



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 6.7.2022
COM(2022) 327 final

2022/0209 (NLE)

Forslag til

RÅDETS FORORDNING

**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**

(EØS-relevant tekst)

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

- **Forslagets begrundelse og formål**

Kontekst

Som angivet af Kommissionen i dens årlige strategi for bæredygtig vækst 2021¹ kan transportmæssige foranstaltninger i høj grad støtte den grønne omstilling ved at medføre betydelige reduktioner af drivhusgasemissionerne og forbedringer af luftkvaliteten, samtidig med at de skaber produktivitetstilvækst og øger de industrielle økosystemers modstandsdygtighed. I den sammenhæng understregede Kommissionen vigtigheden af investeringer i offentlig transport og infrastruktur, der understøtter omstillingen til mere bæredygtig og intelligent mobilitet, herunder flydende og effektive europæiske multimodale transportnet og opgradering af det transeuropæiske transportnet for passagerer og godsfragt.

Et velfungerende system for jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport er afgørende for at sikre konnektivitet i hele Europa, etablere et fælles europæisk jernbaneområde, fremme økonomisk, social og territorial samhørighed i overensstemmelse med artikel 170 og 174 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ("TEUF"), nå EU's klimamål ("den europæiske grønne pagt"²) og støtte modstandsdygtigheden i EU's industri og dens værdikæder ("den nye industristrategi", som ajourført³), herunder dem, som understøtter målene for den digitale omstilling og digitaliseringen ("den europæiske digitale strategi"⁴). Den 9. december 2020 vedtog Kommissionen en meddelelse om sin strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet ("Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet")⁵, hvori styrkelsen af transport med jernbane og ad indre vandveje samt multimodal transport indgår som et væsentligt element i den grønne og digitale omstilling af europæisk transport, som samtidig er afgørende for at nå Unionens mål om klimaneutralitet senest i 2050.

Disse målsætninger kan ikke nås uden store investeringer fra medlemsstaternes side. De forskellige investeringer, som medlemsstaterne kan overveje for at støtte lavemissionstransportformer, rækker fra investeringer i nye eller eksisterende flåder til investeringer i jernbaneinfrastruktur, omladningsterminaler og vedligeholdelsesværksteder. Derved sigtes der også mod at stimulere efterspørgslen efter en nulemissionsflåde og efter digitale løsninger, der muliggør interoperabilitet på tværs af transportformer og inden for

¹ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Den Europæiske Centralbank, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg, Regionsudvalget og Den Europæiske Investeringsbank – Årlig strategi for bæredygtig vækst 2021 (COM(2020) 575 final).

² 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).

³ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Det Europæiske Råd, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — "En ny industristrategi for Europa" (COM(2020) 102 final af 10. marts 2020), som er ajourført ved Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — "Ajourføring af den nye industristrategi fra 2020: Opbygning af et stærkere indre marked til fremme af Europas genopretning" (COM(2021) 350 final).

⁴ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget — "Europas digitale fremtid i støbeskeen" (COM(2020) 67 final af 19. februar 2020).

⁵ 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, SWD(2020) 331 final).

sektorer. Dette kræver statsstøtteregler, der tillader disse investeringer dér, hvor en sådan offentlig støtte er nødvendig, samtidig med at konkurrencen inden for jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport bevares og styrkes.

Det fastsættes i artikel 93 i TEUF, at "[s]tøtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelige med traktaterne". Artikel 93 i TEUF indgår i "Afsnit VI — TRANSPORT" i TEUF, hvis bestemmelser udelukkende finder anvendelse på transporten med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje, jf. artikel 100, stk. 1, i TEUF. Nærværende forslag omfatter transport med jernbane og ad indre vandveje, herunder multimodal transport⁶.

- i) Støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet

Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbanevirksomheder fra 2008⁷ ("jernbaneretningslinjerne") havde til formål at kodificere og ajourføre Kommissionens praksis vedrørende foreneligheden med traktaten af støtte til virksomheder i jernbanetransportsektoren efter udviklingen i de sektorspecifikke regler, navnlig med henblik på at ledsage den gradvise åbning af markedet for konkurrence. *Kvalitetskontrollen*⁸ af statsstøttereglerne, herunder jernbaneretningslinjerne, der blev foretaget i 2020, har bekræftet behovet for en revision af statsstøttereglerne for jernbanetransport, transport ad indre vandveje og intermodal transport i betragtning af den omfattende udvikling i lovgivningen og på markedet siden 2008⁹. På den baggrund overvejer Kommissionen ikke blot at revidere jernbaneretningslinjerne, men også at vedtage specifikke gruppefritagelsesregler for at bidrage til en grøn og digital omstilling inden for jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport (både passager- og godstransport).

