett företag, bör det särskilt specificeras den allmänna trafikpliktens innehåll och varaktighet; det berörda företaget och det berörda territoriet; arten av eventuella exklusiva eller särskilda rättigheter som den beviljande myndigheten har tilldelat företaget; beskrivningen av ersättningsmekanismen; och parametrarna för beräkning, övervakning och översyn av ersättningen och arrangemangen för att undvika och återkräva eventuell överkompensation. Uppdragets varaktighet bör begränsas till 15 år. Om de viktigaste tillgångar som krävs för att tillhandahålla tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse består av rullande materiel som helt eller delvis har finansierats offentligt bör dock uppdragets varaktighet inte överstiga tio år. Stödet bör överensstämma med relevanta bestämmelser i direktivet om det gemensamma europeiska järnvägsområdet (Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU) och i tillämpliga delar med insynsdirektivet (kommissionens direktiv 2006/111/EG) samt med EU:s regler om offentlig upphandling, såsom krav på öppenhet och likvärdig och icke-diskriminerande behandling.

Ersättningen får inte överstiga vad som krävs för att täcka nettokostnaden för att fullgöra skyldigheterna i samband med tillhandahållandet av allmännyttiga tjänster, inklusive en rimlig vinst. Nettokostnadsmetoden enligt beskrivningen i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse eller på grundval av kostnadsfördelningsmetoden enligt beskrivningen i rambestämmelserna om tjänster av allmänt ekonomiskt intresse. När det gäller inköp av rullande materiel som används för tillhandahållande av offentliga tjänster bör medlemsstaterna säkerställa att kumulativa villkor är uppfyllda.

Kommissionen får kräva villkor eller begära åtaganden från medlemsstaterna under de exceptionella omständigheterna om de krav som anges ovan inte är tillräckliga för att hantera

allvarliga snedvridningar av konkurrensen på den inre marknaden och stödet kan påverka handeln på ett sätt som skulle äventyra EU:s allmänna intressen. För varje ersättning för en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse ska vissa uppgifter enligt riktlinjerna offentliggöras på internet eller på annat lämpligt sätt enligt följande, såsom det stödbelopp som beviljas företaget på årsbasis.

2.3.2 Finansiella flöden i vertikalt integrerade järnvägsföretag

Med företagsstruktur enligt vertikal integration avses en struktur där förvaltningen av bannätet och bedrivandet av järnvägstrafik sköts i samma koncernbolag. När det gäller offentliga och vertikalt integrerade järnvägsoperatörer kan koncernintern refinansiering till ickemarknadsmässiga villkor snedvrider konkurrensen, och därför måste den rättsliga ramen för finansiella transaktioner i dessa företag respekteras och dess genomförande övervakas på lämpligt sätt. I riktlinjerna upprepas de regler som tillämpas på de vertikalt integrerade järnvägsföretagens finansiella flöden.

Offentliga och vertikalt integrerade företags finansiella transaktioner regleras av insynsdirektivet, vars skyldigheter för järnvägssektorns del specificerats i direktivet om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (2012/34/EU) som gäller järnvägsföretagens förvaltning av järnvägsinfrastruktur och järnvägsföretag. Enligt direktivet är särredovisning obligatorisk mellan tillhandahållandet av transporttjänster och den verksamhet som rör förvaltningen av järnvägsinfrastruktur, mellan person- och godstransporttjänster och mellan den offentliga och den kommersiella verksamheten. När det gäller finansiell insyn krävs dessutom uttryckligen lån mellan juridiska enheter i ett vertikalt integrerat företag ska endast beviljas, betalas ut och betalas av till marknadsräntor och på villkor som återspeglar den berörda enhetens individuella riskprofil. Skulder som tilldelas infrastrukturförvaltaren ska hållas tydligt åtskilda från skulder som tillräknas andra juridiska enheter inom vertikalt integrerade företag. Dessa skulder ska betalas av separat.

Dessutom ska inom vertikalt integrerade företag infrastrukturförvaltaren bevara detaljerade uppgifter om alla kommersiella och finansiella förbindelser med andra juridiska enheter i det företaget. Infrastrukturförvaltaren bör anta en affärsplan, inklusive investeringar och finansiella program. Befogenheten att kontrollera efterlevnaden av dessa bestämmelser ligger i första hand hos de nationella regleringsorganen.

