

**Meddelande från kommissionen**  
**Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag**

(2008/C 184/07)

**1. INLEDNING**

**1.1 Bakgrund: järnvägssektorn**

1. Järnvägarna förfogar över unika tillgångar: det handlar om ett transportslag som är säkert och inte förorenande. Järnvägstransporterna kan alltså ge ett betydande bidrag till utvecklingen av hållbara transporter i Europa.
2. I vitboken "Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden" <sup>(1)</sup> och halvtidsöversynen av denna <sup>(2)</sup> understryks hur viktig en dynamisk järnvägssektor är för att upprätta ett effektivt, säkert och rent system för gods- och persontransporter, som bidrar till att förverkliga en varaktigt framgångsrik europeisk inre marknad. De vägtrafikstockningar som drabbar städerna och vissa områden i Europeiska gemenskapen, behovet att möta de utmaningar som klimatförändringarna utgör och de stigande oljepriserna visar hur nödvändigt det är att stimulera utvecklingen av transporter via järnväg. Det ska i detta sammanhang erinras om att de miljömål som fastställs i fördraget ska uppfyllas även av den gemensamma transportpolitiken <sup>(3)</sup>.
3. Trots detta kännetecknas järnvägstransportsektorn i Europa av bristande attraktionskraft. Från 1960-talet och fram till slutet av förra seklet genomgick den en stadig nedgång. Järnvägstrafiken har såväl när det gäller godstransporter som persontransporter sjunkit i relativa termer jämfört med andra transportslag. Godstrafiken på järnväg har till och med sjunkit i absoluta termer: mängden laster som transporterades på järnväg var större 1970 än 2000. De traditionella järnvägsföretagen kunde nämligen inte erbjuda den tillförlitlighet och respekt för tidsfrister som deras kunder krävde, vilket ledde till en övergång från järnvägstrafik till andra transportslag, framför allt till vägtransporter <sup>(4)</sup>. Även om persontransporterna på järnväg i gengäld har fortsatt att öka i absoluta termer, framstår denna ökning som mycket begränsad jämfört med tillväxten inom sektorn för väg- och lufttransporter <sup>(5)</sup>.
4. Denna trend verkar ha vänt nyligen <sup>(6)</sup>, men vägen till en solid och konkurrenskraftig järnvägstransportsektor är fortfarande lång. Särskilt inom sektorn för godstransport på järnväg kvarstår betydande svårigheter som kräver ingripanden från offentliga myndigheter <sup>(7)</sup>.
5. Den europeiska järnvägssektorns relativa tillbakagång är till stor del en följd av det sätt på vilket tillhandahållandet av transporter traditionellt har varit organiserat, dvs. huvudsakligen enligt nationella och monopolistiska modeller.
6. Först och främst har järnvägsföretagen, i avsaknad av konkurrens på de nationella näten, inte haft några incitament för att minska sina driftskostnader och utveckla nya tjänster. Deras verksamhet har inte gett tillräckliga intäkter för att kunna täcka alla kostnader och nödvändiga investeringar. Ibland

<sup>(1)</sup> KOM(2001) 370 av den 12.9.2001, s. 18.

<sup>(2)</sup> Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet "Hållbara transporter för ett rörligt Europa. Halvtidsöversyn av EU-kommissionens vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken", KOM(2006) 314 av den 22.6.2006, s. 21.

<sup>(3)</sup> Till gemenskapens huvudsakliga uppgifter hör enligt artikel 2 i EG-fördraget uppgiften att främja "en hållbar och icke-inflationär tillväxt" och "en hög nivå i fråga om miljöskydd och förbättring av miljöns kvalitet". Dessa bestämmelser kompletteras av de särskilda mål som fastställs i artikel 174, där det fastställs att gemenskapens miljöpolitik bland annat ska bidra till att bevara, skydda och förbättra miljön. I artikel 6 i fördraget fastställs att "Miljöskyddskraven ska integreras i utformningen och genomförandet av gemenskapens politik och verksamhet enligt artikel 3, särskilt i syfte att främja en hållbar utveckling".

<sup>(4)</sup> Under perioden 1995–2005 ökade godstransporterna på järnväg (uttryckt i tonkilometer) med i genomsnitt 0,9 % per år, mot en genomsnittlig årlig ökning på + 3,3 % för godstransporterna på väg under samma period (källa Eurostat).

<sup>(5)</sup> Under perioden 1995–2004 ökade passagerartransporterna på järnväg (uttryckt i passagerarkilometer) med i genomsnitt 0,9 % per år, mot en genomsnittlig årlig ökning på + 1,8 % för personbilstransporter under samma period (källa Eurostat).

<sup>(6)</sup> Sedan 2002, särskilt i de länder som har öppnat sina marknader för konkurrens. För 2006 kan man konstatera en ökning (på årsbasis) med 3,7 % för godstransporter och 3 % för passagerartransporter på järnväg. Denna ökning förväntas fortsätta under 2007.

<sup>(7)</sup> Kommissionens meddelande "Mot ett järnvägsnät för godstransporter" (SEK(2007) 1322, SEK(2007) 1324 och SEK(2007) 1325 av den 18.10.2007).

har dessa nödvändiga investeringar inte genomförts. I vissa fall har medlemsstaterna tvingat de nationella järnvägsföretagen att genomföra dem trots att de inte har haft förmågan att täcka finansieringen med egna medel. Detta har lett till omfattande skuldbördor för dessa företag, vilket i sig har haft en negativ inverkan på deras utveckling.

7. Utvecklingen av järnvägstransporterna i Europa har dessutom begränsats på grund av nätens bristande standardisering och driftskompatibilitet, medan däremot väg- och lufttransportörerna har utvecklat en rad olika internationella tjänster. Europeiska gemenskapen har ärvt en brokig blandning av nationella järnvägsnät som kännetecknas av olika spårvidder samt oförenliga signal- och säkerhetssystem, vilket innebär att järnvägsföretagen inte kan dra nytta av de stordriftsfördelar som skulle följa om infrastrukturer och rullande materiel hade utformats för en enda och stor marknad snarare än för 25 <sup>(1)</sup> nationella marknader.
8. Europeiska gemenskapen bedriver en politik som syftar till att ge ny kraft åt järnvägssektorn genom åtgärder på tre olika områden:
  - a) Genom ett stegvist införande av villkor som möjliggör ökad konkurrens på marknaderna för järnvägstransporttjänster.
  - b) Genom främjande av standardisering och teknisk harmonisering på de europeiska järnvägsnäten, i syftet att uppnå fullständig driftskompatibilitet på europeisk nivå.
  - c) Genom beviljande av finansiellt stöd på gemenskapsnivå (inom ramen för TEN-T-programmet och strukturfonder).
9. Europeiska gemenskapen har således stegvis öppnat marknaderna för järnvägstransporter för konkurrens. Ett första liberaliseringspaket antogs 2001 och omfattade Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/12/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar <sup>(2)</sup>, Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/13/EG av den 26 februari 2001 om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag <sup>(3)</sup> och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/14/EG av den 26 februari 2001 om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg <sup>(4)</sup>. Ett andra paket följde 2004 vars viktigaste åtgärder är Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 881/2004 av den 29 april 2004 om inrättande av en europeisk järnvägsbyrå <sup>(5)</sup>, Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg <sup>(6)</sup>; Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/50/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 96/48/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg <sup>(7)</sup> samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/51/EG av den 29 april 2004 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar <sup>(8)</sup>. Ett tredje paket slutligen antogs 2007 och omfattade Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 <sup>(9)</sup>; Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 av den 23 oktober 2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer <sup>(10)</sup>; Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/58/EG av den 23 oktober 2007 om ändring av rådets direktiv 91/440/EEG om utvecklingen av gemenskapens järnvägar och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet och uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur <sup>(11)</sup> samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/59/EG av den 23 oktober 2007 om behörighetsprövning av lokförare som framför lok och tåg på järnvägssystemet i gemenskapen <sup>(12)</sup>. Den 15 mars 2003

<sup>(1)</sup> Malta och Cypern har inget järnvägsnät.

<sup>(2)</sup> EGT L 75, 15.3.2001, s. 1.

<sup>(3)</sup> EGT L 75, 15.3.2001, s. 26.

<sup>(4)</sup> EGT L 75, 15.3.2001, s. 29. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2007/58/EG (EUT L 315, 3.12.2007, s. 44).

<sup>(5)</sup> EUT L 164, 30.4.2004, s. 1.

<sup>(6)</sup> EUT L 164, 30.4.2004, s. 44.

<sup>(7)</sup> EUT L 164, 30.4.2004, s. 114.

<sup>(8)</sup> EUT L 164, 30.4.2004, s. 164.

<sup>(9)</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.

<sup>(10)</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 14.

<sup>(11)</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 44.

<sup>(12)</sup> EUT L 315, 3.12.2007, s. 51.

öppnades följaktligen marknaden för godstransporter för konkurrens på det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransporter, den 1 januari 2006 öppnades marknaden för internationella godstransporter och den 1 januari 2007 öppnades slutligen marknaden för cabotage. I det tredje järnvägspaketet fastställs att marknaden för internationella persontransporter ska öppnas för konkurrens den 1 januari 2010. Vissa medlemsstater, t.ex. Storbritannien, Tyskland, Nederländerna och Italien, har redan (delvis) öppnat sina inhemska marknader för persontransporter på järnväg.

10. Genom rådets direktiv 91/440/EEG av den 29 juli 1991 om utvecklingen av gemenskapens järnvägar <sup>(1)</sup> inrättas en ny organisatorisk och institutionell ram för järnvägssektorns aktörer, vilken innebär följande:
  - a) Ett särskiljande mellan järnvägsföretag <sup>(2)</sup> och infrastrukturförvaltare <sup>(3)</sup> i fråga om räkenskaper och organisationer.
  - b) Förvaltningsmässigt oberoende för järnvägsföretagen.
  - c) Järnvägsföretag ska drivas enligt de principer som gäller för kommersiella företag.
  - d) Järnvägsföretagen ska ha en balanserad finansiell situation i enlighet med en sund affärsplan.
  - e) Medlemsstaternas finansiella åtgärder ska vara förenliga med bestämmelserna om statligt stöd <sup>(4)</sup>.
11. Kommissionen har parallellt med denna liberaliseringsprocess vidtagit åtgärder för att, på en andra nivå, främja driftskompatibiliteten mellan de europeiska järnvägssystemen. Detta har åtföljts av gemenskapsinitiativ för att höja säkerhetsnivån inom järnvägssektorn <sup>(5)</sup>.
12. Den tredje nivån av offentliga interventioner till förmån för järnvägssektorn består av de finansiella stödåtgärderna. Kommissionen anser att dessa stödåtgärder kan motiveras under vissa omständigheter med hänsyn till järnvägssektorns omfattande anpassningskostnader.
13. Kommissionen noterar dessutom att tillskottet av statliga medel inom sektorn för järnvägstransporter alltid har varit omfattande. Sedan 2004 har medlemsstaterna inom Europeiska Unionen med 25 medlemsstater (EU-25) tillsammans anslagit totalt ungefär 17 miljarder EUR till uppbyggnad och underhåll av järnvägsinfrastrukturer <sup>(6)</sup>. När det gäller ersättning för tillhandahållande av icke lönsamma persontransporttjänster utbetalar medlemsstaterna årligen 15 miljarder EUR till järnvägsföretag <sup>(6)</sup>.
14. Beviljandet av statligt stöd till järnvägssektorn kan endast tillåtas när det bidrar till förverkligandet av en inre europeisk marknad, som är konkurrensutsatt och driftskompatibel, samt till gemenskapsmål avseende hållbar rörlighet. I detta läge måste kommissionen försäkra sig om att det finansiella stödet från offentliga myndigheter inte förorsakar snedvridningar av konkurrensen som medför skada för allmänna intressen. I vissa fall kan kommissionen i samband med beviljandet av stöd kräva åtaganden från medlemsstaterna avseende gemenskapsmål.