Kommissionen sigter navnlig mod at øge retssikkerheden og mindske den administrative byrde i forbindelse med visse nationale støtteforanstaltninger til støtte for et modalskift af gods og passagerer fra vejtransport til mindre forurenende transportformer og -løsninger, som på grundlag af Kommissionens omfattende afgørelsespraksis er udformet på en måde, der sikrer, at konkurrencefordrejningerne begrænses. Gruppefritagelsesforordninger øger retssikkerheden for medlemsstaterne og støttemodtagerne med hensyn til, hvordan foranstaltningerne skal udformes. Samtidig forenkler de procedurerne ved at fritage visse

⁶ Multimodal transport er transport af passagerer og/eller gods under anvendelse af to eller flere transportformer, jf. definitionen i 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).

⁷ Meddelelse fra Kommissionen: "Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber" ("jernbaneretningslinjerne") (EUT C 184 af 22.7.2008, s. 13).

⁸ Resultaterne af den kvalitetskontrol af jernbaneretningslinjerne, som Kommissionen gennemførte i 2019 og 2020, findes på: <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/2044-Fitness-check-of-2012-State-aid-modernisation-package-railways-guidelines-and-short-term-export-credit-insurance>.

⁹ Navnlig er jernbaneretningslinjerne ældre end den seneste (fjerde) jernbanepakke (2016), som vil gennemføre liberaliseringen og markedsåbningen af jernbanesektoren (https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en). Der er også sket en lovgivningsmæssig udvikling med f.eks. revisionen af eurovignetdirektivet (Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/362 af 24. februar 2022 om ændring af direktiv 1999/62/EF, 1999/37/EF og (EU) 2019/520 for så vidt angår afgifter på køretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EUT L 69 af 4.3.2022, s. 1), som indførte visse ændringer af afgiftssystemet for brug af vejinfrastruktur. Dette kan på sin side påvirke den måde, hvorpå omkostningsforskellene mellem vejtransport og andre transportformer beregnes med henblik på at yde støtte til at fremme modalskift fra vejtransport til mindre forurenende transportformer.

foranstaltninger fra forpligtelsen til at give underretning om statsstøtte til Kommissionen forud for støttens gennemførelse, jf. artikel 108, stk. 3, i TEUF, når det på grundlag af Kommissionens afgørelsespraksis er muligt at fastlægge forhåndsbetingelser for forenelighed, der sikrer, at potentielle konkurrencefordrejninger begrænses.

Kommissionen har opnået betydelige erfaring i forbindelse med støtte til samordning af transportvæsenet, der er omfattet af afsnit 6.3 i jernbaneretningslinjerne, og støtte til mindre forurenende og mere bæredygtige transportformer og -løsninger end vejtransport, herunder støtte til intermodal transport¹⁰ og transport ad indre vandveje. Kommissionen har konstateret, at støtte til koordinering af transport er afgørende for modalskift og under visse betingelser ikke giver anledning til væsentlige konkurrencefordrejninger. Desuden har medlemsstaterne i høj grad efterspurgt en gruppefritagelse for støtte til samordning af transportvæsenet. Det er derfor hensigtsmæssigt at give Kommissionen mulighed for at gruppefritage støtte, der ydes af medlemsstaterne til støtte for disse foranstaltninger, når visse betingelser er opfyldt.

Gruppefritagelsen vil dække foranstaltninger, der falder ind under artikel 93 i TEUF, og støtte overflytning af transport af gods og passagerer fra mere forurenende transportformer (navnlig vejtransport) til mindre forurenende og mere bæredygtige transportformer og -løsninger i overensstemmelse med Kommissionens afgørelsespraksis.

- ii) Støtte, som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse

For så vidt angår støtte til godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse (som i øjeblikket ikke er omfattet af jernbaneretningslinjerne), kan Kommissionen også overveje muligheden for på visse betingelser at fritage kompensation ydet af medlemsstaterne for forpligtelser til offentlig tjenesteydelse inden for sektoren for jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport, forudsat denne ikke er omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007¹¹ (Forordning (EF) nr. 1370/2007).

Navnlig med hensyn til godstransport kan forpligtelser til offentlig tjenesteydelse være et passende instrument til at fremme tjenester i områder og segmenter, hvor godstransport ellers kun ville finde sted ad vej.

Dette forslag omfatter ikke støtte til kompensation for forpligtelser til offentlig tjenesteydelse i forbindelse med personbefordring, som er omfattet af artikel 9, stk. 1, i forordning (EF) nr. 1370/2007. Med nævnte bestemmelse fritages kompensation for offentlig trafikbetjening i forbindelse med drift af offentlig personbefordring eller overholdelse af takstforpligtelser pålagt ved generelle regler, der ydes i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1370/2007, fra pligten til forudgående underretning.

Problem, som initiativet sigter mod at løse

Der er behov for særlige regler, der gør det muligt at forenkle procedurerne for støtte til jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport.

¹⁰ Intermodal transport er varebevægelser (i en og samme lastenhed) med flere forskellige transportmidler, uden at godset som sådan håndteres ved skift til andet transportmiddel. Det er således en form for multimodal transport (<https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4303>).

¹¹ 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 351 af 3.12.2007, s. 1).