2.3.3 Plan för efterhandsutvärdering, rapportering och övervakning

Kommissionen kan kräva att vissa ordningar blir föremål för en efterhandsutvärdering. Detta kommer att kontrollera stödåtgärdens effektivitet på grundval av dess på förhand fastställda mål, stödåtgärdens inverkan på konkurrensen och handeln och huruvida inga otillbörliga snedvridande effekter uppstår under stödordningens löptid som strider mot EU:s intressen. En efterhandsutvärdering krävs för stödordningar där den potentiella snedvridningen av konkurrensen och handeln är särskilt stor, dvs. som avsevärt kan riskera att begränsa eller snedvrider konkurrensen om genomförandet inte ses över i tid. Detta gäller till exempel för stödordningar med stora stödbudgetar som innehåller nya egenskaper eller när betydande förändringar av marknaden, tekniken eller lagstiftningen förväntas. Under alla omständigheter krävs en efterhandsutvärdering för varje stödordning med en budget för statligt stöd eller redovisade utgifter över 150 miljoner euro under ett visst år eller 750 miljoner euro under dess totala löptid. Efterhandsutvärderingar är dock nödvändiga endast om stödordningar vars totala varaktighet överstiger tre år med början från offentliggörandet av dessa riktlinjer.

Enligt rådets förordning (EU) 2015/1589 och kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 ska medlemsstaterna lämna årliga rapporter till kommissionen om varje stödåtgärd som godkänts enligt dessa riktlinjer. Över alla stödåtgärder måste föras detaljerade register som måste innehålla all information som krävs för att fastställa att alla förenlighetsvillkor som anges i dessa riktlinjer är uppfyllda. Medlemsstaterna måste bevara dessa register i tio år från och med den dag då stödet beviljas och lämna dem till kommissionen på begäran.

2.4 Gruppundantagsförordningen för transportsektorn

I den nya gruppundantagsförordningen för transportsektorn fastställs vissa former av statligt stöd som förenliga med den inre marknaden och de undantas under vissa förutsättningar från kravet på förhandsanmälan till kommissionen och förhandsgodkännande av kommissionen. Dessa stöd till mer hållbara transportsätt omfattar vissa typer av stöd till järnvägssektorn, de inre vattenvägarna och de multimodala transportsektorerna, särskilt stöd för samordning av transporter som inte medför någon betydande risk för snedvridning av konkurrensen.

Det är en viktig förenkling som gör det möjligt för medlemsstaterna att snabbt bevilja stöd om villkoren för att begränsa snedvridning av konkurrensen på den inre marknaden är uppfyllda. Medlemsstaterna skulle således i framtiden kunna genomföra en stor del av de statliga stödåtgärder som för närvarande måste anmälas utan kommissionens förhandsgodkännande. Förordningen tillämpas i regel endast på statligt stöd som beviljas på basis av stödordningar. Förordningens tillämpningstid är också begränsad.

2.4.1 Allmänna förutsättningar

Utöver de särskilda bestämmelser som gäller olika stödformer ska stöden uppfylla de allmänna förutsättningarna i kapitel I i förordningen så att de på det sätt som avses i artikel 93 i EUF-fördraget anses vara förenliga med den inre marknaden och befrias från anmälningskravet enligt artikel 108.3 i EUF.

De allmänna villkoren för tillämpningen av förordningen fastställs på grundval av ett antal gemensamma principer som säkerställer att stödet i) syftar till transportsamordning, ii) har en tydlig stimulanseffekt, iii) är nödvändigt, lämpligt och proportionerligt, iv) beviljas med full insyn och omfattas av en kontrollmekanism och regelbunden utvärdering, och v) inte påverkar konkurrens och handel i en omfattning som äventyrar EU:s allmänna intressen

I kapitel I i förordningen föreskrivs också om de stödformer på vilka förordningen tillämpas och om de stödformer på vilka den inte tillämpas. Förordningen skulle till exempel inte tillämpas på stöd till företag i svårigheter. Utanför förordningens tillämpningsområde bör också lämnas sådana stöd vars stödmottagare är föremål för ett oreglerat beslut om återkrav till följd av ett tidigare kommissionsbeslut om att ett stöd är olagligt och oförenligt med den inre marknaden (den s.k. Degendorf-regeln). I förordningen föreskrivs också om kumulering av stöd och andra förutsättningar, såsom stödets insyn och uppmuntrande stimulanseffekt.

Vid beräkningen av stödnivån ska endast de stödberättigande kostnaderna beaktas, vilka ska styrkas med tydliga, specificerade och aktuella skriftliga underlag. När det fastställs huruvida tröskelvärdena för anmälan i förordningen och de högsta tillåtna stödnivåerna, iakttagas, ska hänsyn tas till det sammanlagda belopp statligt stöd som beviljats för den verksamhet (beroende på stödtyp), det projekt eller det företag som understöds. Stöd som beviljats med stöd av gruppundantagsförordningen för transportsektorn får kumuleras med följande: (a) annat statligt stöd, under förutsättning att dessa åtgärder avser olika identifierbara stödberättigande kostnader; (b) annat statligt stöd, med avseende på samma – helt eller delvis överlappande –