## 1.2 Riktlinjernas syfte och tillämpningsområde

15. Syftet med dessa riktlinjer är att mot bakgrund av ovanstående ge vägledning om huruvida statliga stöd till järnvägsföretag, enligt definitionen i direktiv 91/440/EEG och i det sammanhang som beskrivs ovan, är förenliga med fördraget. Dessutom är kapitel 3 också tillämpligt på företag som tillhandahåller passagerarbefordran i stads-, förorts- eller regionaltrafik. Riktlinjerna grundar sig i

<sup>(1)</sup> EGT L 237, 24.8.1991, s. 25. Direktivet senast ändrat genom direktiv 2007/58/EG.

<sup>(2)</sup> I artikel 3 i direktiv 91/440/EEG definieras järnvägsföretag som "varje offentligt eller privat företag med tillstånd i enlighet med gällande gemenskapslagstiftning vars huvudsakliga verksamhet består i att tillhandahålla tjänster för transport av gods och/eller passagerare på järnväg med kravet att företaget måste tillhandahålla dragkraft; detta gäller även företag som endast tillhandahåller dragkraft".

<sup>(3)</sup> I artikel 3 i direktiv 91/440/EEG definieras förvaltning av infrastruktur som "varje organ eller företag som särskilt ansvarar för att anlägga och underhålla järnvägsinfrastruktur; detta kan också inbegripa hantering av kontroll- och säkerhetssystem för infrastrukturen. Infrastrukturförvaltarens uppgifter med avseende på järnvägsnät eller del av järnvägsnät får tilldelas olika organ eller företag".

<sup>(4)</sup> Enligt artikel 9.3 i direktiv 91/440/EEG ska "stöd som ges av medlemsstaterna för att avveckla de skulder som anges i denna artikel beviljas enligt artikel 73, 87 och 88 i fördraget".

<sup>(5)</sup> I synnerhet direktiv 2004/49/EG.

<sup>(6)</sup> Källa: Europeiska kommissionen, på grundval av de uppgifter som årligen lämnas av medlemsstaterna. Dessa uppgifter borde dock till och med vara ännu högre, eftersom uppgifter om allt finansiellt stöd och särskilt samfinansiering inom ramen för struktur- eller sammanhållningsfonderna inte lämnas.

synnerhet på de principer som gemenskapens lagstiftare fastställer i de tre på varandra följande järnvägspaketet. Målet är förbättrad öppenhet och insyn i offentliga finansieringar och förbättrad rättssäkerhet med hänsyn till bestämmelserna i fördraget i samband med öppnandet av marknaderna. Dessa riktlinjer behandlar inte offentlig finansiering som är avsedd för infrastrukturförvaltare.

16. Enligt artikel 87.1 i fördraget är stöd som ges av en medlemsstat, och som hotar att snedvrída konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, i princip oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Statligt stöd kan dock ändå under vissa omständigheter vara berättigat med hänsyn till gemenskapens gemensamma intresse. Vissa av dessa omständigheter anges i artikel 87.3 i fördraget och är tillämpliga på transportsektorn liksom på andra ekonomiska sektorer.
17. I artikel 73 i fördraget föreskrivs dessutom att stöd är förenligt med den gemensamma marknaden "om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt". Denna artikel är *lex specialis* i fördragets allmänna systematik. Gemenskapens lagstiftare har på grundval av den artikeln antagit två texter som är specifika för transportsektorn: rådets förordningar (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikplikt på järnväg, väg och inre vattenvägar <sup>(1)</sup>, och (EEG) nr 1107/70 av den 4 juni 1970 om stöd till transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar <sup>(2)</sup>. Även i rådets förordning (EEG) nr 1192/69 av den 26 juni 1969 om införande av enhetliga regler för järnvägsföretagens redovisning föreskrivs att medlemsstaterna kan bevilja järnvägsföretag viss ersättning <sup>(3)</sup>.
18. Enligt artikel 3 i förordning (EEG) nr 1107/70 ska medlemsstaterna varken vidta samordningsåtgärder eller ålägga sådana skyldigheter som ingår i begreppet allmän trafikplikt som medför rätt till stöd enligt artikel 73 i fördraget, utom i de fall och under de omständigheter som förutses i förordningen i fråga, dock utan att det påverkar tillämpningen av förordningarna (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1192/69. Enligt domen i Altmark-målet <sup>(4)</sup> av Europeiska gemenskapernas domstol följer av detta att statliga stöd som inte kan godkännas på grundval av förordningarna (EEG) nr 1107/70, (EEG) nr 1191/69 eller (EEG) nr 1192/69 inte kan förklaras förenliga med den gemensamma marknaden på grundval av artikel 73 i fördraget <sup>(5)</sup>. Vidare bör det erinras om att ersättning som avser allmän trafikplikt och som inte motsvarar de bestämmelser som grundas på artikel 73 i fördraget inte kan förklaras förenliga med den gemensamma marknaden på grundval av artikel 86.2 eller på grundval av någon annan bestämmelse i fördraget <sup>(6)</sup>.
19. Genom förordning (EG) nr 1370/2007 (nedan kallad "kollektivtrafikförordningen") som träder i kraft den 3 december 2009 och som upphäver förordningarna (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 skapas en ny rättslig ram. De aspekter som rör ersättning för allmän trafikplikt omfattas följaktligen inte av dessa riktlinjer.
20. Efter ikraftträdandet av förordning (EG) nr 1370/2007 kommer artikel 73 i EG-fördraget att kunna tillämpas direkt som rättslig grund för att fastställa förenlighet hos stöd som inte omfattas av kollektivtrafikförordningen, i synnerhet stöd till samordning av godstransporter. Därför bör det utarbetas en generell tolkning för granskningen av förenlighet hos stöd som tillgodoser behovet av samordning enligt artikel 73 i fördraget. Syftet med dessa riktlinjer är i synnerhet att fastställa kriterier för denna granskning samt att fastställa stödnivåer. Med hänsyn till formuleringen av artikel 73 måste kommissionen ändå ge medlemsstaterna möjlighet att påvisa, i tillämpliga fall, nödvändigheten och proportionaliteten hos åtgärder som går utöver de fastställda nivåerna.
21. Dessa riktlinjer gäller tillämpningen av artiklarna 73 och 87 i fördraget och deras genomförande när det gäller offentlig finansiering av järnvägsföretag enligt direktiv 91/440/EEG. Följande aspekter behandlas: offentligt stöd till järnvägsföretag genom finansiering av infrastruktur (kapitel 2), stöd till inköp och modernisering av rullande materiel (kapitel 3), medlemsstaternas skuldavskrivningar i syfte

<sup>(1)</sup> EGT L 156, 28.6.1969, s. 1. Förordningen ändrad genom förordning (EEG) nr 1893/91 (EGT L 169, 29.6.1991, s. 1).

<sup>(2)</sup> EGT L 130, 15.6.1970, s. 1.

<sup>(3)</sup> EGT L 156, 28.6.1969, s. 8. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1791/2006 (EUT L 363, 20.12.2006, s. 1).

<sup>(4)</sup> Domstolens dom av den 24 juli 2003 i mål C-280/00. Altmark Trans GmbH och Regierungspräsidium Magdeburg mot Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (nedan kallat "Altmark-målet"), REG 2003, s. I-7747.

<sup>(5)</sup> Altmark-målet (se ovan) punkt 107.

<sup>(6)</sup> Se i detta hänseende kommissionens beslut av den 28 november 2005 om tillämpningen av artikel 86.2 i EG-fördraget på statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster som beviljas vissa företag som fått i uppdrag att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (EUT L 312, 29.11.2005, s. 67), punkt 17.

att uppnå en ekonomisk sanering av järnvägsföretag (kapitel 4), stöd till omstrukturering av järnvägsföretag (kapitel 5), stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter (kapitel 6) och statliga garantier till järnvägsföretag (kapitel 7). Däremot behandlar dessa riktlinjer inte tillämpningsföreskrifterna för kollektivtrafikförordningen, för vilken kommissionen ännu inte har utvecklat någon beslutspraxis <sup>(1)</sup>.

## 2. OFFENTLIGT STÖD TILL JÄRNVÄGSFÖRETAG GENOM FINANSIERING AV JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUR

22. Järnvägsinfrastrukturerna har stor betydelse för utvecklingen av järnvägssektorn i Europa. Omfattande investeringar är nödvändiga inom dessa infrastrukturer när det gäller driftskompatibilitet, säkerhet och utvecklingen av höghastighetstrafik <sup>(2)</sup>.
23. Dessa riktlinjer avser endast järnvägsföretag. Därför har de inte som syfte att fastställa, med avseende på reglerna för statligt stöd, den tillämpliga rättsliga ordningen för offentlig finansiering av infrastrukturer. I detta kapitel beskrivs endast vilken inverkan offentlig finansiering av infrastrukturer har på järnvägsföretagen.
24. Offentlig finansiering av infrastrukturutveckling kan mycket väl medföra fördelar för järnvägsföretag och därmed utgöra stöd. Det bör i enlighet med EG-domstolens rättspraxis bedömas om en åtgärd till förmån för infrastrukturer har en ekonomisk effekt som medför en minskning av de kostnader som normalt belastar järnvägsföretagens budget <sup>(3)</sup>. För att detta ska vara fallet är det särskilt nödvändigt att företagen i fråga ges en selektiv fördel, och att denna fördel har sitt ursprung i den berörda infrastrukturfinansieringen <sup>(4)</sup>.
25. Om utnyttjandet av en infrastruktur är öppet för alla potentiella användare på likvärdiga villkor och utan diskriminering – och om avgifterna för tillträdet till denna infrastruktur ligger på en nivå som överensstämmer med gemenskapslagstiftningen (direktiv 2001/14/EEG) – anser kommissionen vanligen att den offentliga finansieringen inte utgör statligt stöd till förmån för järnvägsföretag <sup>(5)</sup>.
26. Kommissionen erinrar för övrigt om att offentlig finansiering av järnvägsinfrastruktur, när den utgör ett stöd till ett eller flera järnvägsföretag, kan godkännas, till exempel på grundval av artikel 73 i fördraget, om denna infrastruktur tillgodoser behovet av samordning av transporter. I det avseendet utgör kapitel 6 i föreliggande riktlinjer en relevant referenspunkt för bedömningen av stödets förenlighet.