I overensstemmelse med den i artikel 108, stk. 4, og artikel 109 i TEUF fastsatte kompetencefordeling mellem Rådet og Kommissionen tilkommer det Rådet at fastlægge de former for støtte, der kan fritages for pligten til at give underretning om statsstøtte, og Kommissionen at vedtage forordninger, der fastsætter detaljerede regler for en sådan fritagelse.

Kommissionen fritager ved gruppefritagelsesforordninger de støtteforanstaltninger, som Rådet har udpeget, for underretningspligten i artikel 108, stk. 3, i TEUF, hvorved medlemsstaterne får mulighed for at gennemføre foranstaltningerne direkte uden Kommissionens forudgående godkendelse.

I Rådets forordning (EU) 2015/1588 af 13. juli 2015 om anvendelse af artikel 107 og 108 i TEUF på visse former for horisontal statsstøtte ("bemyndigelsesforordningen fra 2015")¹² udpeges en række former for støtte, som Kommissionen kan fritage for underretningspligten i artikel 108, stk. 3, i TEUF. Bemyndigelsesforordningen fra 2015 omfatter imidlertid kun statsstøtteforanstaltninger, der er erklæret forenelige med det indre marked efter artikel 107, stk. 2 eller 3, i TEUF, og ikke støtteforanstaltninger, hvis forenelighed vurderes efter artikel 93 i TEUF.

Kommissionen mener derfor, at et sådant hul bør udfyldes for at forenkle procedurerne for de medlemsstater, der indfører statsstøtteforanstaltninger for jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport.

Eftersom statsstøtte til jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport er omfattet af artikel 93 i TEUF, som udgør en *lex specialis* i forhold til artikel 107, stk. 2, og 3, i TEUF, synes en særlig bemyndigelsesforordning fra Rådet vedrørende jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport at være fuldt berettiget (en "bemyndigelsesforordning for transport"). Således indgår artikel 93 i afsnit VI i tredje del i TEUF, som omhandler transport, og i bestemmelsen fastsættes det, at statsstøtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, skal anses for forenelige traktaterne. Statsstøttens forenelighed med det indre marked efter artikel 93 i TEUF afhænger således af, om støtten forfølger disse målsætninger. En gruppefritagelsesforordning fra Kommissionen ville fastsætte de relevante kriterier med henblik herpå.

Formålet med dette forslag er at tilpasse statsstøttereglerne for jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport til Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet. Kommissionen vil i medfør af bemyndigelsesforordningen for transport kunne vedtage gruppefritagelsesforordninger for støtte efter artikel 93 i TEUF, når disse indebærer en begrænset risiko for forvrejning af konkurrencen og samhandelen. Dette forslag giver Kommissionen mulighed for at vedtage gruppefritagelsesforordninger på områder, hvor den har opnået tilstrækkelig erfaring til at fastlægge klare forenelighedskriterier, samtidig med at det sikres, at indvirkningen på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne begrænses.

Bemyndigelsesforordningen for transport vil ikke i sig selv have nogen direkte virkning, men vil udgøre et retsgrundlag for vedtagelsen af eventuelle gruppefritagelsesforordninger. Kommissionen vil vurdere forskellige politiske løsningsmodeller for sådanne eventuelle

¹²EUT L 248 af 24.9.2015, s. 1.

gruppefritagelsesforordninger og deres virkninger i forbindelse med en konsekvensanalyse på grundlag af bemyndigelsesforordningen for transport.

- **Sammenhæng med de gældende regler på samme område og Unionens politik på andre områder**

Dette forslag bidrager til Unionens overordnede mål, navnlig målet om håndhævelse og forenkling af statsstøttereglerne på den ene side og gennemførelsen af den europæiske grønne pagt på den anden side.

For så vidt angår håndhævelsen af statsstøttereglerne bør denne som anført i Kommissionens meddelelse om modernisering af statsstøttereglerne af 8. maj 2012¹³ fokusere på de sager, som har størst indvirkning på det indre marked. Dette indebærer på den ene side en grundigere undersøgelse af store og potentielt fordrejende støtteforanstaltninger og på den anden side en forenklet analyse af sager, der kun har begrænset indvirkning på samhandelen og konkurrencen. Sidstnævnte kan opnås ved en gruppefritagelse af disse former for støtte fra underretningsspligten.

For at kunne forenkle statsstøttereglerne er det nødvendigt med en sammenhængende tilgang i procedurerne, der anvendes i forbindelse med støtte i form af kompensation for godtgørelse af forpligtelser til offentlig tjenesteydelser inden for begge markedssegmenterne personbefordring og godstransport. I artikel 9, stk. 1, i forordning nr. 1370/2007 fastsættes allerede en undtagelse fra forudgående underretning for kompensationer for offentlig trafikbetjening i overensstemmelse med statsstøttereglerne vedrørende offentlig personbefordring. På nuværende tidspunkt findes der imidlertid ikke en lignende gruppefritagelse for kompensationer for offentlig trafikbetjening for godstransport. Støtte til godtgørelse af visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse inden for godstransport med jernbane, ad indre vandveje eller intermodal transport, jf. artikel 93 i TEUF, bør derfor omfattes af anvendelsesområdet for en bemyndigelsesforordning for transport.