stödberättigande kostnader, under förutsättning att kumuleringen inte leder till att den högsta stödnivå eller det högsta stödbelopp som gäller för detta stöd enligt denna förordning överskrids; (c) annat stöd av mindre betydelse, med avseende på samma stödberättigande kostnader, under förutsättning att kumuleringen inte leder till att den högsta stödnivå eller det högsta stödbelopp som gäller för detta stöd enligt denna förordning överskrids. Förordningen skulle endast tillämpas på överblickbart stöd. Stöd ska anses överblickbart om det är möjligt att på förhand exakt beräkna stödets bruttobidragsekvivalent utan att behöva göra en riskbedömning. Förordningen skulle också endast tillämpas på stöd som har en stimulanseffekt. Stöd ska anses ha en stimulanseffekt om stödmottagaren har lämnat in en skriftlig ansökan om stöd till den berörda medlemsstaten innan arbetet med projektet eller verksamheten inleds. Stöd för särskilda ändamål som beviljas stora företag ska anses ha en stimulanseffekt om medlemsstaten innan den beviljar det berörda stödet har kontrollerat att den dokumentation som stödmottagaren har utarbetat visar att stödet kommer att få ett eller flera av följande resultat: projektets eller verksamhetens omfattning ökar avsevärt genom stödet eller det sammanlagda belopp som stödmottagaren investerat i projektet eller verksamheten ökar avsevärt genom stödet eller slutförandet av projektet eller verksamheten i fråga har påskyndats avsevärt.

Medlemsstaterna ska till kommissionen översända genom kommissionens elektroniska anmälningssystem sammanfattande information om varje stödåtgärd som är undantagen enligt denna förordning i ett standardiserat format, tillsammans med en länk som ger tillgång till den fullständiga texten till stödåtgärden, inom 20 arbetsdagar från det att stödåtgärden har trätt i kraft och en årlig rapport, som avses i kommissionens förordning (EG) nr 794/2004, i elektronisk form om tillämpningen av denna förordning. För att säkerställa öppenhet bör medlemsstaterna skapa övergripande webbplatser för statligt stöd på regional eller nationell nivå med sammanfattande information om varje stödåtgärd som undantas genom denna förordning.

2.4.2 Olika stödformer

Ordningar för driftsstöd till sänkande av de externa transportkostnaderna;

Järnvägstransporter, transporter på inre vattenvägar och/eller hållbara multimodala person- och godstransporter kunde vara stödberättigande. Stödet ska tillhandahållas transportoperatörer och/eller transportorganisatörer som väljer hållbara landtransportlösningar. De stödberättigande kostnaderna är den del av de externa transportkostnaderna där unimodala eller multimodala transporter på järnväg, inre vattenvägar och/eller närsjöfart inom ramen för hållbara multimodala transporter gör att konkurrerande transportsätt som är mer förorenande kan undvikas. De externa kostnader som undviks ska beräknas i enlighet med de regler och metoder som anges i kommissionens handbok om externa transportkostnader. Stödnivån får inte överstiga 50 % av de stödberättigande kostnaderna och får höjas med 5–10 procentenheter för stöd till kombinerade transporter. För stöd till transporter inom godstransportsektorn har vissa maximivärden fastställts för det avstånd som täcks av det transportsätt som får stöd. Stödet beviljas på grundval av faktiska transportenheter tillhandahållen tjänst och inte på grundval av ett schablonbelopp.

Stödordningar för driftsstöd till öppnandet av nya kommersiella förbindelser;

Stödet tillhandahålls järnvägsföretag och/eller transportorganisatörer som avläser efterfrågan och organiserar reguljär godstrafik mellan transportterminaler för att öppna nya kommersiella förbindelser för godstrafik på järnväg och godstrafik på vattenvägar, och/eller järnvägsföretag som bedriver reguljär persontrafik mellan terminaler belägna antingen i olika medlemsstater (gränsöverskridande spårbunden persontrafik) eller längre än 400 kilometer från varandra

(långväga spårbunden persontrafik). Stödet får anta formen av bidrag som betalas ut regelbundet för perioder på högst ett år. Förordningen får inte tillämpas om tröskelvärdet, uttryckta som högsta stödbelopp, överskrids. Tröskelvärdet för ett individuellt driftsstöd som beviljats inom ramen för stödordningen till öppnandet av nya kommersiella förbindelser är 15 miljoner euro per förbindelse.

De stödberättigande kostnaderna är de driftsförluster som uppstår i samband med den berörda förbindelsen och under högst fem år från den dag då stödmottagaren påbörjar driften av den nya kommersiella förbindelsen. Stödnivån får inte överstiga 80 % av de stödberättigande kostnaderna under det första året, 70 % av de stödberättigande kostnaderna under det andra året, 60 % av de stödberättigande kostnaderna under det tredje året, 50 % av de stödberättigande kostnaderna under det fjärde året och 40 % av de stödberättigande kostnaderna under det femte året.

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

Stödet ska beviljas varje företag som uppför, uppgraderar och/eller förnyar järnvägsanläggningar, anläggningar för inre vattenvägar och multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar på grundval av stödordningar, med undantag av stöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av multimodala godsterminaler för järnväg och inre vattenvägar, som också kan beviljas som stöd för särskilda ändamål. Stöd för särskilda ändamål kan beviljas endast om den potentiella efterfrågan på kapacitet, åtminstone på medellång sikt, överstiger den befintliga kombinerade kapaciteten hos den anläggning som får stöd och andra befintliga eller redan planerade anläggningar som rimligen skulle kunna fungera som alternativ till den anläggning som får stöd.