## 3. STÖD TILL INKÖP OCH MODERNISERING AV RULLANDE MATERIEL

### 3.1 Syfte

27. Flottan av lok och vagnar som används för persontransporter är föråldrad, och ibland uråldrig, särskilt i de nya medlemsstaterna. 2005 var 70 % av loken (diesel och el) och 65 % av vagnarna i EU-25 mer än 20 år gamla <sup>(6)</sup>. Om man betraktar enbart de medlemsstater som anslöt sig till Europeiska

<sup>(1)</sup> De behandlar inte heller tillämpningen av förordning (EEG) nr 1192/69.

<sup>(2)</sup> Kommissionens meddelande "Hållbara transporter för ett rörligt Europa. Halvtidsöversyn av Europeiska kommissionens vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken".

<sup>(3)</sup> Domstolens dom av den 13 juni 2002 i mål C-382/99, Nederländerna mot kommissionen, REG 2002, s. I-5163.

<sup>(4)</sup> Domstolens dom av den 19 september 2000 i mål C-156/98, Tyskland mot kommissionen, REG 2000, s. I-6857.

<sup>(5)</sup> Kommissionens beslut av den 7 juni 2006, stöd N 478/04, Irland – statlig lånegaranti för Coras Iompair Eirann (CIÉ) för investeringar i infrastruktur (EUT C 209, 31.8.2006, s. 8); beslut av den 8 mars 2006, stöd N 284/05, Irland – regionalt bredbandsprogram (EUT C 207, 30.8.2006, s. 3), punkt 34; samt följande beslut från kommissionen: beslut 2003/227/EG av den 2 augusti 2002, rörande åtgärder som Spanien genomfört till förmån för nöjesparken Terra Mítica SA (Benidorm, Alicante) (EUT L 91, 8.4.2003, s. 23), punkt 64; beslut av den 20 april 2005, stöd N 355/04, Belgien – offentligt-privat partnerskap för att bygga tunneln för Krijgsbaan vid Deurne; utveckling av industrifastigheter samt driften vid Antwerpens flygplats (EUT C 176, 16.7.2005, s. 11), punkt 34; beslut den 11 december 2001, stöd N 550/01, Belgien – offentligt-privat partnerskap för utrustning för lastning och lossning (EGT C 24, 26.1.2002, s. 2), punkt 24; beslut av den 20 december 2001, stöd N 649/01, Förenade kungariket – Freight Facilities Grant (EGT C 45, 19.2.2002, s. 2), punkt 45; beslut av den 17 juli 2002, stöd N 356/02, Förenade kungariket – Network Rail (EGT C 232, 28.9.2002, s. 2), punkt 70; stöd N 511/95, Jaguar Cars Ltd. Se även kommissionens riktlinjer för tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget och artikel 61 i EES-avtalet på statligt stöd inom luftfartssektorn (EGT C 350, 10.12.1994, s. 5), punkt 12. Vitboken: rättvisa trafikavgifter: en modell för ett stegvis införande av gemensamma avgiftsprinciper för transportinfrastruktur i EU, KOM(1998) 466 slutlig, punkt 43; meddelande från kommissionen till Europaparlamentet och rådet – förbättrad kvalitet på de tjänster som tillhandahålls i kusthamnarna: en förutsättning för europeisk transportverksamhet, KOM(2001) 35 slutlig, s. 11.

<sup>(6)</sup> Källa: UIC Rolling stock fleet in EU-25 + Norway (2005).

unionen 2004 var 82 % av loken och 62 % av vagnarna mer än 20 år gamla 2005 <sup>(1)</sup>. Emellertid bedömer kommissionen, på grundval av information som den har tillgång till, att cirka 1 % av denna flotta byts ut årligen.

28. Den här utvecklingen avspeglar naturligtvis svårigheterna för järnvägssektorn i allmänhet. Svårigheterna bidrar till att minska järnvägsföretagens incitament och kapacitet att investera i satsningar på modernisering och/eller utbyte av rullande materiel. En sådan investering är emellertid absolut nödvändig för att upprätthålla järnvägstransporternas konkurrenskraft i förhållande till andra transportsätt som är mer förorenande eller medför större externa kostnader. Det är också nödvändigt för att begränsa järnvägstransporternas inverkan på miljön, särskilt genom att minska de bullerstörningar som de orsakar och genom att förbättra säkerheten. Slutligen förutsätter en förbättring av driftskompatibiliteten mellan de nationella näten anpassningar av existerande rullande materiel för att man ska kunna upprätthålla ett sammanhängande system.
29. Med hänsyn till ovanstående förefaller det som om stöd till inköp och utbyte av rullande materiel kan bidra, under vissa omständigheter, till flera olika typer av mål som är av gemensamt intresse, vilket innebär att det kan anses vara förenligt med den gemensamma marknaden.
30. Syftet med detta kapitel är att fastställa villkoren för hur kommissionen genomför en sådan granskning av förenligheten.

### 3.2 Förenlighet

31. En granskning av förenligheten måste utföras i förhållande till ett mål av gemensamt intresse, till vilket stödet bidrar.
32. Kommissionen anser att det i princip kan tas tillräcklig hänsyn till behoven av att modernisera den rullande materielen, antingen i genomförandet av de allmänna regler som är tillämpliga på statliga stöd eller genom tillämpning av artikel 73 i fördraget, när dessa stöd utgör stöd till samordning av transporter (se kapitel 6).
33. Vid bedömningen av huruvida stöd till rullande materiel är förenligt tillämpar kommissionen således i allmänhet de kriterier som i dessa riktlinjer eller i andra relevanta dokument fastställs för var och en av följande stödkategorier:
  - a) Stöd till behovet av samordning av transporter <sup>(2)</sup>.
  - b) Stöd till omstrukturering av järnvägsföretag <sup>(3)</sup>.
  - c) Stöd till små och medelstora företag <sup>(4)</sup>.
  - d) Stöd till skydd för miljön <sup>(5)</sup>.
  - e) Stöd avsedda som kompensation för kostnader för allmän trafikplikt och inom ramen för avtal som avser allmännyttiga tjänster <sup>(6)</sup>.
  - f) Statligt regionalstöd <sup>(7)</sup>.
34. När det rör sig om statligt regionalstöd för nyinvesteringar föreskrivs i riktlinjerna för statligt regionalstöd att "inom transportsektorn berättigar kostnader för förvärv av transportmateriel (rörliga tillgångar) inte till stöd till nyinvesteringar" (punkt 50, fotnot 48). Kommissionen anser att det är lämpligt att frångå denna bestämmelse för passagerartransporter på järnväg. Detta beror på transportslagets specifika drag, särskilt det faktum att den rullande materielen inom denna sektor varaktigt kan

<sup>(1)</sup> Källa: CER (2005).

<sup>(2)</sup> Se kapitel 6.

<sup>(3)</sup> Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter (EUT C 244, 1.10.2004, s. 2), och kapitel 5.

<sup>(4)</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 70/2001 av den 12 januari 2001 om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd till små och medelstora företag (EGT L 10, 13.1.2001, s. 33). Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1976/2006 (EUT L 368, 23.12.2006, s. 85).

<sup>(5)</sup> Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till miljöskydd (EUT C 82, 11.4.2008, s. 1).

<sup>(6)</sup> Förordning (EEG) nr 1191/69. Kollektivtrafikförordningen, i vilken det är värt att särskilt erinra om artikel 3.1: "När en behörig myndighet beslutar att bevilja ett företag som den själv valt ensamrätt och/eller någon typ av ersättning som motprestation för fullgörande av allmän trafikplikt ska detta ske inom ramen för ett avtal om allmän trafik".

<sup>(7)</sup> Riktlinjer för statligt regionalstöd för 2007–2013 (EUT C 54, 4.3.2006, s. 13), punkt 8.

knytas till specifika linjer eller tjänster. På vissa villkor som fastläggs nedan betraktas alltså inköpskostnaderna för rullande materiel, inom sektorn för järnvägstransport av passagerare (eller andra transportsätt som lättåg, tunnelbana eller spårväg), som godtagbara utgifter enligt riktlinjerna i fråga <sup>(1)</sup>. Inköpskostnader för rullande materiel som uteslutande är avsedd för godstransporter är dock inte godtagbara.

35. Med hänsyn till den situation som beskrivs i punkterna 28 och 29 är detta undantag tillämpligt på alla typer av investeringar, nyinvesteringar eller ersättningsinvesteringar, i rullande materiel, om materielen används på linjer som regelbundet trafikerar en region som kan få stöd på grundval av artikel 87.3 a i fördraget, ett yttersta randområde eller en region med låg befolkningstäthet enligt punkterna 80 och 81 i riktlinjerna för statligt regionalstöd <sup>(2)</sup>. I andra regioner är undantaget endast tillämpligt på stöd till nyinvesteringar. För stöd till ersättningsinvesteringar är undantaget endast tillämpligt när all rullande materiel som moderniserats till följd av stödet är äldre än 15 år.
36. För att förhindra snedvridningar av konkurrensen, vilka skulle medföra skada för allmänna intressen, anser kommissionen dock att detta undantag ska vara underkastat fyra villkor, som ska uppfyllas kumulativt:
- a) Den berörda rullande materielen i fråga måste användas uteslutande för passagerarbefordran i stads-, förorts- eller regionaltrafik i en viss region eller för en viss linje som betjänar flera regioner. För detta ändamål avses i dessa riktlinjer med "stads- och förortstrafik" transporttjänster som tillgodoser transportbehovet i en storstad eller tätort, samt transportbehovet mellan denna stad eller tätort och dess ytterområden. Med "regionaltrafik" avses transporttjänster som utförs för att tillgodose transportbehoven i en eller flera regioner. Transporttjänster som omfattar flera regioner, i en eller flera medlemsstater, kan på så sätt införlivas i tillämpningsområdet för denna punkt när effekterna på den regionala utvecklingen i de trafikerade regionerna kan påvisas, i synnerhet genom tjänstens regelbundenhet. I sådana fall ska kommissionen kontrollera att stödet inte äventyrar det effektiva öppnandet av den internationella marknaden för persontransporter och cabotage trafik efter ikraftträdandet av det tredje järnvägspaketet.
  - b) Den rullande materielen i fråga måste användas uteslutande och under minst tio år i den specifika region eller på den specifika linje som går igenom flera regioner och för vilken stöd har mottagits.
  - c) Den rullande utbytesmaterielen måste uppfylla de normer som är tillämpliga i det berörda nätet när det gäller driftskompatibilitet, säkerhet och miljö <sup>(3)</sup>.
  - d) Medlemsstaten måste visa att projektet bidrar till en sammanhängande strategi för regional utveckling.
37. Kommissionen ska se till att oskäligen snedvridningar av konkurrensen undviks, i synnerhet genom att ta hänsyn till ytterligare intäkter som den utbytta rullande materielen på den berörda linjen skulle kunna medföra för det företag som mottagit stöd, t.ex. genom en försäljning till tredje part eller genom utnyttjande på andra marknader. För detta ändamål kan kommissionen, som villkor för beviljandet av stödet, ålägga det stödmottagande företaget en skyldighet att sälja all eller delar av materiel som det inte längre har användning för på normala marknadsvillkor, för att möjliggöra fortsatt utnyttjande av densamma av andra operatörer; i sådana fall ska intäkterna från försäljningen av den gamla materielen dras av från de godtagbara utgifterna.