Dette forslag vil bidrage til den europæiske grønne pagt ved at fremme et grønt, effektivt og sammenkoblet multimodalt transportsystem, hvilket er et nødvendigt skridt for at nå Unionens mål om klimaneutralitet senest i 2050. I den henseende er der en klar forbindelse mellem dette forslag og den planlagte revision af jernbaneretningslinjerne, da de begge har til formål at lette den offentlige finansiering af modalskift fra vej til jernbane, indre vandveje og mere bæredygtige multimodale transportløsninger og de i sidste ende bidrager til den grønne og digitale omstilling af europæisk transport, samtidig med at konkurrencefordrejningen begrænses. Den foreslåede bemyndigelsesforordning for transport vil fritage foranstaltninger, der er omfattet af artikel 93 i TEUF, og for hvilke det er muligt at fastlægge klare forenelighedsbetingelser, fra underretningsspligten.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORCIONALITETSPRINCIPPET

- **Retsgrundlag**

Retsgrundlaget for dette forslag er artikel 109 i TEUF, som giver Rådet mulighed for at udstede de fornødne forordninger og især fastlægge betingelser for anvendelsen af artikel 108, stk. 3, i TEUF og de former for støtte, som kan undtages fra denne procedure.

¹³ COM(2012) 209 final.

Rådets kompetence til at udstede de fornødne forordninger med henblik på at fastlægge, hvilke former for støtte som kan gruppefritages, jf. artikel 109 i TEUF¹⁴, vedrører alle statsstøtteforanstaltninger, herunder i forbindelse med jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport, der er omfattet af artikel 93 i TEUF.

- **Nærhedsprincippet og proportionalitetsprincippet**

Forslaget hører under Unionens enekompetence. I henhold til artikel 3 i TEUF ("Unionen har enekompetence på følgende områder: [...] b) fastlæggelse af de konkurrenceregler, der er nødvendige for det indre markeds funktion"). Nærhedsprincippet finder derfor ikke anvendelse.

Forslaget går ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå dets mål, nemlig at gøre det muligt for Kommissionen at gruppefritage støtte til en samordning af transportvæsenet og støtte til godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, forudsat at visse betingelser er opfyldt. Derfor er forslaget i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. • Valg af retsakt

Den foreslåede retsakt er en rådsforordning.

I henhold til artikel 109 TEUF er en forordning det eneste retlige instrument, som Rådet har til rådighed til at fastlægge betingelserne for anvendelsen af artikel 108, stk. 3, TEUF og de former for støtte, der skal være undtaget fra denne fremgangsmåde.

3. RESULTATER AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Konklusionen af kvalitetskontrollen af jernbaneretningslinjerne er, at disse retningslinjer skal revideres fuldt ud for at tilpasse dem til markedsudviklingen og den lovgivningsmæssige udvikling samt til de nye overordnede prioriteter, der er fastsat i dagsordenen for den grønne pagt. I kvalitetskontrollen blev der bl.a. peget på hensigtsmæssigheden af en gruppefritagelse, navnlig for flere former for støtte til en samordning af transportvæsenet, som Kommissionen har godkendt i løbet af de seneste ti år ved afgørelser om ikke at gøre indsigelse¹⁵, uden at der blev gennemført en formel undersøgelsesprocedure. Mere specifikt viste evalueringen af afsnit 6.3 i jernbaneretningslinjerne, som omhandler støtte til en samordning af transport, at alle sager resulterede i afgørelser om ikke at gøre indsigelse, hvilket generelt skete inden for en begrænset frist efter underretningen¹⁶.

Kvalitetskontrollen af jernbaneretningslinjerne byggede på en omfattende gennemgang af Kommissionens statsstøtteafgørelser godkendt efter jernbaneretningslinjerne og/eller artikel 93 i TEUF samt feedback fra medlemsstaterne og interessenter i forbindelse med den

¹⁴ "Rådet kan på forslag af Kommissionen og efter høring af Europa-Parlamentet udstede de fornødne forordninger med henblik på anvendelsen af artikel 107 og 108 og især fastlægge betingelser for anvendelsen af artikel 108, stk. 3, og de former for støtte, som skal være undtaget fra denne fremgangsmåde".

¹⁵ Jf. artikel 4, stk. 3, i 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).

¹⁶ Jf. arbejdsdokumentet fra Kommissionens tjenestegrene – Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance {SEC(2020) 372 final} - {SWD(2020) 258 final}, del 3/4, s. 139 og fodnote. 211, der findes på https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/fitness_check_-_annexes_part3_en.pdf.

