



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 26.7.2000
KOM(2000) 5 endelig

2000/0023 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om støtte til samordning af transport ad jernbane, landevej og indre vandveje

(forelagt af Kommissionen)

BEGRUNDELSE

Indledning

1. Det er næsten 30 år siden, Rådets forordning (EØF) 1107/70¹ om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje blev vedtaget af Rådet. Dengang blev landtransportvirksomhederne (især inden for jernbanesektoren) og transportnettene i vid udstrækning drevet af medlemsstaterne selv. Da Rådets beslutning 65/271/EØF af 13. maj 1965² om harmonisering af visse bestemmelser, der har indvirkning på konkurrencen inden for transporten med jernbane, ad landeveje og ad sejlbare vandveje havde bekræftet, at landtransportsektoren var omfattet af EF-traktatens almindelige statsstøtteregler, blev det nødvendigt at præcisere, hvad der skulle forstås ved "samordning" i EF-traktatens artikel 73, så grænsen mellem denne undtagelse og de almindelige regler kunne fastslås med sikkerhed. Det var netop hvad Rådets forordning (EØF) 1107/70 søgte at gøre.
2. Siden da har vej-, jernbane- og vandvejssektoren med forskellig hastighed og i forskelligt omfang gennemgået en større liberaliseringsproces. Desuden er der blevet offentliggjort forskellige retningslinjer og andre forskrifter i forbindelse med traktatens artikel 87 og 88. Selv om Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 i nogen grad er blevet ændret af hensyn til denne udvikling, er disse ændringer sket usammenhængende, og der er al mulig grund til en gennemgribende forenkling og kodificering af teksten, så hver enkelt artikels formål modsvarer de nuværende behov. Kommissionen mener, at en sådan klarhed og forenkling bedst opnås ved at erstatte den nuværende forordning med en helt ny.
3. Et af den foreslåede forordnings formål er at klarlægge, hvordan anvendelsen af EF-traktatens artikel 73 skal afspejle transportmarkedets udvikling i tidens løb. Artikel 73 spiller helt afgjort en rolle i forbindelse med finansieringen af infrastruktur. Den foreliggende forordning foreslår derfor en omfattende undtagelse for støtte til transportinfrastrukturens driftsledelse, til udvikling eller drift af infrastruktur og i fragtsektoren for støtte til transportinfrastrukturens brugere, så de får kompensation for de udækkede omkostninger i forhold til konkurrerende transportformer.

Liberalisering af landtransportsektorerne

4. Liberaliseringen inden for landtransport er blevet forsinket af kravet om en særlig lovgivning for markedsadgang i EF-traktatens artikel 71. I modsætning til andre erhvervsgræne, hvor traktatens bestemmelser om den fri ret til at levere tjenesteydelser betød øjeblikkelig liberalisering, er der endnu ikke opnået fri adgang til transportmarkederne. De forskellige foranstaltninger, der siden vedtagelsen af Rådets forordning (EØF) nr. 1107/70 er blevet truffet for at liberalisere retten til at levere landtransportydelser, kan i korthed gengives således:

¹ EFT L 130/1 af 15.6.1970, senest ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 3578/92 (EFT L 364/11 af 12.12.1992), Rådets forordning (EF) nr. 2255/96 (EFT L 304/3 af 27.11.1997) og Rådets forordning (EF) nr. 543/97 (EFT L 84/6 af 26.3.1997).

² EFT 88/1500 af 24.5.1965.