<sup>(1)</sup> Kommissionen noterar att detta resonemang, beroende på de specifika omständigheterna i det enskilda fallet, med nödvändig anpassning kan tillämpas på den rullande materiel som används inom ramen för kollektivtrafik på väg, om denna uppfyller de senaste gemenskapsbestämmelserna om nya fordon. Om detta är fallet kommer kommissionen, för likabehandlingens skull, även i sådana situationer att tillämpa det tillvägagångssätt som här beskrivs för rullande materiel inom järnvägssektorn. Kommissionen uppmuntrar medlemsstaterna, när de beviljar denna typ av stöd, att stödja tekniska lösningar med minst miljöbelastning. Kommissionen kommer också att undersöka i vilken utsträckning ett specifikt finansiellt stöd, som leder till högre stödnivåer till förmån för sådana tekniska lösningar, är lämpligt.

<sup>(2)</sup> De regioner som har den lägsta befolkningstätheten består av eller hör till regioner på NUTS-II-nivå med en befolkningstäthet på 8 invånare/km<sup>2</sup> eller lägre och inbegriper angränsande mindre områden som uppfyller samma kriterium för befolkningstäthet.

<sup>(3)</sup> Stöd som är avsett för förvärv av nya transportfordon och som går utöver gemenskapsnormerna, eller som höjer miljöskyddsnivån i avsaknad av gemenskapsnormer, är möjliga inom ramen för riktlinjerna för statligt stöd till miljöskydd.

38. Mer generellt kommer kommissionen att försäkra sig om att stödet inte används på felaktigt sätt. Övriga villkor i riktlinjerna för statligt regionalstöd, särskilt vad beträffar stödtaken, regionalstödskartorna och reglerna om kumulering, är tillämpliga. Kommissionen noterar att de specifika linjerna i fråga i vissa fall kan sträcka sig över regioner på vilka olika stödtag tillämpas i enlighet med regionalstödskartan. I sådana fall kommer kommissionen att tillämpa det högsta stödtag som gäller i de regioner som regelbundet trafikeras av den berörda linjen, och detta proportionellt mot regelbundenheten i denna förbindelse <sup>(1)</sup>.
39. När det gäller investeringsprojekt där de godtagbara utgifterna överskrider 50 miljoner EUR anser kommissionen att det finns anledning att, på grund av särdragen i sektorn för persontransport på järnväg, avvika från punkterna 60–70 i riktlinjerna för statligt regionalstöd. Punkterna 64 och 67 i nämnda riktlinjer förblir emellertid tillämpliga om investeringsprojektet avser rullande materiel som används på en viss linje som betjänar flera regioner.
40. Om det stödmottagande företaget anförtros att tillhandahålla tjänster av allmänt ekonomiskt intresse, vilka omfattar inköp och/eller modernisering av rullande materiel, och om företaget redan erhåller ersättning för detta ändamål, ska denna ersättning beaktas vid fastställandet av det regionalstöd som kan beviljas detta företag. Detta för att undvika överkompensation.

#### 4. SKULDAVSKRIVNINGAR

##### 4.1 Syfte

41. Som nämnts i avsnitt 1.1 har järnvägsföretagen historiskt befunnit sig i en situation där det har rått en obalans mellan deras intäkter och deras kostnader, särskilt deras investeringskostnader. Detta har lett till omfattande skuldbördor, där avbetalningen av skulden utgör en mycket hög belastning för järnvägsföretagen och begränsar deras kapacitet att vidta de investeringar som krävs, både i fråga om infrastruktur som när det gäller utbytet av rullande materiel.
42. I direktiv 91/440/EEG tas uttryckligen hänsyn till denna omständighet. I detta direktivs sjunde skäl anges nämligen att medlemsstaterna bör "säkerställa att de befintliga, offentligt ägda eller offentligt styrda järnvägsföretagen ges en sund ekonomisk struktur" och att en "ekonomisk omplanering" därför kan bli nödvändig. I artikel 9 i direktivet föreskrivs att medlemsstaterna i samband med de "befintliga, offentligt ägda eller styrda järnvägsföretagen ska använda lämpliga medel för att hjälpa till att minska skulderna hos sådana företag till en nivå som inte förhindrar en sund finansiell förvaltning och hjälpa till att förbättra deras finansiella situation". I punkt 3 i samma artikel föreskrivs att statligt stöd som ges "för att avveckla de skulder som anges i denna artikel" ska beviljas enligt artiklarna 73, 87 och 88 i EG-fördraget.
43. I början av 1990-talet, efter det att direktiv 91/440/EEG trätt i kraft, genomförde medlemsstaterna en omfattande minskning av järnvägsföretagens skulder. Omstruktureringen av järnvägsföretagens skulder tog sig vid denna tidpunkt följande olika former:
  - a) En hel eller delvis överföring av skulderna till det organ som har ansvaret för infrastrukturens förvaltning, som gjorde det möjligt för järnvägsföretaget att bedriva verksamheten på en sundare finansiell grund. Denna överföring kunde genomföras vid en åtskillnad mellan de verksamheter som avsåg driften av transporttjänster och infrastrukturens förvaltning.
  - b) Inrättandet av separata organ för finansiering av infrastrukturprojekt (till exempel höghastighetslinjerna), som gjorde det möjligt att minska den finansiella börda som finansieringen av dessa nya infrastrukturer i framtiden skulle ha inneburit för järnvägsföretagen.
  - c) En finansiell omstrukturering av järnvägsföretagen, särskilt genom hel eller delvis avskrivning av skulderna.

<sup>(1)</sup> Om den aktuella linjen eller tjänsten systematiskt (dvs. vid varje resa) betjänar den region för vilken det högsta stödtaget tillämpas, ska detta stödtag tillämpas på samtliga godtagbara utgifter. Om den region för vilken det högsta stödtaget tillämpas endast betjänas tillfälligt, ska detta stödtag endast tillämpas på den del av de godtagbara utgifterna som används för förbindelsen till denna region.



44. Dessa tre typer av åtgärder har bidragit till att förbättra järnvägsföretagens finansiella situation på kort sikt. Skuldbördan har minskat i förhållande till passivsidan i dess helhet, på samma sätt som räntebetalningarnas andel av driftskostnaderna har minskat. Skuldlättningen har generellt gjort det möjligt för järnvägsföretagen att förbättra sin finansiella situation på grund av en minskning av betalningarna för kapital och räntor. Sådana lättnader har dessutom kunnat bidra till att sänka räntorna, vilket har en väsentlig inverkan på avbetalningen av skulden.
45. Kommissionen konstaterar dock att skuldnivån är oroväckande hög hos ett flertal järnvägsföretag. I flera av dessa företag är skuldnivån högre än vad som är godtagbart för ett kommersiellt företag, de kan inte alltid självfinansiera verksamheten och/eller inte finansiera sina investeringsbehov genom de intäkter som nuvarande och framtida transportverksamheter ger. I de medlemsstater som anslutit sig till gemenskapen efter den 1 maj 2004 kan man dessutom konstatera att skuldnivån för företagen inom sektorn är mycket högre än i resten av gemenskapen.
46. Detta faktum återspeglas i gemenskapslagstiftarens val att inte ändra bestämmelserna i direktiv 91/440/EEG i samband med antagandet av direktiven 2001/12/EG och 2004/51/EG. Dessa bestämmelser inryms sålunda i det regelverk som utgörs av de på varandra följande järnvägspaketet.
47. Syftet med detta kapitel är att närmare ange det sätt på vilket kommissionen avser att, mot bakgrund av detta krav som ställs i sekundärlagstiftningen, tillämpa fördragets bestämmelser om statligt stöd på mekanismerna för att minska järnvägsföretagens skuldsättning.

#### 4.2 Förekomst av statligt stöd

48. Inledningsvis erinrar kommissionen om att grundprincipen om oförenliga stöd i artikel 87.1 i fördraget endast gäller stöd som "snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion", och endast "i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna". Enligt fast rättspraxis ska ett finansiellt stöd som ges av en stat anses påverka handeln inom gemenskapen om det stärker ett företags ställning i förhållande till andra, konkurrerande företag i denna handel <sup>(1)</sup>.
49. Varje åtgärd som kan tillskrivas staten och som leder till en hel eller partiell avskrivning av skulder till förmån specifikt för ett eller flera järnvägsföretag och som ges med hjälp av statliga resurser faller sålunda inom tillämpningsområdet för artikel 87.1 i fördraget, om järnvägsföretaget i fråga är aktivt på marknader som är öppna för konkurrens och om avskrivningen av skulder stärker dess ställning på minst en av dessa marknader.
50. Kommissionen erinrar om att direktiv 2001/12/EG öppnade marknaden för internationell godstrafik på järnväg för konkurrens inom hela det transeuropeiska järnvägsnätet för godstransport från och med den 15 mars 2003. Därför anser kommissionen att marknaden, generellt sett, öppnades för konkurrens senast den 15 mars 2003.

#### 4.3 Förenlighet

51. När en skuldavskrivning för ett järnvägsföretag utgör ett statligt stöd som omfattas av artikel 87.1 i fördraget ska den anmälas till kommissionen i enlighet med artikel 88 i fördraget.
52. Som regel måste ett sådant stöd granskas på grundval av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter av år 2004 (nedan kallade "2004 års riktlinjer för stöd till omstrukturering"), om inte annat följer av kapitel 5 i föreliggande riktlinjer.
53. I de särskilda fall då de avskrivna skulderna uteslutande avser samordning av transporter, ersättning för trafikplikt eller harmonisering av redovisningsregler, kommer förenligheten att granskas på grundval av artikel 73 i fördraget, de föreskrifter som antagits för genomförandet av detta och reglerna för harmonisering av redovisningsreglerna <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Domstolens dom av den 17 september 1980, mål 730/79, "Philip Morris Holland mot kommissionen", REG 1980, s. 2671, punkt 11.

<sup>(2)</sup> Förordning (EEG) nr 1192/69.