åbne offentlige høring. Behovet for en bemyndigelsesforordning for transport er endnu mere presserende i lyset af den europæiske grønne pagt og den øgede betydning af et modalskift til mere bæredygtige transportformer såsom jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport med henblik på at opfylde emissionsreduktionsmålet inden 2050.

- **Høringer af interesserede parter**

Forslaget kræver ikke høring af interesserede parter.

Den foreslåede bemyndigelsesforordning for transport vil i sig selv ikke have nogen direkte indvirkning på de interesserede parter, da den blot vil udgøre et retsgrundlag for, at Kommissionen kan vedtage gruppefritagelsesforordninger. I lyset af den tekniske karakter af dette forslag, som blot skaber grundlaget for fremtidige gruppefritagelsesforordninger, vil der ikke blive gennemført nogen offentlig høring. Den 1. oktober 2021 offentliggjorde Kommissionen imidlertid en køreplan, der specifikt vedrører initiativet til udarbejdelse af nærværende forslag. Interessenterne havde fire uger til at give feedback om køreplanen¹⁷.

Der vil blive gennemført en offentlig høring om revisionen af jernbaneretningslinjerne, som omfatter tiltaget til at forenkle reglerne om statsstøtte til samordning af transportvæsenet ved hjælp af en gruppefritagelsesforordning. Der vil også blive gennemført en særlig offentlig høring om Kommissionens fremtidige gruppefritagelsesforordninger.

- **Konsekvensanalyse**

Der er ikke behov for at understøtte dette forslag med en konsekvensanalyse. Formålet med dette forslag er, at Rådet vedtager en bemyndigelsesforordning for transport, som vil gøre det muligt for Kommissionen at vedtage gruppefritagelsesforordninger for støtte til jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport, der indebærer en begrænset risiko for fordrejning af samhandel og konkurrence. Dette forslag omfatter ingen umiddelbar gruppefritagelse for de former for støtte, der er omfattet af den påtænkte bemyndigelsesforordning for transport, men giver Kommissionen mulighed for at vedtage gruppefritagelsesforordninger på et senere tidspunkt.

Indholdet af Kommissionens kommende gruppefritagelsesforordninger vil blive understøttet af en konsekvensanalyse.

- **Målrettet regulering og forenkling**

Dette forslag har bl.a. til formål at forenkle de eksisterende regler om statsstøtte til samordning af transportvæsenet og om statsstøtte, som udgør godtgørelse for forpligtelser til offentlig tjenesteydelse i sektorerne for jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport, og at reducere antallet af underretninger om statsstøtte og de dermed forbundne reguleringsomkostninger.

Den foreslåede bemyndigelsesforordning for transport giver Kommissionen mulighed for at vedtage gruppefritagelsesforordninger for støtte til jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport. Vedtagelsen af sådanne gruppefritagelsesforordninger vil gavne Unionen som helhed. For det første vil det fremme en grundlæggende grøn og digital omstilling af europæisk transport i overensstemmelse med de politiske mål, der er fastsat i den europæiske grønne pagt. For det andet vil det mærkbart mindske den administrative byrde og

¹⁷ Se <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13153-Greener-land-transport-simplified-state-aid-rules-New-Land-Transport-Enabling-Regulation-en>.

omkostningerne ved investeringer i lavemissionstransportformer og i forbindelse med konsolideringen/udbredelsen af eksisterende transportformer og løsninger, der er mindre forurenende end vejtransport. For det tredje vil det forenkle godkendelsen af støtte til godtgørelse af visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, og støtte renere transportformer og -løsninger i områder og segmenter, hvor transport ellers kun ville finde sted ad vej.

- **Grundlæggende rettigheder**

Dette forslag har ingen konsekvenser for beskyttelsen af de grundlæggende rettigheder.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

FORSLAGET HAR INGEN NEGATIVE KONSEKVENSER FOR UNIONENS BUDGET.5. ANDRE FORHOLD

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Den foreslåede bemyndigelsesforordning for transport vil være bindende i alle enkeltheder og gælde umiddelbart i hver medlemsstat, når den træder i kraft.

I henhold til artikel 6 i den foreslåede bemyndigelsesforordning for transport skal Kommissionen hvert femte år forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af bemyndigelsesforordningen for transport. Desuden vil der på forhånd blive forelagt et udkast til rapport til behandling i Det Rådgivende Udvalg for Statsstøtte, jf. artikel 5 i den foreslåede bemyndigelsesforordning for transport. I henhold til artikel 5, stk. 1, i den foreslåede bemyndigelsesforordning for transport skal dette udvalg også høres af Kommissionen, når den agter at vedtage en gruppefritagelsesforordning, og inden den vedtager en sådan forordning.