1. VEJTRANSPORT

5. Adgangen til international vejtransport blev åbnet for konkurrence i 1969 ved hjælp af en ordning med fællesskabskvoter. I 1992 vedtog Rådet en forordning, som afskaffede kvantitative restriktioner for adgang til markedet for international vejgodstransport³ fra den 1. januar 1993 og indførte en fællesskabstilladelse, som skulle tildeles transportvirksomhederne efter fælles kvalitetskriterier og gav indehaveren ret til at udføre international vejgodstransport overalt i Fællesskabet. Efter den begrænsede indførelse af cabotage (dvs. transportvirksomheders ret til at udføre transport i andre medlemsstater end deres egen) i juli 1990⁴, vedtog Rådet i juni 1993 en gradvis årlig forøgelse af kvoten, som førte til ophævelse af alle kvantitative restriktioner for cabotagetjenester den 1. juli 1998⁵.
6. Adgangen til det internationale marked for persontransport blev liberaliseret ved Rådets forordning (EØF) nr. 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus⁶. Denne forordning, der trådte i kraft den 1. juni 1992, opstiller betingelserne for markedsadgang for hver enkelt type passagertransport ad landevejen. Der blev indført cabotagerettigheder ved Rådets forordning (EØF) nr. 2454/92 af 23. juli 1992 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad landevej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende⁷, som blev afløst af Rådets forordning (EØF) nr. 12/98 af 11. december 1997 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad landevej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende⁸. I denne forordning liberaliseres passagertransportcabotage ad landevejen med undtagelse af national rutekørsel fra den 1. januar 1996.
7. Etableringsretten, der ikke er underkastet særlige restriktioner på grundlag af EF-traktatens artikler, er blevet realiseret i vejtransportsektoren ved hjælp af direktivet om adgang til erhvervet⁹.

2. JERNBANETRANSPORT

8. Fællesskabets lovgivningsinitiativer for at give jernbanerne en vis form for forretningsmæssig uafhængighed, i hvert fald regnskabsmæssigt set, går tilbage til 1970'erne¹⁰. I 1985 blev genneskuelighedsdirektivets anvendelsesområde udvidet, så det kom til at omfatte virksomheder inden for jernbane- og vejtransport og transport

³ Rådets forordning (EØF) nr. 881/92 (EFT L 95/1 af 9.4.1992).

⁴ Rådets forordning (EØF) nr. 4059/89 (EFT L 390/3 af 20.12.1989).

⁵ Rådets forordning (EØF) nr. 3118/93 (EFT L 279 af 12.11.1993, s. 1).

⁶ EFT L 74/1 af 20.3.1992.

⁷ EFT L 251/1 af 29.8. 1992.

⁸ EFT L 4/10 af 8.1.1998.

⁹ Rådets direktiv 96/26/EF af 29. april 1996 om adgang til erhvervet godstransport ad landevej og erhvervet personbefordring ad landevej samt om gensidig anerkendelse af eksamensbeviser, certifikater og andre kvalifikationsbeviser som skal lette den faktiske udøvelse af etableringsfrihed for de pågældende udøvere af transportvirksomhed inden for indenlandsk og international transport (EFT L 124/1 af 23.5.1996).

¹⁰ Rådets beslutning af 20. maj 1975 om sanering af jernbanevirksomhedernes situation og harmonisering af reglerne for det finansielle forhold mellem disse virksomheder og staterne (EFT L 152/3 af 12.6.1975).

ad indre vandveje og der bl.a. blev forlangt større gennemsigthed i jernbanevirksomhedernes regnskaber¹¹.