De stödberättigande kostnaderna är investeringskostnaderna i materiella och immateriella tillgångar med direkt anknytning till uppförande, uppgradering eller förnyelse av den berörda anläggningen. Stödbeloppet får inte överstiga den lägre av följande trösklar: skillnaden mellan de stödberättigande kostnaderna och summan av rörelseresultatet för investeringen under dess ekonomiska livslängd och investeringens diskonterade slutvärde eller 50 % av de stödberättigande kostnaderna. Det tröskelvärde som anges som högsta stödbelopp är 20 miljoner euro per projekt för individuellt investeringsstöd som beviljas inom en stödordning för uppförande, uppgradering och förnyelse av järnvägsanläggningar, anläggningar för inre vattenvägar och multimodala transportanläggningar för järnväg och inre vattenvägar. När detta tröskelvärde överskrids tillämpas inte förordningen. För investeringsstöd för särskilda ändamål för uppförande, uppgradering och förnyelse av multimodala godsterminaler för järnväg och inre vattenvägar är tröskelvärdet 10 miljoner euro per projekt.

Stödordningar för investeringsstöd till uppförande, uppgradering och förnyelse av privata spåranslutningar;

Stöd kan beviljas företag som anlägger, uppgraderar och förnyar privata spåranslutningar. De stödberättigande kostnaderna är investeringskostnaderna i materiella och immateriella tillgångar med direkt anknytning till uppförande, uppgradering och förnyelse av den privata spåranslutningen. Stödbeloppet får inte överstiga den lägre av följande trösklar: skillnaden mellan de stödberättigande kostnaderna och summan av rörelseresultatet för investeringen under dess ekonomiska livslängd och investeringens diskonterade slutvärde eller 50 % av de stödberättigande kostnaderna. Det tröskelvärde som uttrycks som högsta stödbelopp är 2 miljoner euro per projekt för ett enskilt investeringsstöd som beviljats ur programmet för privata spåranslutningar. När detta tröskelvärde överskrids tillämpas inte förordningen.

Stödordningar för investeringsstöd till förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar;

Stöd kan endast tillhandahållas nya aktörer inom järnvägssektorn eller järnvägsföretag, transportoperatörer på inre vattenvägar eller leasingoperatörer inom järnvägssektorn och inlandssjöfarten – i de fall där de räknas som små eller medelstora företag. De stödberättigande kostnaderna ska vara alla investeringskostnader i samband med förvärv av nya eller begagnade fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar. Sådana kostnader får särskilt omfatta fordonets pris och leveranskostnader samt planeringskostnader under vissa förutsättningar. Stödet kan endast ges i form av en garanti till köparen av fordonet för transport på järnväg eller inre vattenvägar. Garantier får lämnas direkt till slutmottagare eller till kreditinstitut och andra finansinstitut som finansiella intermediärer. Garantins löptid ska vara begränsad till högst 15 år.

Stödordningar för investeringsstöd till förvärv av intermodala lastenheter och kranar ombord på fartyg.

Stödet kan beviljas varje företag som investerar i förvärv av intermodala lastenheter och kranar ombord på fartyg. De stödberättigande kostnaderna ska uppgå till följande för intermodala lastenheter: kostnadsskillnaden mellan transportenheter som uteslutande används för vägtransporter och intermodala lastenheter som kan lastas om för hållbara multimodala transporter. Då får stödbeloppet inte överstiga en stödnivå på 30 % av de stödberättigande kostnaderna. De stödberättigande kostnaderna är för kranar ombord på fartyg hela förvärvspriset, varvid stödnivån är 20 % av de stödberättigande kostnaderna. De stödberättigande kostnaderna får omfatta genomförbarhetsstudier samt planerings och installationskostnader.

Stödordningar för investeringsstöd till driftkompatibilitet;

Stödet ska beviljas varje företag som investerar i utbyggnaden av driftkompatibilitetstekniken. De stödberättigande investeringsprojekten kan till exempel hänföra sig till följande investeringsprojekt: det europeiska tågkontrollsystemet (ETCS), det framtida mobila kommunikationssystemet för järnväg (FRMCS) och automatiserad tågdrift (ATO) som en del av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) och digital automatisk koppling (DAC). För dessa investeringsprojekt får stödnivån inte överstiga 80 % av de stödberättigande kostnaderna. Dessutom kan stödberättigande investeringsprojekt hänföra sig till följande: anpassning av rullande materiel till olika elektriska system eller olika spårvidder; anpassning av fartyg i inlandssjöfart så att de kan betjäna kusthamnar eller anpassning till ändrad farbarhet, inbegripet lågvattenförhållanden; automatisering av rullande materiel och fartyg i inlandssjöfart; anpassning av fordon till transport av intermodala lastenheter; nyckelteknik som behövs för att genomföra flodinformationstjänster; och telematikapplikationer för godstrafik och annan programvara för godstrafik i den mån de bidrar till oavbrutna trafikflöden. För dessa investeringsprojekt får stödnivån inte överstiga 50 % av de stödberättigande kostnaderna. De stödberättigande kostnaderna ska vara alla kostnader som är nödvändiga för genomförandet av de stödberättigande investeringarna.