- **Nærmere redegørelse for de enkelte bestemmelser i forslaget**

I artikel 1, stk. 1, i den foreslåede bemyndigelsesforordning for transport udpeges to former for støtte, der er fritaget for underretningspligten efter 108, stk. 3, i TEUF: i) støtte til samordning af transportvæsenet og ii) støtte, som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse. Disse former afspejler anvendelsesområdet for artikel 93 i TEUF. Den foreslåede bemyndigelsesforordning for transport anvendelsesområde omfatter imidlertid ikke kompensationer for offentlig trafikbetjening i forbindelse med drift af offentlig personbefordring eller overholdelse af takstforpligtelser pålagt ved generelle regler, som er omfattet af forordning (EF) nr. 1370/2007.

I artikel 1, stk. 2, i den foreslåede bemyndigelsesforordning for transport anføres de elementer, som Kommissionen vil fastlægge i sine efterfølgende forordninger om gruppefritagelse af de ovennævnte former for støtte fra underretningspligten i artikel 108, stk. 3, i TEUF. Disse former er de samme som dem, der er anført i bemyndigelsesforordningen fra 2015.

I artikel 1, stk. 3, i den foreslåede bemyndigelsesforordning for transport angives, hvilken type betingelser Kommissionen kan fastsætte i sine efterfølgende gruppefritagelsesforordninger med henblik på at sikre, at støtte omfattet af forslaget er forenelig med det indre marked. Navnlige giver artikel 1, stk. 3, litra b), Kommissionen

mulighed for at udelukke visse sektorer fra gruppefritagelsesforordningernes anvendelsesområde. Bestemmelsen tager hensyn til, at dette forslag giver Kommissionen mulighed for at vedtage gruppefritagelsesforordninger, efterhånden som den opnår tilstrækkelig erfaring til at fastlægge klare forenelighedskriterier, samtidig med at det sikres, at indvirkningen på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne begrænses.

For så vidt angår gennemsigtighed og tilsyn, gyldighedsperioden og ændringen af forordninger, høringen af interesserede parter, Det Rådgivende Udvalg for Statsstøtte og høringen af dette udvalg samt evalueringsrapporten afspejler artikel 2-6 i den foreslåede bemyndigelsesforordning for transport bestemmelserne i bemyndigelsesforordningen fra 2015.

Forslag til

RÅDETS FORORDNING

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

(EØS-relevant tekst)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 109, under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, under henvisning til udtalelse fra Europa-Parlamentet¹⁸, og ud fra følgende betragtninger:

- (1) Rådets forordning (EU) 2015/1588¹⁹ bemyndiger Kommissionen til ved forordning at erklære, at visse nærmere bestemte former for støtte er forenelige med det indre marked og fritaget for underretningspligten i traktatens artikel 108, stk. 3. Mens forordning (EU) 2015/1588 omfatter visse former for støtte til virksomheder, der er aktive inden for forskellige sektorer som f.eks. støtte til miljøbeskyttelse, omfatter den bl.a. ikke støtte til jernbanetransport og transport ad indre vandveje, herunder multimodal transport²⁰. Sektorerne for jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport er blevet stadig mere relevante på EU-plan i forbindelse med den europæiske grønne pagt²¹ og Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet²².
- (2) Støtteforanstaltninger i forbindelse med jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport, som modsvarer behovet for samordning af transportvæsenet, eller som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er i medfør af traktatens artikel 93 forenelige med traktaterne.

¹⁸ EUT C af , s. .

¹⁹ 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 (kodifikation) (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 1). Rådets forordning (EU) 2015/1588 ophævede Rådets forordning (EF) nr. 994/98 af 7. maj 1998 om anvendelse af artikel 92 og 93 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab på visse former for horisontal statsstøtte (EFT L 142 af 14.5.1998, s. 1).

²⁰ Multimodal transport er transport af passagerer og/eller gods under anvendelse af to eller flere transportformer, jf. definitionen i 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).

²¹ 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).

²² 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, SWD(2020) 331 final).