9. Men den egentlige liberalisering af sektoren begyndte i 1991 med vedtagelsen af Rådets direktiv 91/440/EØF¹² om udvikling af Fællesskabets jernbaner. Formålet med dette direktiv var at forbedre jernbanesystemets effektivitet og integrere det i et konkurrencedygtigt marked. Det indeholdt bestemmelser om uafhængig drift af jernbanevirksomheder, adskillelse mellem transportens og infrastrukturens regnskaber (med mulighed for driftsmæssig adskillelse) forbedring af jernbanernes finansieringsstruktur ved nedskæring af tidligere gæld og adgangs- og transitrettigheder til internationale jernbanekoncerner og jernbanevirksomheder, der udfører kombineret godstransport.
10. Reglerne for etableringsret, når det gælder jernbanevirksomheder, hvis tjenesteydelser omfattes af direktiv 91/440/EØF, findes i Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder¹³, der indeholder de overordnede principper for en fælles licensordning.
11. I 1995 forelagde Kommissionen et direktivforslag om ændring af artikel 10 i direktiv 91/440/EØF og foreslog, at dets anvendelsesområde blev udvidet til at omfatte fragt i almindelighed og international passagertransport¹⁴.
12. Man var klar over, at adgangsrettighederne kunne blive umulige at anvende, hvis der ikke fandtes regler for fastsættelse af adgangsafgifter og tildeling af sporkapacitet. Reglerne for disse forhold og for sikkerhedsattester blev fastsat i Rådets direktiv 95/19/EF.
13. Det viste sig, at nogle af bestemmelserne i Rådets direktiv 91/440/EØF og Rådets direktiver 95/18/EF og 95/19/EF var alt for vage til at være effektive. De kunne således ikke overbevise jernbanevirksomhederne om, at de faktisk kunne bruge de adgangsrettigheder, der var blevet indført med Rådets direktiv 91/440/EØF. Efter omfattende undersøgelser har Kommissionen reageret med en forslagspakke, der styrker nogle af direktivets aspekter, udvider licensreglerne til at omfatte alle jernbanevirksomheder i Fællesskabet og indføre klare regler og processer for fastsættelse af afgifter og kapacitetstildeling. Denne forslagspakke blev vedtaget af Kommissionen i juli 1998 og er blevet forelagt Rådet og Europa-Parlamentet. Den er blevet kendt som "jernbaneinfrastrukturpakken"¹⁵.

¹¹ Kommissionens direktiv 85/413/EØF af 24. juli 1985 om ændring af anvendelsesområdet for direktiv 80/723 om gennemsækeligheden af økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder (EFT L 229/20 af 28.8.1985).

¹² EFT L 237 af 24.8.1991, s. 25.

¹³ EFT L 143/70 af 27.6.1995

¹⁴ KOM(95) 337 endelig udg., meddelelse fra Kommissionen om udviklingen af Fællesskabets jernbaner, anvendelse af direktiv 91/440/EØF, fremtidige foranstaltninger for jernbanernes udvikling, forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, 19.7.1995.

¹⁵ KOM(98) 480 endelig udg., vedtaget af Kommissionen den 22. juli 1999, EFT C 321/6 af 20.10. og ændret forslag KOM(99) 616 endelig udg., vedtaget af Kommissionen den 25. november 1999, forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner, forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder, forslag til Rådets direktiv om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering..

Indre vandveje

14. Tidligere har nationale "turnusbefragtningsystemer" været almindelige. Efter disse ordninger blev transportopgaverne efter tur fordelt blandt transportvirksomhederne til forud fastsatte priser. Ifølge Rådets direktiv 96/75/EØF af 19. november 1996¹⁶ skal medlemsstaterne nu opgive disse ordninger fra den 1. januar 2000, hvorefter der i Fællesskabet frit skal kunne indgås kontrakter om national og international transport ad de indre vandveje, og priserne frit skal kunne aftales.

Kombineret transport

15. Markedet for kombineret transport har været fuldt liberaliseret siden den 1. juli 1993 på grundlag af artikel 2 og 4 i Rådets direktiv 92/106/EØF om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne¹⁷. Enhver virksomhed eller person fra EU/EØS kan efter EF-traktatens almindelige regler for fri etableringsret og fri ret til at levere tjenesteydelser tilbyde kombineret transport overalt i Fællesskabet.