54. Mot bakgrund av artikel 9 i direktiv 91/440/EEG anser kommissionen vidare att sådana stöd måste kunna godkännas i avsaknad av en finansiell omstrukturering, på vissa villkor, när avskrivningen avser gamla skulder som uppstått före ikraftträdandet av direktiv 2001/12/EG, i vilket villkoren för sektorns öppnande för konkurrens fastläggs.
55. Kommissionen bedömer att stöd av denna typ förvisso kan vara förenliga i den mån som de syftar till att underlätta övergången till en öppen järnvägsmarknad, enligt artikel 9 i direktiv 91/440/EG <sup>(1)</sup>. Kommissionen anser följaktligen att dessa stöd kan betraktas som förenliga med den inre marknaden, på grundval av artikel 87.3 c i fördraget <sup>(2)</sup>, förutsatt att nedanstående villkor är uppfyllda.
56. För det första måste stödet avse att kompensera skulder som är tydligt fastställda och individualiserade och som uppkommit före den 15 mars 2001, dvs. det datum då direktiv 2001/12/EG trädde i kraft. Stödet får under inga omständigheter överstiga summan av dessa skulder. För medlemsstater som anslutit sig till gemenskapen efter den 15 mars 2001 är det relevanta datumet det datum då landet anslöt sig till gemenskapen. Syftet med artikel 9 i direktiv 91/440/EEG, vilket kvarstår i de efterföljande direktiven, var att råda bot på en skuldsättningsnivå som ackumulerats i ett sammanhang där man ännu inte hade fattat beslut om öppnandet av marknaden på gemenskapsnivå.
57. För det andra ska de berörda skulderna vara direkt knutna till järnvägstransportverksamhet eller till verksamheter som avser förvaltning, uppbyggnad eller utnyttjande av järnvägsinfrastruktur. De skulder som tas upp för att genomföra investeringar som inte är direkt knutna till järnvägstransporter och/eller järnvägsinfrastrukturer är inte stödberättigande.
58. För det tredje ska skuldavskrivningen göras till förmån för företaget med en extremt hög skuldnivå, vilken utgör ett hinder för en sund finansiell förvaltning av desamma. Stödet måste vara nödvändigt för att avhjälpa denna situation i den meningen att den förutsägbara utvecklingen av konkurrensen på marknaden inte ger företaget möjlighet att inom en förutsägbar framtid sanera sina finanser. Vid bedömningen av detta kriterium ska hänsyn tas till de produktivitetsvinster som skäligen kan förväntas av företaget.
59. För det fjärde får stödet inte överskrida det som är nödvändigt för detta ändamål. På denna punkt ska även konkurrensens framtida utveckling beaktas. Stödet ska under alla förhållanden inte på kort sikt försätta företaget i en gynnsammare situation än ett genomsnittligt och välskött företag med samma verksamhetsprofil.
60. För det femte ska skuldavskrivningen inte ge företaget en konkurrensmissig fördel som är av sådan art att den hindrar utvecklingen av en effektiv konkurrens på marknaden, exempelvis genom att företag som står utanför dessa marknader eller nya aktörer avskräcks från att ta sig in på vissa nationella eller regionala marknader. Ett särskilt krav är att stöd avsett att avskriva skulder inte får finansieras med hjälp av uttag av avgifter från andra järnvägsoperatörer <sup>(3)</sup>.
61. Om dessa villkor uppfylls bidrar åtgärderna för skuldavskrivning till det mål som anges i artikel 9 i direktiv 91/440/EEG, utan att medföra en oproportionerlig snedvridning av konkurrensen och handeln mellan medlemsstaterna. De kan följaktligen anses vara förenliga med den gemensamma marknaden.

## 5. STÖD TILL OMSTRUKTURERING AV JÄRNVÄGSFÖRETAG – OMSTRUKTURERING AV EN GODSTRANSPORTGREN

### 5.1 Syfte

62. Utan att det påverkar tillämpningen av specifika bestämmelser bedömer kommissionen förenligheten hos statligt stöd till omstrukturering av företag i svårigheter inom järnvägssektorn på grundval av 2004 års riktlinjer för stöd till omstrukturering. Dessa riktlinjer omfattar i praktiken inga undantag för järnvägsföretag.

<sup>(1)</sup> Kommissionen tillämpar, i analogi med detta, vissa villkor som fastlagts i kommissionens meddelande om analysmetodik för stöd i samband med så kallade *stranded costs* av den 26 juli 2001, SEK(2001) 1238.

<sup>(2)</sup> Utan att det påverkar tillämpningen av förordningarna (EEG) nr 1191/69, (EEG) nr 1107/70 och (EEG) nr 1192/69.

<sup>(3)</sup> Utan att det påverkar tillämpningen av direktiv 2001/14/EG.

63. Generellt är en företagsenhet, det vill säga en ekonomisk enhet utan egen status som juridisk person, inte berättigad till omstruktureringsstöd. 2004 års riktlinjer för stöd till omstrukturering tillämpas i praktiken enbart på "företag i svårigheter". I dessa riktlinjer, punkt 13, fastställs bland annat att ett företag "som ingår i eller håller på att tas över av en koncern är i princip inte berättigat till stöd till omstrukturering, förutom om det kan visas att det endast är det berörda företaget som är i svårigheter och att svårigheterna inte är en följd av en godtycklig kostnadsfördelning inom koncernen och att företagets svårigheter är så allvarliga att de inte kan åtgärdas inom koncernen". Det är med desto mer rätt lämpligt att undvika att en artificiell indelning hindrar en förlustbringande verksamhet inom ett givet företag från att åtnjuta stöd med hjälp av offentliga medel.
64. Kommissionen anser emellertid att den europeiska sektorn för godstransporter på järnväg för närvarande befinner sig i en alldeles särskild situation som medför att man, med hänsyn till det gemensamma intresset och under vissa omständigheter, kan överväga att betrakta stöd till ett järnvägsföretag – om stödet gör det möjligt att avhjälpa en svår situation för godsverksamheten i detta företag – som förenligt med den gemensamma marknaden.
65. Idag är konkurrenssituationen för godstransportverksamheter inom järnvägssektorn i praktiken en helt annan än den som råder för passagerartransporter. De nationella marknaderna för godstransporter har faktiskt öppnats för konkurrens. Marknaderna för passagerartransporter på järnväg kommer däremot inte att öppnas för konkurrens före den 1 januari 2010.
66. Den här situationen har en finansiell effekt eftersom godstransportverksamheten i princip endast styrs av affärsrelationerna mellan transportköpare och transportörer. I gengäld kan den finansiella jämvikten i passagerartransportverksamheten också grunda sig på de offentliga myndigheternas intervention genom ersättningar för allmännyttiga tjänster.
67. Flera europeiska järnvägsföretag har emellertid inte gjort någon juridisk åtskillnad mellan passagerartransport på järnväg och godstransport, eller har genomfört denna åtskillnad först nyligen. Enligt nu gällande gemenskapslagstiftning är det för övrigt inte obligatoriskt att genomföra en sådan juridisk åtskillnad.
68. För övrigt är vitaliseringen av godstransporterna sedan flera år en av de viktigaste prioriteringarna i den europeiska transportpolitiken. Skälen för detta redovisas i kapitel 1 i föreliggande riktlinjer.
69. En följd av denna särskilda karaktär hos godstransport på järnväg är att det krävs ett anpassat tillvägagångssätt, vilket också har erkänts i kommissionens beslutspraxis <sup>(1)</sup> på grundval av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter <sup>(2)</sup> av år 1999.
70. Syftet med detta avsnitt är att ange – mot bakgrund av denna beslutspraxis hos kommissionen och med beaktande av de ändringar som genom 2004 års riktlinjer för stöd till omstrukturering gjordes av motsvarande riktlinjer från 1999 – hur kommissionen avser att tillämpa detta tillvägagångssätt i framtiden.
71. Med hänsyn till de risker som understryks ovan är detta tillvägagångssätt anpassat till den aktuella situationen, och det kommer att tillämpas endast för "godstransportgrenarna" i järnvägsföretag. Vidare kommer det att tillämpas endast under en övergångsperiod, dvs. för de omstruktureringar som anmäls före den 1 januari 2010, det datum då marknaderna för passagerartransporter på järnväg ska vara öppna för konkurrens.
72. Dessutom vill kommissionen ta hänsyn till det faktum att järnvägsföretagen, i ett ökande antal medlemsstater, har anpassat sin organisation till den särskilda utvecklingen inom godstransport och passagerartransport genom att genomföra en juridisk åtskillnad av sin godstransportverksamhet. Kommissionen kommer således att kräva, inom ramen för omstruktureringen och som en förutsättning för beviljande av stöd, att den berörda godstransportgrenen åtskiljs juridiskt genom att den ombildas till ett affärsföretag. Kommissionen konstaterar att en sådan åtskillnad innebär, tillsammans med andra lämpliga åtgärder, ett betydande bidrag till förverkligandet av två mål: att utesluta all kors-subsventionering mellan den omstrukturerade grenen och resten av företaget och att säkerställa att alla ekonomiska kontakter mellan dessa två verksamhetsgrenar blir varaktiga och upprätthålls på kommersiell basis.

(<sup>1</sup>) Se kommissionens beslut av den 2 mars 2005, stöd N 386/04, Frankrike – stöd för omstrukturering av SNCF:s godstrafik-avdelning (EUT C 172, 12.7.2005, s. 3).

(<sup>2</sup>) EGT C 288, 9.10.1999, s. 2.

73. För att undvika all ovisshet ska 2004 års riktlinjer för stöd till omstrukturering vara tillämpliga fullt ut på granskningen av de stöd som avses i detta kapitel, utom för de undantag som anges uttryckligen nedan.

## 5.2 Stödberättigande

74. Kriteriet för stödberättigande måste anpassas så att det även omfattar situationer där en "godstransportgren" hos ett järnvägsföretag utgör en enhetlig och varaktig ekonomisk enhet, som kommer att åtskiljas i juridiskt hänseende från resten av företaget i samband med omstruktureringen och före beviljandet av stödet, och som har sådana svårigheter att denna "godstransportgren", om den hade varit åtskild från järnvägsföretaget, skulle ha utgjort ett "företag i svårigheter" i den mening som avses i 2004 års riktlinjer för stöd till omstrukturering.
75. Detta innebär i synnerhet att den berörda företagsgrenen ska ha drabbats av allvarliga inre svårigheter, som inte är en följd av en godtycklig fördelning av kostnaderna inom ramen för järnvägsföretaget.
76. För att den gren som ska omstruktureras ska utgöra en enhetlig och varaktig ekonomisk enhet måste den omfatta all godstransportverksamhet inom järnvägsföretaget, och detta från industriell, kommersiell, redovisningsmässig och finansiell synpunkt. Det ska vara möjligt att tillräkna denna gren förluster, och egna tillgångar eller eget kapital, så att de ekonomiska realiteterna i den situation som företagsgrenen befinner sig i avspeglas i tillräcklig utsträckning för att man på ett konsekvent sätt ska kunna utvärdera det kriterium som fastläggs i punkt 10 i 2004 års riktlinjer för stöd till omstrukturering <sup>(1)</sup>.
77. Vid bedömningen av huruvida en gren är i svårigheter i den mening som avses ovan, kommer kommissionen att beakta möjligheterna hos resten av järnvägsföretaget att säkerställa saneringen av den gren som ska omstruktureras.
78. Även om den situation som beskrivits inte omfattas direkt av 2004 års riktlinjer för stöd till omstrukturering som, i punkt 12, utesluter nybildade företag från sitt tillämpningsområde, anser kommissionen att stöd för omstrukturering kan beviljas i detta sammanhang för att ge det dotterbolag som skapas genom den juridiska åtskillnaden förutsättningar att verka på marknaden. Här avses endast situationer där det dotterbolag som ska skapas till följd av den juridiska åtskillnaden omfattar hela "godsgrenen", så som den beskrivs i den särredovisning som upprättats i enlighet med artikel 9 i direktiv 91/440/EEG, och omfattar alla tillgångar, alla skulder, allt kapital, alla åtaganden utanför balansräkningen och hela den arbetsstyrka som tillhör grenen.
79. Av samma skäl konstaterar kommissionen att när ett järnvägsföretag nyligen har genomfört en juridisk åtskillnad av sin "godsgren", och om denna företagsgren uppfyller de villkor som fastläggs ovan, ska dotterbolaget i fråga inte betraktas som ett nybildat företag i den mening som avses i punkt 12 i 2004 års riktlinjer för stöd till omstrukturering, och ska således inte uteslutas ur tillämpningsområdet för dessa riktlinjer.