- (3) Kommissionen har anvendt traktatens artikel 93, artikel 107, stk. 1, og artikel 108 i en lang række afgørelser om visse former for statsstøtte til virksomheder, der er aktive inden for sektorerne jernbanetransport, transport ad indre vandveje og intermodal transport, og har udarbejdet retningslinjer for vurderingen af visse former for statsstøtte, som anses for at modsvare behovet for samordning af transportvæsenet²³. Det er Kommissionens erfaring, at en sådan støtte ikke medfører væsentlige konkurrencefordrejninger, forudsat at den ydes på grundlag af procedurer, der er åbne, gennemsigtige og uden forskelsbehandling, og at der kan fastlægges klare forenelighedskriterier på grundlag af de opnåede erfaringer.
- (4) For at forenkle administrationen i tilfælde, hvor konkurrencefordrejningen er begrænset til et minimum, bør Kommissionen derfor have beføjelse til ved forordning at erklære, at støtte til samordning af transportvæsenet eller godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, jf. traktatens artikel 93, er forenelig med det indre marked og fritaget for underretningspligten i traktatens artikel 108, stk. 3.
- (5) Statsstøtte, som udgør godtgørelse for forpligtelser til offentlig tjenesteydelse i forbindelse med offentlig personbefordring er imidlertid allerede omfattet af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007, herunder i de tilfælde hvor medlemsstaterne beslutter at anvende nævnte forordning på offentlig personbefordring ad indre vandveje og i nationale farvande i overensstemmelse med dennes artikel 1, stk. 2²⁴. Kompensation for offentlig trafikbetjening i forbindelse med offentlig personbefordring bør derfor udelukkes fra denne forordnings anvendelsesområde.
- (6) Når Kommissionen vedtager forordninger, der fritager visse former for støtte fra underretningspligten i traktatens artikel 108, stk. 3 ("gruppefritagelsesforordninger"), bør den specificere støttens formål, kategorierne af støttemodtagere og de lofter, der begrænser den fritagne støtte, betingelserne for kumulering af støtte og kontrolbetingelserne samt stille eventuelle yderligere betingelser for at sikre, at den støtte, der er omfattet af denne forordning, er forenelig med det indre marked.
- (7) Det er vigtigt for alle parter at kunne kontrollere, om støtte er ydet i overensstemmelse med de gældende regler. Gennemsigtighed omkring statsstøtte har således afgørende betydning for en korrekt anvendelse af traktatens bestemmelser og fører til bedre overholdelse af reglerne og større ansvarlighed, muliggør peer review og medfører i sidste ende en mere effektiv anvendelse af offentlige midler. Der bør derfor stilles krav om, at medlemsstaterne fremlægger resuméer af oplysningerne om de støtteforanstaltninger, de har gennemført, og som er omfattet af en gruppefritagelsesforordning. For at sikre gennemsigtigheden af de foranstaltninger, der vedtages af medlemsstaterne, bør disse resuméer offentliggøres af Kommissionen.
- (8) I henhold til traktatens artikel 108, stk. 1, skal Kommissionen sammen med medlemsstaterne foretage en løbende undersøgelse af alle de eksisterende støtteordninger. Med henblik herpå og for at sikre størst mulig gennemsigtighed og tilstrækkelig kontrol bør Kommissionen sikre, at medlemsstaterne registrerer og lagrer oplysninger om anvendelsen af de gruppefritagelsesforordninger, som Kommissionen vedtager. Kommissionen bør også sikre, at medlemsstaterne mindst en gang om året

²³ Meddelelse fra Kommissionen — Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber (EUT C 184 af 22.7.2008, s. 13).

²⁴ 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 351 af 3.12.2007, s. 1).

forelægger den en rapport om anvendelsen af sådanne gruppefritagelsesforordninger. Disse rapporter bør være tilgængelige for alle medlemsstater.

- (9) Inden Kommissionen vedtager gruppefritagelsesforordninger efter denne forordning, bør den give alle interesserede parter mulighed for at fremsætte deres bemærkninger med henblik på at indsamle en feedback, der er så omfattende og repræsentativ som muligt. Den bør med henblik herpå offentliggøre et udkast til sådanne gruppefritagelsesforordninger.
- (10) Det Rådgivende Udvalg for Statsstøtte, der er nedsat ved artikel 7 i forordning (EU) 2015/1588, bør høres samtidig med offentliggørelsen af et udkast til forordning. For at skabe større gennemsigtighed bør udkastet til forordning dog offentliggøres på Kommissionens websted samtidig med, at Kommissionen hører Det Rådgivende Udvalg første gang.
- (11) Kontrollen med støttetildelingen omfatter faktiske, retlige og økonomiske spørgsmål af yderst kompleks karakter, der varierer meget i et miljø i konstant udvikling. Kommissionen bør derfor regelmæssigt overveje, hvilke støtteformer der skal være fritaget for underretningspligten. Med henblik herpå bør den hvert femte år forelægge Europa-Parlamentet og Rådet en evalueringsrapport —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Gruppenfritagelser

1. Kommissionen kan ved forordninger vedtaget i overensstemmelse med proceduren i artikel 5 erklære, at følgende former for støtte, jf. traktatens artikel 107, stk. 1, er forenelige med det indre marked og ikke er omfattet af underretningspligten i traktatens artikel 108, stk. 3:
 - (a) støtte til samordning af transportvæsenet
 - (b) støtte til godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, undtagen kompensation for offentlig trafikbetjening i forbindelse med offentlig personbefordring, der er omfattet af forordning (EF) nr. 1370/2007.
2. Forordninger, der vedtages efter stk. 1, skal for hver enkelt støttekategori indeholde angivelse af:
 - (c) støttens formål
 - (d) kategorierne af støtteberettigede
 - (e) lofter fastsat enten som støtteintensitet i forhold til samtlige støtteberettigede omkostninger eller som maksimale støttebeløb eller, for visse typer støtte, hvor det kan være svært at identificere støtteintensiteten eller støttebeløbet præcist, navnlig finansieringstekniske instrumenter eller risikokapitalinvesteringer eller lignende, som maksimalt offentligt støtteniveau i eller forbundet med den pågældende foranstaltning, uanset hvordan de pågældende foranstaltninger betegnes i lyset af traktatens artikel 107, stk. 1
 - (f) betingelserne for kumulering af støtte
 - (g) gennemsigtigheds- og tilsynsbetingelserne efter artikel 2.