Anvendelsen af EF-traktatens artikel 87, stk. 1, på statsfinansiering af infrastruktur

16. Ifølge EF-traktatens artikel 87, stk. 1, er statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.
17. Statsfinansiering af infrastruktur, der drives af staten og uden forskel kan benyttes af alle potentielle brugere, hører normalt ikke under EF-traktatens artikel 87, stk. 1, da der i dette tilfælde ikke gives fordele til en virksomhed, som konkurrerer med andre virksomheder. Størstedelen af landtransportens infrastruktur finansieres ved hjælp af denne form for investering (f.eks. bygges og vedligeholdes veje og kanaler af de offentlige myndigheder).
18. Transportvirksomhederne og transportinfrastrukturens øvrige brugere svarer helt klart til definitionen på virksomhed - dvs. en enhed, der optræder på et konkurrencepræget marked i forventning om på længere sigt at skabe fortjeneste eller i det mindste få dækket sine omkostninger. Det fremgår af Domstolens retspraksis i forbindelse med udtrykket "virksomhed", at det afgørende er, om der udføres en økonomisk aktivitet. Hvilken organisationsform, denne aktivitet udføres under, er af mindre betydning. Således vil myndighedernes anlæggelse og vedligeholdelse af veje, som ikke tager sigte på økonomisk afkast af investeringerne, altid ligge uden for denne forordnings anvendelsesområde.
19. En privat eller offentlig transportinfrastrukturens driftsledelse vil, når den er adskilt fra statsadministrationen, altid komme ind under denne definition. Fra de faktiske eller potentielle konkurrenters synspunkt, vil enhver finansiel fordel til en sådan

¹⁶ EFT L 304/12 af 27.11.1996.

¹⁷ EFT L 368/38 af 17.12.1992.

virksomhed i princippet forvråde konkurrencen. Påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne sker bl.a. gennem lovgivning om markedsadgang på fællesskabsplan eller nationalt plan. Regler for offentlige indkøb og traktatens artikler om fri etableringsret og fri bevægelighed for kapital har også en vis virkning.

20. Hvis en sådan infrastrukturens driftsledelse imidlertid er blevet udvalgt ved offentlig licitation uden forskelsbehandling, og den statsstøtte, den får til vedligeholdelse og drift af landtransportinfrastrukturen, derfor svarer til den markedspris, der skal betales for at opnå det ønskede resultat, vil finansieringen i princippet blive anset for at være forenelig med fællesmarkedet.
21. I andre tilfælde bør investeringsstøtte til en bestemt infrastrukturens driftsledelse kun godkendes som forenelig med fællesmarkedet i den udstrækning, den er nødvendig for at virkeliggøre det pågældende projekt eller den pågældende aktivitet, forudsat den ikke medfører konkurrenceforvriddning på en måde, der strider mod den fælles interesse.

Anvendelsen af EF-traktatens artikel 73 og forordningens retsgrundlag

22. Inden for transport skal statsstøtte ses under en særlig synsvinkel, fordi staten nødvendigvis må træde til for at sikre transporttjenester, der opfylder lands- og byplanlægningens formål og overholder sociale og miljømæssige krav. Det medfører et behov for offentlige udgifter - ikke blot til anlæggelse af infrastruktur, men også til dækning af transporttjenesternes driftstab i almenhedens interesse.
23. Traktatens artikel 73 indeholder en undtagelse for statsstøtte, som opfylder disse behov. Samordning af transportvæsenet og godtgørelse for offentlig tjenesteydelse betragtes som støtteberettiget. Fællesskabets afledte ret og dens særlige anvendelse bygger på denne artikel.
24. I modsætning til EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), omfatter begrebet samordning i artikel 73 mere end det at fremme en erhvervsgrens udvikling. Det indebærer en vis planlægning fra statens side. På grund af liberaliseringens udvikling er behovet for statsstøtteforanstaltninger til samordning af landtransporten derfor blevet betydelig mindre. De fleste former for støtte til landtransport kan nu behandles under de horisontale støtteforanstaltninger, der gælder for alle erhvervssektorer. Et liberaliseret marked kan selv tilvejebringe en samordning, hvis markeds kræfternes frie spil ikke hindres af andre faktorer. Det grundlæggende begreb, støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet, henviser derfor til det behov for statsindgreb, som opstår, (1) når der ikke findes konkurrenceprægede markeder, eller (2) når andre faktorer som negative eksterne virkninger eller offentlige goder spiller ind.
25. Foruden traktatens artikel 73 omfatter den foreslåede forordnings retsgrundlag også EF-traktatens artikel 71, da den er led i gennemførelsen af den fælles transportpolitik, og EF-traktatens artikel 89, fordi den undtager visse foranstaltninger fra anmeldelseskravet i EF-traktatens artikel 88, stk. 3.