## 5.3 Återställande av långsiktig lönsamhet

80. Kommissionen kommer att försäkra sig om att villkoren för ett återställande av den långsiktiga lönsamheten enligt 2004 års riktlinjer för stöd till omstrukturering är uppfyllda <sup>(2)</sup>, men också att omstruktureringen gör det möjligt att säkerställa en omvandling av godstransportverksamheten från en skyddad verksamhet, som åtnjuter exklusiva rättigheter, till en konkurrenskraftig verksamhet inom

<sup>(1)</sup> I punkt 10 i riktlinjerna för stöd till omstrukturering fastläggs följande: "Oavsett storlek anses ett företag enligt dessa riktlinjer principiellt finnas i svårigheter under följande omständigheter:

- Om det är fråga om ett bolag med begränsat personligt ansvar för bolagsmännen, när över hälften av det tecknade kapitalet har förlorats och mer än en fjärdedel av detta kapital förlorats under de senaste tolv månaderna.
- Om det är fråga om ett bolag med obegränsat personligt ansvar för bolagets skuld för åtminstone några av bolagsmännen, när över hälften av det bokföringsmässiga egna kapitalet har förlorats och mer än en fjärdedel av detta kapital förlorats under de senaste tolv månaderna.
- För alla bolagsformer, när det uppfyller villkoren i nationell lagstiftning för att vara föremål för ett kollektivt insolvensförfarande".

<sup>(2)</sup> Se särskilt punkterna 34–37 i riktlinjerna för statligt stöd till omstrukturering.

ramen för en öppnad marknad. Denna omstrukturering måste således omfatta alla aspekter av transportverksamheten – från industriell, kommersiell och finansiell synpunkt. Den omstruktureringsplan som krävs i riktlinjerna för stöd till undsättning och omstrukturering <sup>(1)</sup> ska i synnerhet göra det möjligt att säkerställa en kvalitets-, tillförlitlighets- och servicenivå som är förenlig med kundernas krav.

#### 5.4 Förebyggande av oproportionerlig snedvridning av konkurrensen

81. I sin analys av de åtgärder som vidtas för att förebygga all oproportionerlig snedvridning av konkurrensen kommer kommissionen, i enlighet med riktlinjerna för stöd till omstrukturering, också att stödja sig på följande faktorer:
- a) Skillnaderna i de ekonomiska modellerna för järnvägstransporter och andra transportslag.
  - b) Gemenskapens mål att uppnå ökad balans mellan olika transportslag.
  - c) Konkurrensläget på marknaden vid tidpunkten för omstruktureringen (grad av integration, tillväxtpotential, befintliga konkurrenter och utvecklingsutsikter).

#### 5.5 Stöd reducerat till ett minimum

82. Bestämmelserna i 2004 års riktlinjer för stöd till omstrukturering är tillämpliga för verifiering av detta kriterium. För detta ändamål ska företagets egna bidrag inkludera det bidrag som lämnas av den "godsgren" som kommer att åtskiljas juridiskt från järnvägsföretaget. Kommissionen anser emellertid att den europeiska järnvägstransportsektorns helt specifika situation, som beskrivs ovan, kan utgöra ett undantagsfall i den mening som avses i punkt 44 i nämnda riktlinjer. Kommissionen kan således godkänna mindre egna bidrag än de som föreskrivs i 2004 års riktlinjer för stöd till omstrukturering, under förutsättning att det egna bidrag som lämnas av godsgrenen är så stort som möjligt utan att äventyra verksamhetens lönsamhet.

#### 5.6 Principen om att stöd bara får beviljas en enda gång

83. Principen om att stöd bara får beviljas en enda gång är tillämplig på det juridiskt åtskilda dotterbolaget, varvid det anmälda omstruktureringsstödet betraktas som det första omstruktureringsstödet för detta företag. Det omstruktureringsstöd som godkänts enligt villkoren i detta kapitel är emellertid inte relevant för tillämpningen av denna princip på resten av järnvägsföretaget.
84. För att undvika all ovisshet: Enligt principen om att stöd bara får beviljas en enda gång får stöd för omstrukturering av företagets godsgren, så som dessa stöd beskrivs i detta kapitel, inte beviljas om järnvägsföretaget som helhet redan har mottagit omstruktureringsstöd.

### 6. STÖD SOM TILLGODOSER BEHOVET AV SAMORDNING AV TRANSPORTER

#### 6.1 Syfte

85. I enlighet med vad som redan nämnts har artikel 73 i fördraget genomförts genom förordningarna (EEG) nr 1107/70 och (EEG) nr 1191/69, som kommer att upphävas genom kollektivtrafikförordningen. Kollektivtrafikförordningen kommer följaktligen enbart att vara tillämplig på markbunden passagerartransport. Den kommer inte att omfatta godstransport på järnväg, för vilken stöd till samordning av transporter fortsätter att omfattas enbart av artikel 73 i fördraget.
86. Artikel 9 i kollektivtrafikförordningen som gäller stöd till samordning av transporter samt stöd till forskning och utveckling gäller dessutom uttryckligen utan att det påverkar tillämpningen av artikel 73 i fördraget, som alltså kommer att kunna användas direkt för att motivera förenligheten hos stöd till samordning av passagerartransport på järnväg.
87. Syftet med detta kapitel är alltså att fastställa de kriterier som gör det möjligt för kommissionen att, på grundval av artikel 73 i fördraget, granska förenligheten hos stöd till samordning av transporter i allmänhet (avsnitt 6.2) och vad beträffar vissa specifika former av stöd (avsnitt 6.3). Kommissionen erinrar om att de generella principerna för tillämpning av artikel 73 i fördraget naturligtvis är relevanta vid bedömningen av statliga stöd med hänsyn till kollektivtrafikförordningen, men att föreliggande riktlinjer inte behandlar tillämpningsföreskrifter för förordningen i fråga.

<sup>(1)</sup> Se särskilt avsnitt 3.2 i riktlinjerna för statligt stöd till omstrukturering av företag.

## 6.2 Allmänna överväganden

88. Enligt artikel 73 i fördraget är allt stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter förenligt. EG-domstolen har i sin praxis fastställt att enligt denna artikel är "stöd till transporter endast förenliga med fördraget i klart fastställda fall samt under förutsättning att dessa stöd inte skadar gemenskapens allmänna intressen" <sup>(1)</sup>.
89. Begreppet "samordning av transporter" som används i artikel 73 i fördraget har en innebörd som går utöver den enkla omständigheten att underlätta utvecklingen av en ekonomisk verksamhet. Det förutsätter en intervention av offentliga myndigheter som syftar till att styra utvecklingen i transportsektorn i linje med det gemensamma intresset.
90. De framsteg som gjorts när det gäller liberaliseringen inom sektorn för markbundna transporter har i vissa avseenden påtagligt minskat behovet av samordning. I en effektiv och liberaliserad sektor kan samordningen i princip uppstå som ett resultat av marknadskrafternas effekter. Som anges ovan krävs dessutom fortfarande att investeringarna i utvecklingen av infrastrukturer, i många avseenden, utförs av de offentliga myndigheterna. Dessutom kan åtskilliga marknadsbrister bestå även efter sektorns liberalisering. Det är i synnerhet dessa brister som motiverar intervention av offentliga myndigheter på detta område.
91. För det första medför transportsektorn betydande negativa externa effekter, till exempel mellan användare (trafikstockning), eller gentemot samhället som helhet (föroreningar). Dessa externa effekter är svåra att ta med i beräkningen, bland annat på grund av den inneboende begränsade möjligheten att inkludera de externa kostnaderna, eller helt enkelt de direkta kostnaderna för användning, i prissättningssystemen för tillträde till transportinfrastrukturerna. Detta leder till möjliga skillnader mellan olika transportslag, som borde korrigeras genom stöd från de offentliga myndigheterna till de transportslag som ger upphov till den minsta externa kostnaden.
92. För det andra kan transportsektorn genomgå "samordningssvårigheter" i ekonomisk mening, till exempel i samband med antagandet av en gemensam standard för driftskompatibilitet för järnvägen, eller förbindelserna mellan olika transportnät.
93. För det tredje kan det vara så att järnvägsföretagen inte kan utnyttja alla fördelar av sina ansträngningar när det gäller forskning, utveckling och innovation (positiva externa effekter), vilket också utgör en marknadsbrist.
94. Att det i fördraget finns en specifik grund som gör det möjligt att tillåta stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter vittnar om vikten av dessa risker för marknadsbrister, och om den negativa inverkan som dessa har på gemenskapens utveckling.
95. Stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter ska i princip anses vara förenligt med fördraget.
96. För att ett visst stöd ska anses vara ett stöd som "tillgodoser behovet" av samordning av transporter måste det dock vara nödvändigt och av en rimlig omfattning i förhållande till det eftersträlvade målet. Dessutom får stödets inneboende snedvridning av konkurrensen inte medföra skada för gemenskapens allmänna intressen. Ett stöd som avser att styra om trafikflödet från närsjöfarten till järnvägen kan till exempel inte uppfylla dessa kriterier.
97. Med hänsyn till den snabba utvecklingen inom transportsektorn och följaktligen de behov av samordning som gäller denna, måste slutligen allt stöd som anmäls till kommissionen för att erhålla ett beslut om att detta stöd är förenligt med fördraget, på grundval av dess artikel 73, vara begränsat <sup>(2)</sup> till högst 5 år, för att kommissionen ska ha möjlighet att mot bakgrund av de resultat som uppnåtts ompröva det och i förekommande fall ge tillstånd till en förlängning <sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> EG-domstolens dom av den 12 oktober 1978 i mål 156/77, kommissionen mot Belgien, REG 1978, s. 1881, punkt 10.