Stödordningar för investeringsstöd till anpassning och modernisering av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar och av utrustning för hållbar multimodal transport;

Stödet ska beviljas varje företag som gör investeringar med inriktning på teknisk anpassning och modernisering av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar och av utrustning för hållbar multimodal transport som avses i artikel 17. De stödberättigande investeringarna skulle vara följande: eftermontering och/eller renovering av rullande materiel, eftermontering

och/eller renovering av fartyg i inlandssjöfart, eftermontering och/eller renovering av utrustning för hållbar multimodal transport, teknisk anpassning av fartyg till nya typer av frakt, telematikapplikationer för godstrafik och annan programvara för godstrafik, logistiksystem och programvara för trafikprognoser. De stödberättigande kostnaderna är alla kostnader som är nödvändiga för genomförandet av de stödberättigande investeringarna och stödnivån får inte överstiga 20 % av de stödberättigande kostnaderna. Investeringen ska genomföras och avslutas senast ett år före den dag då den investering som får stöd blir obligatorisk på EU-nivå.

3 Rättslig grund, subsidiaritetsprincipen och proportionalitetsprincipen

Riktlinjer för land- och multimodala transporter

Enligt artiklarna 107–108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) hör regleringen av statligt stöd till kommissionens behörighet. Kommissionen har ensamrätt att under Europeiska unionens domstols överinseende utfärda detaljerade regler om stödets godtagbarhet med stöd av artikel 107.2 och 107.3. Medlemsstaterna hörs i egenskap av experter.

Gruppundantagsförordningen för transportsektorn

Europeiska kommissionen har ensam behörighet att ge tolkningsanvisningar om tillämpningen av artikel 107 punkt 2 och 3 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Det föreliggande förslaget grundar sig på artikel 108.4 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, med stöd av vilken kommissionen kan utfärda en förordning om undantag från skyldigheten att anmäla vissa stödformer.

Enligt artikel 109 i EUF-fördraget får rådet på förslag av kommissionen och efter att ha hört Europaparlamentet anta de förordningar som behövs för tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget och får fastställa villkoren för tillämpningen av artikel 108.3 (förhandsanmälan) och fastställa vilka slag av stödåtgärder som ska vara undantagna från detta förfarande. Med stöd av artikel 109 i EUF-fördraget har rådet godkänt fullmaktsförordningen för statligt stöd (EU 2015/1588), som dock inte omfattar bland annat stöd för järnväg, inre vattenvägar eller multimodala transporter enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013. Genom rådets förordning (EU) nr 2022/2586 har kommissionen bemyndigats att förklara att stöd till samordning av transporter som avses i artikel 93 i EUF-fördraget på vissa villkor kan undantas från anmälningsskyldigheten. Utfärdandet av den gruppundantagsförordning för transportsektorn som nu behandlas grundar sig på denna ändring av fullmaktsförordningen. Statsrådet anser att den rättsliga grunden för förslaget är korrekt.

Förslagets förhållande till proportionalitets- och subsidiaritetsprinciperna

Eftersom förslaget faller under unionens ensamma behörighet tillämpas inte subsidiaritetsprincipen. Statsrådet anser att förslaget kan anses vara förenligt med proportionalitetsprincipen.

4 Förslagets konsekvenser

Förslaget har inga direkta budgetkonsekvenser.

Förslaget skapar en författningsram utifrån vilken medlemsstaterna om de så önskar kan bevilja stöd och därmed förpliktar inte medlemsstaterna att bevilja stöd.

Bestämmelser om köp inom persontågtrafiken finns i PSA-förordningen. Den föreslagna ändringen föreslår inga ändringar i förordningen i fråga och påverkar således inte statens nuvarande köp inom tågtrafik.

Den kontroll av ändamålsenligheten som kommissionen har inlett visade att riktlinjerna för järnvägstransporter i hög grad har bidragit till trafikens övergång till järnvägar, där de externa kostnaderna är lägre än för andra transportsätt såsom vägtransporter. Dessutom har de främjat driftskompatibiliteten mellan olika tekniska system på EU:s järnvägar. Samtidigt framgick det av utvärderingen att anpassningar behövs för att beakta marknadens och teknikens utveckling och EU:s nuvarande strategiska prioriteringar, särskilt den europeiska gröna given och strategin för hållbar och smart mobilitet.