Godtgørelse for offentlig tjenesteydelse

26. Finansieringen af offentlig tjenesteydelse kommer ind under det andet undtagelsestilfælde for statsstøtte, som nævnes i EF-traktatens artikel 73, hvori det hedder, at støtteforanstaltninger, som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, er forenelige med traktaten. Offentlig tjenesteydelse er forpligtelser, som den pågældende transportvirksomhed ikke ville påtage sig eller ikke ville påtage sig i samme omfang eller på de samme betingelser, hvis den udelukkende skulle tage hensyn til sine forretningsmæssige interesser. Rådets forordning (EØF) 1191/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transport med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje¹⁸ indeholder kriterier for fastsættelse af den tilladte statsgodtgørelse for forpligtelsen til at udøve en sådan offentlig tjeneste. Forordningen indeholder også bestemmelser for kontrakter om offentlig tjenesteydelse, der i princippet ikke betragtes som statsstøtte.
27. Kommissionen har erklæret, at den har til hensigt at finde ud af, hvordan reglerne for indenlandsk passagertransport bedst kan ajourføres, så der skabes større gennemsigtighed i de finansielle forhold mellem de offentlige myndigheder og transportvirksomhederne, og hvor markeds kræfterne bedst kan inddrages - eventuelt ved hjælp af licitation¹⁹.

Anvendelsen af EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c)

28. Jo mere en sektor liberaliseres, desto mindre er behovet for finansiel statsstøtte til virksomhederne for at "samordne" transportvæsenet, og statsstøtte til udvikling af en transportgren hører derfor ikke ind under EF-traktatens artikel 73, men omfattes af dens artikel 87, stk. 3, litra c). Ifølge denne artikel kan Kommissionen godkende støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrøner eller økonomiske regioner, når støtten ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.
29. Kommissionen har vedtaget flere horisontale forordninger og retningslinjer, som nærmere præciserer denne artikels anvendelse på forskning og udvikling, beskæftigelse og uddannelse og redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder²⁰.

¹⁸ EFT L 156/1 af 28.6.1969, senest ændret ved Rådets forordning af 20. juni 1991 (EFT L 169/1 af 29.6.1991).

¹⁹ Se KOM(95) 601, borgernes transportnet - udnyttelse af potentialet i den offentlige personbefordring i Europa. Se også KOM(96) 421 endelig udg., en strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU og KOM(98) 431, udvikling af borgernes transportnet.

²⁰ EF-rammebestemmelser for statsstøtte til forskning og udvikling (EFT C 45/5 af 17.2.1996), fællesskabsrammebestemmelser for statsstøtte til miljøbeskyttelse (EFT C 72/3 af 10.3.1994), rammebestemmelser for beskæftigelsesstøtte (EFT C 334/4 af 12.12.1995), Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder (EFT C 368/12 af 23.12.1994). Det bør bemærkes, at Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til små og mellemstore virksomheder (EFT C 213/4 af 23.7.1996) ikke omfatter transportvirksomheder (punkt 3.3).

Redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder

30. For jernbaneselskabers vedkommende ophævede Rådets direktiv 91/440/EØF med virkning fra den 1. januar 1993 al tidligere fællesskabslovgivning, der tillod ubetinget nedskrivning af gæld. Nedskrivning af gæld, som er stiftet efter dette tidspunkt skal nu anmeldes til Kommissionen og behandles efter statsstøttereglerne. Et af de ledende principper er at finde ligevægten mellem behovet for at tildele de midler, som er nødvendige for at hjælpe de eksisterende nationale jernbaner med at tilpasse sig den ændrede markedssituation, og andre hensyn som behovet for at sikre, at de skaber de nødvendige produktivitetsforbedringer. Disse tanker kom første gang til udtryk i Kommissionens hvidbog fra 1996²¹.

Sektorudvikling i almindelighed

31. Kommissionen undersøger alle tilfælde af støtte til transportvirksomhederne til formål som førtidspensionering, kapacitetsnedskæring, ny miljø- og sikkerhedsteknologi (investeringsstøtte til køretøjer godkendes kun ud fra de strenge målsætninger i Fællesskabets miljølovgivning) uddannelse og sammenslutning og samarbejdsordninger - i den udstrækning Fællesskabets horisontale lovgivning og retningslinjer eller rammebestemmelser for statsstøtte giver de nødvendige undtagelser.

Gennemgang af forslagens tekst

32. I dette afsnit gennemgås de vigtigste punkter i forordningsforslagets tekst artikel for artikel i det omfang, de ikke behandles andre steder i denne begrundelse.

ARTIKEL 1 - ANVENDELSESOMRÅDE

33. Den foreslåede forordning er en gennemførelse af den del af EF-traktatens artikel 73, der gælder samordningsforanstaltninger for jernbane- og vejtransport og transport ad indre vandveje.
34. Heraf følger navnlig, at søtransportanlæg ikke omfattes af forordningen. Der skal skelnes mellem forskellige omladningsaktiviteter, men ikke tages hensyn til omladningsanlæggenes beliggenhed (i eller uden for søhavneområdet). Omladning mellem landtransportmidler omfattes derfor af denne forordning uanset de pågældende omladningsanlægs beliggenhed. Al omladning til og fra søtransport, selv i forbindelse med landtransport, falder derimod uden for den foreslåede forordning.

ARTIKEL 2 - DEFINITIONER

35. Når "transportinfrastruktur" skal defineres, må der skelnes mellem på den ene side aktiver, der har betydning for hovedinfrastrukturens drift over længere tid, herunder

²¹ KOM(96) 421 endelig udg. Hvidbog om en strategi for et effektivt og moderne jernbanesystem i EU, punkt 29: "... Kommissionen vil kun give tilladelse til statsstøtte, som er i overensstemmelse med Traktaten, specielt artikel 92 (nu artikel 87). I praksis vil en nødvendig - men ikke nødvendigvis eneste - betingelse for en tilladelse være, at der gennemføres et omstrukturingsprogram i overensstemmelse med Fællesskabets rammebestemmelser."

navigations- og sikkerhedssystemer, og på den anden side bevægelige anlæg og materiel, der ikke kan betragtes som infrastruktur.

36. Betegnelsen "infrastrukturens driftsledelse" er måske mere kendt i forbindelse med jernbanerne end med andre landtransportformer. I dette forordningsforslag er en fælles terminologi og en fælles synsvinkel imidlertid nødvendig, og derfor bruges udtrykket om alle offentlige, private eller halvoffentlige virksomheder, der især er ansvarlige for transportinfrastrukturens anlæggelse eller vedligeholdelse.
37. Artikel 3-undtagelsens anvendelse afhænger af, at "infrastrukturens driftsledelse" er en virksomhed. Det er en afspejling af EF-traktatens artikel 87, stk. 1. Se også redegørelsen for anvendelse af EF-traktatens artikel 87, stk. 1, på statsfinansiering i det foregående.
38. Begrebet eksterne omkostninger er endnu ikke defineret i Fællesskabets lovgivning. Se også redegørelsen for anvendelse af forordningens artikel 4.