<sup>(2)</sup> *Ibidem*.

<sup>(3)</sup> Denna period har fastställts till 10 år för åtgärder som omfattas av artikel 15.1 e i rådets direktiv 2003/96/EG av den 27 oktober 2003 om en omstrukturerad av gemenskapsramen för beskattning av energiprodukter och elektricitet (EUT L 283, 31.10.2003, s. 51). Direktivet senast ändrat genom direktiv 2004/75/EG (EUT L 157, 30.4.2004, s. 100). Se i synnerhet kommissionens beslut av den 2 april 2008, NN 46/B/2006 – Slovakien – befrielse från eller nedsättning av punktskatter enligt rådets direktiv 2003/96/EG (transportsektorn) (ännu ej offentliggjort).

98. När det gäller järnvägssektorn mer specifikt kan stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter ta sig ett flertal former:
- Stöd till utnyttjande av infrastrukturer, det vill säga stöd som beviljas järnvägsföretag som bär kostnader som avser den infrastruktur de utnyttjar, då de företag som tillhandahåller transporttjänster som förlitar sig på andra transportslag inte bär dessa kostnader.
  - Stöd för att minska de externa kostnaderna, vars syfte är att uppmuntra en modal övergång till järnvägen, eftersom den ger upphov till mindre externa kostnader än vägtransporter.
  - Stöd som främjar driftskompatibilitet och, i den mån de tillgodoser behovet av samordning av transporter, stöd till förmån för förstärkt säkerhet, avskaffande av tekniska hinder och en minskning av bullerstörningar, nedan kallade "stöd till förmån för driftskompatibilitet".
  - Stöd till forskning och utveckling som tillgodoser behovet av samordning av transporter.
99. I följande avsnitt ger kommissionen en detaljerad beskrivning av de villkor som, med hänsyn till dess beslutspraxis, gör det möjligt att för dessa olika typer av stöd till samordning av transporter, säkerställa att stödet i fråga uppfyller villkoren för förenlighet i enlighet med artikel 73 i fördraget. Med hänsyn till den särskilda karaktären hos stöd till forskning och utveckling, behandlas de kriterier som är tillämpliga på denna typ av åtgärder separat.

### 6.3 Specifika kriterier som är tillämpliga på stöd till utnyttjande av järnvägsinfrastrukturer, stöd för att minska de externa kostnaderna och stöd som främjar driftskompatibilitet

100. Bedömningen av förenligheten hos stöd till utnyttjande av infrastrukturer, stöd för att minska de externa kostnaderna och stöd som främjar driftskompatibilitet med hänsyn till artikel 73 i fördraget överensstämmer med kommissionens beslutspraxis vid tillämpningen av artikel 3.1 b i förordning (EEG) nr 1107/70. Följande detaljerade villkor framstår mot bakgrund av denna praxis som tillräckliga för att ta ställning till stödets förenlighet.

#### 6.3.1 Stödberättigande kostnader

101. De stödberättigande kostnaderna fastställs på grundval av följande faktorer.
102. När det gäller **stöd till utnyttjande av järnvägsinfrastrukturer** utgörs de stödberättigande kostnaderna av de merkostnader för utnyttjande av infrastrukturer som bärs av järnvägstransporter, men inte av ett konkurrerande transportsätt som är mer förorenande.
103. När det gäller **stöd för att minska de externa kostnaderna** utgörs de stödberättigande kostnaderna av den del av de externa kostnaderna som järnvägstransporten gör det möjligt att undvika jämfört med konkurrerande transportslag.
104. Det bör i detta sammanhang erinras om att medlemsstaterna i artikel 10 i direktiv 2001/14/EG ges uttryckligt tillstånd att införa system för ersättning av bevisligen icke täckta miljökostnader, olycksrelaterade kostnader och infrastrukturkostnader i konkurrerande transportslag i den mån dessa kostnader överstiger motsvarande kostnader för järnvägen. Det finns ännu ingen gemenskapslagstiftning genom vilken metoderna för beräkning av avgifter för tillträde till infrastrukturer för de olika markbundna transportslagen harmoniseras. Kommissionen kommer dock, för tillämpningen av dessa riktlinjer, att ta hänsyn till utvecklingen av reglerna för fördelning av infrastrukturkostnader och externa kostnader <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> I artikel 11 tredje stycket i Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/62/EG av den 17 juni 1999 om avgifter för tunga godsfordon för användningen av vissa infrastrukturer (EGT L 187, 20.7.1999, s. 42), ändrat genom direktiv 2006/103/EG (EUT L 363, 20.12.2006, s. 344, fastställs att "Senast den 10 juni 2008 ska kommissionen, efter att ha undersökt samtliga alternativ, inbegripet kostnader relaterade till miljö, buller, överbelastning och hälsa, ta fram en allmängiltig, öppen och begriplig modell för beräkning av samtliga externa kostnader, som ska ligga till grund för framtida beräkningar av infrastrukturavgifter). Denna modell ska åtföljas av en konsekvensanalys av internaliseringen av de externa kostnaderna för samtliga transportmedel och en strategi för ett stegvist genomförande av denna modell för samtliga transportmedel". Inom ramen för utarbetandet av ett meddelande om internaliseringen av kostnaderna för att realisera detta mål, offentliggjorde Europeiska kommissionen den 16 januari 2008 en handbok där man samlat hittills genomförda studier om externa kostnader inom transportsektorn ([http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm)). Denna handbok, som tagits fram gemensamt av flera institut som bedriver forskning om transport, kan användas, tillsammans med andra faktorer, för att fastställa de stödberättigande kostnaderna. Kommissionen har för övrigt i dokument KOM(1998) 466 offentliggjort en vitbok med titeln "Rättvisa trafikavgifter: en modell för ett stegvist införande av gemensamma avgiftsprinciper för transportinfrastruktur i EU" (Europeiska unionens bulletin – Tillägg 3/98).

105. Såväl för stöd till utnyttjande av infrastrukturer som stöd för att minska de externa kostnaderna måste medlemsstaterna tillhandahålla en jämförande, tydlig, motiverad och kvantifierad kostnadsanalys, som beaktar järnvägstransporter och de alternativa lösningar som grundar sig på andra transportslag <sup>(1)</sup>. Den beräkningsmetod som använts och de gjorda beräkningarna ska offentliggöras <sup>(2)</sup>.
106. När det gäller **stöd som främjar driftskompatibilitet** omfattar de stödberättigande kostnaderna, i den mån de bidrar till målet avseende samordning av transporter, alla investeringar som avser installation av säkerhets- och driftskompatibilitetssystem <sup>(3)</sup>, eller minskning av bullerstörningar, både på området för järnvägsinfrastrukturer och på området för rullande materiel. Stödet täcker särskilt kostnader för investeringar knutna till uppbyggnaden av ERTMS (European Rail Traffic Management System) och till alla andra liknande åtgärder som kan bidra till att avskaffa tekniska hinder för den europeiska marknaden för järnvägstjänster <sup>(4)</sup>.

### 6.3.2 Ett stöds nödvändighet och rimliga omfattning

107. Kommissionen anser att det finns presumtion för ett stöds nödvändighet och rimliga omfattning om stödnivån understiger följande värden:
- För stöd till utnyttjande av infrastrukturer, 30 % av den totala kostnaden för järnvägstransporter upp till 100 % av de stödberättigande kostnaderna <sup>(5)</sup>.
  - För stöd för att minska de externa kostnaderna, 30 % <sup>(6)</sup> av den totala kostnaden för järnvägstransporter upp till 50 % av de stödberättigande kostnaderna <sup>(7)</sup>.
  - För stöd som främjar driftskompatibilitet, 50 % av de stödberättigande kostnaderna.
108. För stöd som går utöver dessa tröskelvärden är det upp till medlemsstaterna att visa att de berörda åtgärderna är nödvändiga och proportionerliga <sup>(8)</sup>.
109. Både när det gäller stöd till utnyttjande av järnvägsinfrastrukturer och stöd för att minska de externa kostnaderna måste stödet vara strikt begränsat till ersättning för de resurskostnader som är knutna till utnyttjandet av järnvägstransporter snarare än till ett transportslag som är mer förorenande. Om det finns flera konkurrerande och alternativa lösningar som leder till högre föroreningsnivåer än järnvägstransporten, ska den valda gränsen motsvara mellanskillnaden i förhållande till de högsta kostnaderna bland dessa olika lösningar. Om de stödnivåer som anges i punkt 108 iakttas kan det antas att kriteriet för avsaknad av överkompensation är uppfyllt.

<sup>(1)</sup> Medlemsstaterna kan hitta anvisningar om de olika metoderna för beräkning av externa kostnader i bilaga 2 till kommissionens grönbok "För korrekta och effektiva priser på transportområdet" (Europeiska unionens bulletin – Tillägg 2/96; KOM(1995) 691 slutlig) och i en undersökning som kommissionen ska lägga fram senast den 16 januari 2008. (Se artikel 11 i direktiv 1999/62/EG).

<sup>(2)</sup> Artikel 10 i direktiv 2001/14/EG.

<sup>(3)</sup> Se särskilt rådets direktiv 96/48/EG av den 23 juli 1996 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för höghastighetståg (EGT L 235, 17.9.1996, s. 6), ändrat genom direktiv 2007/32/EG (EUT L 141, 25.6.2007, s. 63) och Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/16/EG av den 19 mars 2001 om driftskompatibiliteten hos det transeuropeiska järnvägssystemet för konventionella tåg (EGT L 110, 20.4.2001, s. 1). Direktivet senast ändrat genom direktiv 2007/32/EG.

<sup>(4)</sup> Vid beräkningen av stödberättigande kostnader tas hänsyn till eventuella förändringar av avgifterna för utnyttjande av infrastruktur på grundval av den rullande materielens prestanda (i synnerhet bullerprestanda).

<sup>(5)</sup> Se kommissionens beslut av den 27 december 2006 om stöd N 574/05, förlängning av befintlig stödordning N 335/03 – Italien – Friuli-Venezia Giulia – stöd för inrättandet av höghastighetsförbindelser (EUT C 133, 15.6.2007, s. 6); kommissionens beslut av den 12 oktober 2006 om stöd N 427/06, Förenade kungariket – Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS) (EUT C 283, 21.11.2006, s. 10).

<sup>(6)</sup> Enligt bilaga 1 till Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1692/2006 av den 24 oktober 2006 om inrättande av det andra Marco Polo-programmet om beviljande av ekonomiskt gemenskapsstöd till förbättring av godstransportsystemets miljöprestanda (Marco Polo II) och om upphävande av förordning (EG) nr 1382/2003 (EUT L 328, 24.11.2006, s. 1) – får det ekonomiska gemenskapsstödet till en trafikomställningsåtgärd uppgå till högst 35 % av de totala utgifter som är nödvändiga för att åtgärdens mål ska uppnås och som uppstått på grund av denna. I föreliggande riktlinjer, vad gäller statliga stöd till samordning av transporter, är kriteriet 30 % av de samlade kostnaderna för järnvägstransporter.