Syftet med översynen av riktlinjerna är att främja övergången till klimatneutralitet i enlighet med den europeiska gröna given och att säkerställa lika villkor för järnvägstransporter, inre vattenvägar och intermodala transporter. Syftet med riktlinjerna och gruppundantagsförordningen för transportsektorn är att främja hållbara transportformer genom att styra medlemsstaterna till stödformer inom marksektorn som eventuellt snedvrider mindre.

Finland har inte tillämpat de nuvarande riktlinjerna för järnvägstrafiken, så förslaget påverkar inte de stöd som beviljats i Finland. Förslaget kan dock anses förtydliga och underlätta beviljandet av eventuella stöd i framtiden när kommissionens beslutspraxis tydligt har kodifierats i riktlinjerna. Reformen förtydligar i synnerhet beviljandet av stöd som beviljas via stödordningar. Tydligt begränsade statliga stöd kan också anses främja uppnåendet av kommissionens ovan nämnda mål.

Kommissionen har tillämpat artikel 93, artikel 107.1 och artikel 108 i EUF-fördraget i ett antal beslut om vissa former av statligt stöd till företag som är verksamma inom järnvägstransporter, inre vattenvägar och intermodala transporter och utarbetat riktlinjer för bedömning av vissa former av statligt stöd som anses uppfylla samordningsbehoven inom transportsektorn. Kommissionens erfarenhet är att ett sådant stöd inte leder till någon betydande snedvridning av konkurrensen, under förutsättning att det beviljas på grundval av öppna, transparenta och icke-diskriminerande förfaranden, och att det är möjligt att fastställa tydliga förenlighetsvillkor på grundval av erfarenheterna. Denna risk minskas av att förordningen i princip endast kan tillämpas på stöd som beviljas via stödordningar.

En utvidgning av tillämpningsområdet för gruppundantagsförordningen för transportsektorn skulle lätta på förfarandena för statligt stöd och den administrativa bördan i anslutning till dem. Förslaget skulle främja unionens allmänna mål, i synnerhet målet att å ena sidan kontrollera och förenkla efterlevnaden av reglerna om statligt stöd och å andra sidan genomförandet av den europeiska gröna given. För Finlands del skulle den lättande effekten på den administrativa bördan dock i praktiken vara liten, eftersom Finland inte har haft sådana statliga stödåtgärder som kräver förhandsanmälan till kommissionen för de aktuella stödformerna.

Det är nödvändigt för både Finland och hela EU att påskynda ibruktagandet av ERTMS för att öka järnvägstrafikens konkurrenskraft och andel av färdställen. EU:s strävan att främja digitaliseringen och automatiseringen av järnvägstrafiken även genom statsstödspolitiska lösningar ger samtidigt flexibilitet i genomförandet av Finlands nationella ERTMS-projekt, det vill säga Digispåret.

I Finland har man redan sedan Digispårets början, dvs. sedan 2019, varit intresserad av att utnyttja satelliter i järnvägstrafikens trafikstyrning och passerkontroll. Satellittekniken erbjuder ett glesbebyggt land som Finland en kostnadseffektiv lösning för att lokalisera tågen i realtid

för trafikstyrningens behov. Kommissionens förslag skulle också göra det möjligt att stödja kostnaderna för integreringen av funktioner i det europeiska globala systemet för satellitnavigering (EGNSS) inom ERTMS.

Förordningen skulle också möjliggöra ökad förenkling och stärkt insyn, effektiv utvärdering och kontroller av efterlevnaden av reglerna om statligt stöd på nationell nivå och EU-nivå.

Finlands spårvidd skiljer sig från de övriga EU-länderna, vilket medför betydande utmaningar för tillgången till rullande materiel och sätter en betydande tröskel för att komma in i branschen. Det är inte möjligt att skaffa begagnad materiel som lämpar sig för Finlands järnvägsnät eller hyra sådan materiel, och därför förutsätter marknadstillträdet antingen investeringar i ny materiel eller anpassning av befintlig EU-typgodkänd materiel till Finlands järnvägsnät. Det är också svårt att få finansiering för investeringar i materiel.

När det gäller de föreslagna riktlinjerna och förordningen föreslår kommissionen att stöd till förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar endast ska kunna tillhandahållas till nya aktörer inom järnvägssektorn, järnvägsföretag, transportoperatörer på inre vattenvägar eller leasingoperatörer inom järnvägssektorn och inlandssjöfarten – i de fall där de räknas som små eller medelstora företag. Stöd kan emellertid också tillhandahållas andra företag för teknisk anpassning och modernisering av fordon. Anteckningen skulle främja förslaget att göra det möjligt för små och medelstora företag och nya aktörer som har svårt att förnya eller utöka sin materiel att komma in på marknaden, eftersom anskaffningen av rullande materiel är förknippad med stora investeringskostnader och det inte är lätt för företagen att få finansiering. Förslaget skulle också underlätta beviljandet av statligt stöd nationellt för anskaffning eller anpassning av rullande materiel.