ARTIKEL 3 - DEN ALMINDELIGE UNDTAGELSE FOR INFRASTRUKTUR

1. Indledning

39. Som Kommissionen for nylig påpegede i hvidbogen om infratrukurafgifter,²² har uafhængige, forretningsmæssigt drevne virksomheders voksende betydning for udvikling og drift af transportinfrastrukturen, ikke mindst i landtransportsektoren, skabt behov for, at Kommissionen klarlægger og reviderer sit syn på statsstøtte til infrastruktur i denne sektor. Alligevel er det et vigtigt udgangspunkt, at det at etablere landtransportinfrastruktur i mange tilfælde stadig i vid udstrækning er en opgave, som medlemsstaterne spiller en central rolle i, og det er på ingen måde statsstøttepolitikens mening at modarbejde den, når den er nødvendig og ikke i væsentlig grad forvrider konkurrencen. Kommissionen har ofte erklæret, at finansiering af infrastrukturprojekter, når infrastrukturen skal stilles til rådighed for alle brugere i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning, i regelen ikke betragtes som statsstøtte. Det hedder således i hvidbogen om jernbanetransport, at "Kommissionen følger den praksis at give tilladelse til offentlige investeringer i infrastruktur, så længe der er lige adgang til infrastrukturen på ensartede, ikke-diskriminatoriske vilkår, og så længe denne infrastruktur ikke virker konkurrencefordrejende".²³
40. Der er derfor brug for en lovhjemlet undtagelse for de tilfælde, der ved første blik ser ud som statsstøtte. Hidtil har der kun været undtagelser (i henhold til Rådets forordning (EØF) 1107/70) for direkte investeringer i indre vandveje og terminaler til brug for kombineret transport. Særlige undtagelser skaber imidlertid juridisk usikkerhed og konkurrenceforvridninger. Desuden fremmer de ikke en mere integreret praksis i forbindelse med infrastruktur inden for landtransport. Kommissionen mener derfor, det er bedst at erstatte disse særlige undtagelser med en generel undtagelse for infrastruktur. Denne undtagelse har den fordel, at den giver

²² Kommissionens hvidbog KOM(98) 466 endelig udg., Fair betaling for brug af infrastruktur - En model for trinvis indførelse af fælles afgiftsbestemmelser for transportinfrastrukturen i EU, Supplement 3/98 til Bulletin for Den Europæiske Union.

²³ Punkt 31.

infrastrukturens driftsledelse juridisk sikkerhed, når den har behov for det. Det skal ske ved, at Kommissionen får juridisk ret til at godkende finansiering af udvikling eller drift af landtransportinfrastruktur i tilfælde, der umiddelbart kunne betragtes som statsstøttetilfælde. De følgende afsnit giver nogle konkrete eksempler på vigtige områder, hvor der er brug for undtagelse.