<sup>(7)</sup> Se kommissionens beslut av den 22 december 2006 om stöd N 552/06, Danmark, förlängning av miljöstöddordningen för godstransport på järnväg (EUT C 133, 15.6.2007, s. 5), och kommissionens beslut av den 12 oktober 2006 om stöd N 427/06 – Förenade kungariket – Rail Environmental Benefit Procurement Scheme (REPS), beslutet citerat ovan.

<sup>(8)</sup> Detta kunde vara fallet för driftkompatibilitetsåtgärder i det transeuropeiska transportnätet enligt den senaste definitionen i Europaparlamentets och rådets beslut 884/2004/EG av den 29 april 2004 om ändring av beslut nr 1692/96/EG om gemenskapens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (EUT L 167, 30.4.2004, s. 1).



110. Om stödmottagaren är ett järnvägsföretag ska det i vart fall styrkas att stödet verkligen fungerar som ett incitament till en modal övergång till järnvägen. Detta kommer i princip att kräva att stödet avspeglas i det pris som tas ut av passageraren eller transportköparen, eftersom det är på den nivån som valet mellan järnvägen och de mer förenande transportslagen görs (<sup>1</sup>).
111. Slutligen, när det specifikt gäller stöd till utnyttjande av infrastruktur och för att minska de externa kostnaderna, ska det finnas realistiska utsikter att upprätthålla den trafik som övergår till järnvägen för att stödet ska leda till en varaktig trafikövergång.

### 6.3.3 Slutsats

112. Stöd till utnyttjande av järnvägsinfrastrukturer, stöd för att minska externa kostnader och stöd som främjar driftkompatibilitet – som är nödvändiga och av en rimlig omfattning och som därmed inte snedvrider konkurrensen på ett sätt som strider mot allmänna intressen – ska betraktas som förenliga enligt artikel 73 i EG-fördraget.

## 6.4 Förenligheten hos stöd till forskning och utveckling

113. På området för markbundna transporter föreskrivs i artikel 3.1 c i förordning (EEG) nr 1107/70, antagen på grundval av artikel 73 i EG-fördraget, möjligheten att bevilja stöd till forskning och utveckling. Kommissionen har nyligen utvecklat en praxis när det gäller tillämpningen av denna bestämmelse (<sup>2</sup>).
114. I artikel 9.2 b i kollektivtrafikförordningen återges texten i artikel 3.1 c i förordning (EEG) nr 1107/70. På grundval av denna bestämmelse ska stöd vars ändamål är att främja forskning om eller utveckling av för gemenskapen som helhet mer ekonomiska transportsystem och transportteknik, som är begränsat till forsknings- och utvecklingsstadiet och som inte omfattar kommersiellt utnyttjande av sådana transportsystem och transportteknik anses tillgodose behovet av samordning av transporter.
115. Artikel 9.2 b gäller för övrigt utan att det påverkar tillämpningen av artikel 87 i fördraget. Följaktligen kan stöd till forskning, utveckling och innovation på området passagerartransporter, när de inte omfattas av artikel 9 i kollektivtrafikförordningen, och stöd som endast avser godstransport, anses vara förenliga enligt artikel 87.3 c i fördraget.
116. Kommissionen har i det avseendet i gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till forskning, utveckling och innovation (<sup>3</sup>) (nedan kallade: "gemenskapsramen") fastställt de villkor enligt vilka den kommer att förklara stöd av detta slag för förenliga med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c i fördraget. Gemenskapsramen gäller "för statliga stöd till forskning, utveckling och innovation inom samtliga sektorer som omfattas av fördraget. Den ska också gälla för sådana sektorer där det finns särskilda gemenskapsregler om statliga stöd, om inget annat sägs i dessa särskilda regler" (<sup>4</sup>). Gemenskapsramen i fråga är alltså tillämplig på stöd till forskning, utveckling och innovation inom den sektor för järnvägstransporter som inte omfattas av tillämpningsområdet för artikel 3.1 c i förordning (EEG) nr 1107/70 eller artikel 9 i kollektivtrafikförordningen (efter ikraftträdandet av denna förordning).
117. Det är inte uteslutet att förenligheten hos stöd till forskning och utveckling kan analyseras direkt på grundval av artikel 73 i fördraget när sådana stöd syftar till att tillgodose behovet av samordning av transporter. I så fall bör det verifieras att ovannämnda villkor är uppfyllda, i synnerhet det faktum att

(<sup>1</sup>) För åtgärder som omfattas av artikel 15.1 e i direktiv 2003/96/EG, kan en inverkan på transportpriset tas för given, om inte motsatsen bevisas. Se i synnerhet kommissionens beslut av den 2 april 2008, NN 46/B/2006 – Slovakien – befrielse från eller nedsättning av punktskatter enligt rådets direktiv 2003/96/EG (ännu ej offentliggjort).

(<sup>2</sup>) Kommissionens beslut av den 30 maj 2007, stöd N 780/06, Nederländerna, komposittillverkning/lastrum med flera ändamål för fartyg i inlandssjöfart; projektet "CompoCaNord" (EUT C 227, 27.9.2007, s. 5); kommissionens beslut av den 19 juli 2006, stöd N 556/05 – Nederländerna – samordning av transporter – stöd till miljöskydd och innovation inom kollektivtrafikområdet (EUT C 207, 30.8.2006); kommissionens beslut av den 20 juli 2005, stöd N 63/05, Tjeckien – program för energibesparande åtgärder och användning av alternativa bränslen i transportsektorn, EUT C 83, 6.4.2006.

(<sup>3</sup>) EUT C 323, 30.12.2006, s. 1.

(<sup>4</sup>) Ibidem punkt 2.1.

stödet måste vara nödvändigt och proportionerligt i förhållande till det eftersträvade målet, och att det inte får strida mot gemenskapens allmänna intressen. Kommissionen anser att de allmänna principer som framställs i gemenskapsramen är relevanta för analysen av dessa olika kriterier.

## 7. STATLIGA GARANTIER TILL JÄRNVÄGSFÖRETAG

118. I kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget på statligt stöd i form av garantier <sup>(1)</sup> fastställs den rättsliga ordning som är tillämplig på statliga garantier, även inom sektorn för järnvägstransporter.
119. I detta tillkännagivande anges i punkt 2.1.3 att kommissionen betraktar också "de förmånliga finansieringsvillkor som beviljas företag vars rättsliga form utesluter konkurs eller andra insolvensförfaranden eller innebär en uttrycklig statlig garanti eller att staten täcker förluster" som stöd i form av garantier.
120. Kommissionen anser på grundval av varaktig praxis att obegränsade garantier inom en sektor som är öppen för konkurrens är oförenliga med EG-fördraget. De kan enligt proportionalitetsprincipen i synnerhet inte motiveras med tjänster i allmänhetens intresse. Det är i praktiken omöjligt att i fråga om en obegränsad garanti kontrollera att stödbeloppet inte överskrider nettokostnaderna för att tillhandahålla den allmännyttiga tjänsten <sup>(2)</sup>.
121. När statliga garantier beviljas företag som bedriver verksamhet på både konkurrensutsatta och icke konkurrensutsatta marknader har kommissionen som praxis att kräva ett fullständigt upphävande av den obegränsade garanti som beviljats företaget i dess helhet <sup>(3)</sup>.
122. Ett flertal järnvägsföretag åtnjuter obegränsade garantier. Dessa garantier är vanligen ett arv efter särskilda bestämmelser om historiska monopol som inrättats för järnvägen innan fördraget trädde i kraft eller innan marknaden för järnvägstransporttjänster öppnades för konkurrens.
123. Enligt information som kommissionen har tillgång till utgör dessa garantier, i mycket stor utsträckning, befintligt stöd. De berörda medlemsstaterna uppmanas att underrätta kommissionen om tillämpningsvillkoren för dessa existerande stödordningar, samt om de åtgärder som planeras för att upphäva dem, i enlighet med det förfarande som beskrivs i avsnitt 8.3.

## 8. SLUTBESTÄMMELSER

### 8.1 Regler om kumulering av stöd

124. De stödtak som fastläggs i dessa riktlinjer är tillämpliga oavsett om det ifrågavarande stödet i sin helhet finansieras med statliga medel eller helt eller delvis finansieras med gemenskapsmedel. De stöd som godkänts genom tillämpning av dessa riktlinjer får varken kumuleras med annat statligt stöd i den mening som avses i artikel 87.1 i EG-fördraget eller med annan gemenskapsfinansiering, om en sådan kumulering leder till en stödnivå som är högre än den som anges i dessa riktlinjer.
125. I fråga om stöd som beviljats för olika ändamål men som avser samma stödberättigande kostnader ska det förmånligaste stödtaket tillämpas.

### 8.2 Tillämpningsdatum

126. Kommissionen kommer att tillämpa dessa riktlinjer från och med den dag då de offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Kommissionen kommer att tillämpa dessa riktlinjer på alla anmälda och icke anmälda stöd i fråga om vilka den fattar beslut efter det att riktlinjerna har offentliggjorts.

<sup>(1)</sup> EGT C 71, 11.3.2000, s. 14.

<sup>(2)</sup> Kommissionens beslut 2005/145/EG av den 16 december 2003 om det statliga stöd som Frankrike genomfört till förmån för EDF samt el- och gassektorn (EUT L 49, 22.2.2005, s. 9); kommissionens beslut av den 24 april 2007, E 12/05 Polen, obegränsad statlig garanti till Poczta Polska (EUT C 284, 27.11.2007, s. 2); kommissionens beslut av den 27 mars 2002, E 10/00 Tyskland, statliga garantier för offentligrättsliga kreditinstitut (EGT C 150, 22.6.2002, s. 7).

<sup>(3)</sup> Ibidem.

### 8.3 Lämpliga åtgärder

127. Kommissionen föreslår i enlighet med artikel 88.1 i EG-fördraget att medlemsstaterna ändrar de befintliga stödordningar som avser de statliga stöd som dessa riktlinjer gäller för att anpassa sig till dessa senast två år efter det att de har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, och detta med förbehåll för de specifika bestämmelser som föreskrivs i kapitlet om statliga garantier. Medlemsstaterna uppmanas att skriftligen bekräfta att de godtar dessa förslag till lämpliga åtgärder senast ett år efter den dag då de offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.
128. Om en medlemsstat underlåter att skriftligt bekräfta sitt godtagande inom ovan nämnda tidsfrist kommer kommissionen att tillämpa artikel 19.2 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 av den 22 mars 1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget <sup>(1)</sup> och vid behov inleda det förfarande som avses i den artikeln.

### 8.4 Giltighetstid och rapport

129. Kommissionen förbehåller sig rätten att ändra dessa riktlinjer. Den kommer att lägga fram en rapport om tillämpningen av riktlinjerna före varje ändring och senast fem år efter det att de har offentliggjorts.

---

<sup>(1)</sup> EGT L 83, 27.3.1999, s. 1. Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 1791/2006.