5 Nationell behandling av förslaget och behandling i EU

Kommissionen inledde den 18 juni 2024 ett offentligt samråd om förslagen till regler för landtransporter och multimodala transporter. Kommissionen begär också kommentarer om den nya gruppundantagsförordningen för transportsektorn. Det offentliga samrådet avslutas den 20 september 2024. Utöver samrådet diskuteras utkastet till gruppundantagsförordningen för transportsektorn vid två möten mellan kommissionen och EU-länderna. Utkastet till riktlinjer för landtransporter och multimodala transporter behandlas också vid ett multilateralt möte med EU-länderna. De reviderade riktlinjerna och den nya gruppundantagsförordningen för transportsektorn kommer att antas i slutet av 2025.

Utkastet till U-skrivelse om förslaget har behandlats i ett skriftligt förfarande i sektionen för konkurrens, statsstöd och upphandling (EU-12) 20.8–23.8 och i ett skriftligt förfarande i transportsektionen (EU-22) 19.8–23.8.

Andra faktorer som påverkar behandlingen av ärendet

Den föreslagna revideringen av riktlinjerna för järnvägstrafiken har behandlats i E-brev 24/2022 rd. Ändringen av fullmaktsförordningen har behandlats i U-skrivelsen 70/2022 rd.

6 Ålands självstyrelse

Förordningen är direkt tillämplig rätt i medlemsstaterna. Den förutsätter inte ändringar i nationell lagstiftning.

7 Statsrådets ståndpunkt

Statsrådet understöder i princip kommissionens förslag till nya riktlinjer för landtransport och multimodala transporter samt till en ny gruppundantagsförordning för transportsektorn. En hållbar transportsektor spelar en nyckelroll för att säkerställa förbindelserna i hela Europa och främja ekonomisk, social och territoriell sammanhållning. Flera delar av de riktlinjer för järnvägstrafiken som för närvarande är i kraft är föråldrade och de tillämpas de facto inte längre, och de tar inte i beaktande ändringarna i kommissionens beslutspraxis eller bestämmelser och därför är det viktigt att dessa riktlinjer uppdateras och att kommissionens befintliga beslutspraxis bekräftas. Statsrådet understöder också målet att stödja nya aktörers tillträde till en hållbar marknad inom landtrafiken och marknadstillväxt.

Statsrådet anser att de stödåtgärder som beviljats på basis av samordningen av trafiken bör anses lämpliga för den inre marknaden, under förutsättning att man med stödet kan minska trafiksektorns skadliga externa effekter och förbättra konkurrenskraften för hållbar landtrafik jämfört med trafikformer med skadligare externa effekter. Med stödåtgärden bör man redan på förhand kunna påvisa hur man med den kommer att uppnå ovan nämnda mål.

Statsrådet anser att det är bra att kommissionen möjliggör nya stödinstrument för ibrucktagandet av ERTMS. Den vill dock betona att även EU-finansierade stödinstrument även i fortsättningen ska ha en stark tyngdpunkt för att främja finansieringen av ibrucktagandet av ERTMS, så att alla EU-medlemsstater också har faktiska möjligheter att genomföra ibrucktagandet av ERTMS enligt den önskade tidtabellen i EU-regleringen. Statsrådet anser också att det är bra att stöd kan beviljas för att anpassa rullande materiel till olika spårvidder.

Statsrådet anser dock att man i den föreslagna nya gruppundantagsförordningen för transportsektorn i fråga om det stöd som beviljas för att förbättra driftskompatibiliteten bör precisera om stöd även kan beviljas andra företag som förbättrar ERTMS-interoperabiliteten än tågoperatörer, till exempel teleoperatörer.

Statsrådet anser att riktlinjerna för statligt stöd för järnvägstrafiken inte bör utvidgas till att omfatta stöd för godstrafik, som är ersättning för uppfyllande av skyldigheter som hör till begreppet offentliga tjänster (PSO-stöd). Minimiprissättningen för användningen av järnvägsnätet har genom unionslagstiftningen fastställts så att den endast täcker slitaget på järnvägsnätet. Den låga nivån på de banavgifter som de nationella myndigheterna tar ut förbättrar konkurrenskraften för godstransporter på järnväg och uppmuntrar till att agera på järnvägsmarknaden. Kommissionens förslag kommer också i fortsättningen att möjliggöra stöd för sänkta banavgifter. Finland anser att stödarrangemangen enligt järnvägstrafikens skyldighet att tillhandahålla offentliga tjänster inte borde utvidgas så att det i regel riktas statligt stöd till godstrafiktransporter som ordnas på marknadsvillkor. Reglerna för stödet borde vara i linje med kommissionens PSA-förordning, som på motsvarande sätt reglerar upphandling av kollektivtrafik med persontåg.

Statsrådet anser att det är nödvändigt att av kommissionen få en tilläggsutredning om hur det verksamhetsstöd som beviljas för att öppna nya kommersiella förbindelser förhåller sig till verksamhetsstöd som beviljas med stöd av PSA-förordningen och som också kan riktas till nya rutter.