3. Derudover kan der ved forordningerne omhandlet i stk. 1 navnlig:
 - (h) fastsættes lofter eller andre betingelser for underretning om individuelle støttetildelinger
 - (i) foretages udelukkelse af visse sektorer fra deres anvendelsesområde
 - (j) indføres yderligere betingelser for forenelighed, som gælder for støtte, der fritages i medfør af sådanne forordninger.

Artikel 2

Gennemsigtighed og tilsyn

4. Forordninger, der vedtages efter artikel 1, stk. 1, skal indeholde detaljerede regler for at sikre gennemsigtighed og tilsyn med den støtte, der er omfattet af disse forordninger.
5. Når medlemsstaterne gennemfører støtteordninger eller individuel støtte, der er fritaget fra underretningspligten i henhold til de i artikel 1, stk. 1, omhandlede forordninger, sender de med henblik på offentliggørelse Kommissionen et resumé af oplysningerne om støtten.
6. Medlemsstaterne registrerer og lagrer alle oplysninger om anvendelsen af forordninger vedtaget efter artikel 1, stk. 1. Er Kommissionen i besiddelse af oplysninger, der giver den anledning til at tro, at en forordning vedtaget efter artikel 1, stk. 1, ikke anvendes korrekt, skal medlemsstaterne forelægge Kommissionen alle de oplysninger, den finder nødvendige for at vurdere, om støtte ydet efter den pågældende forordning er i overensstemmelse med alle dennes betingelser.
7. Medlemsstaterne forelægger mindst en gang om året Kommissionen en rapport om anvendelsen af de forordninger, der er vedtaget efter artikel 1, stk. 1, i overensstemmelse med Kommissionens specifikke krav, helst i elektronisk form. Kommissionen gør disse rapporter tilgængelige for alle medlemsstaterne. En gang om året drøftes og evalueres rapporterne i det udvalg, der er nævnt i artikel 5.

Artikel 3

Forordningernes gyldighedsperiode og ændring af forordningerne

8. Forordninger vedtaget efter artikel 1, stk. 1, skal indeholde bestemmelser om deres gyldighedsperiode. Forordningerne skal indeholde bestemmelser om en overgangsperiode med henblik på tilfælde, hvor deres gyldighedsperiode ikke forlænges, når de udløber.
9. Ophæves eller ændres forordninger vedtaget efter artikel 1, stk. 1, ved en ny forordning, skal den nye forordning indeholde bestemmelser om en overgangsperiode på seks måneder til tilpasning af den støtte, der er omfattet af den ophævede eller ændrede forordning.

Artikel 4

Høring af interesserede parter

Inden vedtagelsen af en forordning efter artikel 1, stk. 1, offentliggør Kommissionen et udkast hertil for at give alle interesserede personer og organisationer lejlighed til at fremsætte deres bemærkninger inden for en af

Kommissionen fastsat frist. Denne frist skal være på mindst en måned, undtagen hvis Kommissionen finder det hensigtsmæssigt at fastsætte en kortere frist.

Artikel 5

Høring af udvalget for statsstøtte

10. Kommissionen hører Det Rådgivende Udvalg for Statsstøtte ("udvalget"):
 - (k) samtidig med at den offentliggør udkast til forordninger efter artikel 4, og
 - (l) inden den vedtager en forordning efter artikel 1, stk. 1.
11. Kommissionen hører udvalget på et møde, som den indkalder til ved hjælp af en elektronisk meddelelse. De udkast og dokumenter, der skal drøftes, vedlægges den elektroniske meddelelse. Mødet må tidligst finde sted to måneder efter den elektroniske meddelelse. Denne frist kan afkortes for de høringer, der er omhandlet i stk. 1, hvis der er tale om hastetilfælde eller med henblik på at forlænge anvendelsesdatoen for en forordning.
12. Kommissionens repræsentant forelægger udvalget et udkast til de foranstaltninger, der skal træffes. Udvalget afgiver en udtalelse om dette udkast inden for en frist, som formanden kan fastsætte under hensyn til, hvor meget det pågældende spørgsmål haster, i givet fald ved afstemning.
13. Udvalgets udtalelse optages i referatet. Derudover har hver medlemsstat ret til at anmode om, at dens holdning indføres i mødeprotokollen. Udvalget kan anbefale, at udtalelsen offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*.
14. Kommissionen tager hensyn til udvalgets udtalelse. Den underretter udvalget om, hvordan den har taget hensyn til dets udtalelse.

Artikel 6

Evalueringsrapport

Kommissionen forelægger hvert femte år Europa-Parlamentet og Rådet en rapport om anvendelsen af denne forordning. Et udkast til rapporten forelægges til behandling i udvalget omhandlet i artikel 5.

Artikel 7

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Rådets vegne
Formand