Statsrådet anser att det är viktigt att riktandet av stöden till anskaffning eller modernisering av rullande materiel i fortsättningen betraktas som ett stöd som lämpar sig för den inre marknaden. Stödet för anskaffning och förnyelse av rullande materiel kan anses ha positiva konsekvenser för järnvägstrafikens konkurrenskraft jämfört med transportformer vars negativa externa konsekvenser (särskilt miljö-, klimat- och säkerhetskonsekvenser) är större.

Med beaktande av förslaget syfte att göra det möjligt för nya aktörer att komma in på marknaden understöder statsrådet i princip att stöd till förvärv av fordon för transport på järnväg eller inre vattenvägar endast kan tillhandahållas nya aktörer inom järnvägssektorn, järnvägsföretag, transportoperatörer på inre vattenvägar eller leasingoperatörer inom järnvägssektorn och inlandssjöfarten – i de fall där de räknas som små eller medelstora företag. Stöd kan emellertid också tillhandahållas för teknisk anpassning och modernisering av fordon. För att undanröja hinder för konkurrensen anser statsrådet att det är viktigt att det är möjligt att tillhandahålla stöd även till offentligt ägda materielbolag som hyr ut materiel till operatörer som är verksamma på marknaden eller till de nationella myndigheter som ansvarar för upphandlingen. Statsrådet understöder en separat skrivelse om detta i förordningen.

Statsrådet understöder förebyggandet av problem med tillgången på materiel. En förutsättning för stöd som beviljats för anskaffning av ny materiel bör vara att gammal materiel som fortfarande kan användas hyrs ut till marknadspris eller bjuds ut till försäljning innan den kan skrotas.

Statsrådet understöder i princip att både riktlinjerna och förordningen i regel endast ska tillämpas på stöd som beviljas via stödordningar. Med beaktande av särdragen på medlemsstaternas marknader anser statsrådet dock att det är viktigt att riktlinjerna gör det möjligt att bevilja enskilda stöd från fall till fall i situationer där det inte finns andra aktörer på marknaden eller andra aktörer inte kommer att komma ut på marknaden inom den närmaste framtiden.

Statsrådet anser att den allmänna utgångspunkten bör vara att man genom gruppundantag befriar endast sådana stödformer från skyldigheten att göra en förhandsanmälan om statligt stöd till kommissionen, som stöder den ekonomiska tillväxten och målen för EU:s gemensamma intresse och vars snedvridande effekter på den inre marknaden är begränsade. Stärkandet av järnvägar, inre vattenvägar samt den multimodala trafiken är en väsentlig del av den gröna och digitala omställningen av trafiken i Europa, vilket också spelar en viktig roll när det gäller att uppnå unionens mål om klimatneutralitet före 2050 samt en fungerande trafikmarknad. Statsrådet stöder därför en utvidgning av gruppundantagsförordningen även till dessa stöd. Förslaget skulle förenkla förfarandena för statligt stöd och sedan främja målet att kontrollera och förenkla efterlevnaden av reglerna för statligt stöd. Begränsningen av gruppundantagsförordningen för transportsektorn till stöd som beviljas endast på basis av stödordningar minskar risken för skadliga konkurrenseffekter.

Statsrådet anser dock att det är viktigt att man genom gruppundantagsförordningen för transportsektorn inte ställer sådana administrativa krav på medlemsstaterna som gör det mycket svårt för medlemsstaterna att tillämpa förordningen i praktiken. Till denna del fäster statsrådet särskild uppmärksamhet vid att de stödberättigande kostnaderna för verksamhetsstödet för att minska de externa kostnaderna är den del av de externa transportkostnaderna där unimodala eller multimodala transporter på järnväg, inre vattenvägar och/eller närsjöfart inom ramen för hållbara multimodala transporter gör att konkurrerande transportsätt som är mer förorenande kan undvikas. De externa kostnader som undviks ska beräknas i enlighet med kommissionens handbok om externa transportkostnader. Statsrådet understöder också att förordningens giltighetstid ska vara begränsad. Statsrådet anser det vara viktigt att EU:s politik för statligt stöd ses över med jämna mellanrum och att regleringen preciseras utifrån erfarenheterna.

Statsrådet anser att EU:s statsstödspolitik bäst stöder EU:s ekonomiska tillväxt genom att rikta företagsstöden till mål som är av gemensamt intresse för EU och till brister i marknadens funktion på ett sätt som minst snedvrider konkurrensen. En tillräckligt strikt politik för statligt stöd och en effektiv kontroll av de statliga stöden är viktiga inte bara med tanke på den inre

marknadens funktion utan också med tanke på Finlands och Europas konkurrenskraft. Statsrådet anser det vara viktigt att utvidgningen av riktlinjerna och ökningen av de stödformer som tillåts med stöd av gruppundantagsförordningen för transportsektorn inte orsakar snedvridande effekter på konkurrensen och konkurrens om stöd på den inre marknaden.