2. Virkningerne af licitation og principperne for dens afholdelse

41. Hvor der er tale om støtte i den betydning, der anvendes i EF-traktatens artikel 87, stk. 1, er det Kommissionens opfattelse, at afholdelse af offentlig licitation uden forskelsbehandling i de fleste tilfælde vil gøre støtten forenelig med fællesmarkedet, da licitationen burde sikre, at:
 - driftsledelsens godtgørelse for den pågældende aktivitet er det mindst mulige beløb, produktet kræver, eller dets markedspris
 - enhver fordel, driftsledelsen får som følge af selve kontrakten, eller ved at konkurrere om transport, eller som bruger af infrastrukturen, hvis en del af dens kapacitet reserveres driftsledelsen, er af en størrelse, som dens konkurrenter har samme mulighed for at opnå.
42. Reglerne for offentlige indkøb vil ofte kræve licitation, og så må de nærmere procedurer i disse regler følges. Fællesskabets regler for offentlige indkøb betyder, at mange problemer med infrastrukturprojekter og statsstøtte kan undgås, men de kan ikke altid anvendes.
43. Som det for det første fremgår af Kommissionens seneste meddelelse herom, kræver reglerne ikke på nuværende tidspunkt, at kontrakter, der blot drejer sig om tjenesteydelseskoncessioner, skal udbydes i licitation.²⁴ En koncession, som udelukkende gælder infrastrukturens drift, kan være eksempel på en tjenesteydelseskoncession. For det andet er det et grundprincip i reglerne for offentlige indkøb, at de forudsætter indgåelse af en kontrakt. Støtte til et konsortium, der ved en administrativ foranstaltning eller ved lov får ret til at forestå et infrastrukturprojekt, falder således uden for disse regler. For det tredje er det ikke nødvendigvis enhver støtte til infrastruktur, der indebærer et offentligt "indkøb". For det fjerde kan det blive nødvendigt at behandle eventuelle statsstøttespørgsmål uafhængigt af behandlingen af brud på reglerne for offentlige indkøb, da den nok ikke i sig selv kan afgøre statsstøttespørgsmålet.
44. I de fleste af de tilfælde, hvor der kan være tale om statsstøtte, stiller Fællesskabet ingen krav om en åben, gennemsigtig procedure uden forskelsbehandling. Det mest hensigtsmæssige er tilsyneladende at henvise til de generelle principper, der bør følges. Disse principper bygger på fremgangsmåden i Fællesskabets øvrige forskrifter: Retningslinjerne for salg af jord²⁵, retningslinjerne for statsstøtte til

²⁴ KOM(1998) 143 endelig udg., offentlige indkøb i Den europæiske Union, 11.3.1998, s. 9. Direktivet om offentlige bygge- og anlægskontrakter (Rådets direktiv 93/37/EØF af 14. juni 1993, EFT L 199/54 af 9.8.1993) er sandsynligvis mest relevant. Hvert enkelt tilfælde skal naturligvis kontrolleres for at konstatere, om kontrakten omfatter bygge- og anlægsarbejder, der overskrider den finansieringstærskel, direktivet fastsætter, eller kan komme til det, så kontrakten bliver omfattet af licitationskravet.

²⁵ Kommissionens meddelelse om statsstøtteelementer i forbindelse med offentlige myndigheders salg af jord (EFT C 209 af 10.7.1997, s. 3).

søtransportsektoren²⁶ og forordningen om EF-luftfartsselskabers adgang til lufruter inden for Fællesskabet²⁷. Når disse principper skal anvendes på landtransportinfrastrukturen, finder Kommissionen det mest hensigtsmæssigt at benytte denne fremgangsmåde:

- de kompetente myndigheder underretter alle potentielt interesserede tilbudsgivere i EU/EØS om kontrakten og giver derpå alle parter, der giver udtryk for interesse, meddelelse om specifikationer og udvælgelseskriterier, så de får tilstrækkelige oplysninger og tilstrækkelig tid til at udarbejde et passende tilbud, og
- tildelingskriterierne skal enten være det laveste bidrag eller det økonomisk set mest fordelagtige tilbud - i det sidste tilfælde bør de relevante faktorer opstilles i rækkefølge efter prioritering - og de valgte kriterier bør faktisk anvendes.

3. Praktiske eksempler på behov for undtagelse

a) Partnerskaber mellem private og det offentlige

45. I de seneste år har mange store infrastrukturprojekter indebåret et partnerskab mellem den pågældende medlemsstat og en eller flere private virksomheder, der ofte bidrager med kapital og løber en betydelig risiko i forbindelse med anlæggelsen af ny infrastruktur. Til gengæld giver staten den private virksomhed eller det private konsortium finansiel støtte til udførelse af projektet og eventuelt også eneret på at drive infrastrukturen, når først den er anlagt.
46. Kommissionen har ofte givet udtryk for det synspunkt, at sådanne projekter kan indebære behandling efter statsstøttereglerne, selv om den offentlige støtte ofte kan tilrettelægges sådan, at den er i overensstemmelse med disse regler²⁸. Støtte til infrastruktur kan især påvirke konkurrencen mellem de potentielle driftsledelser om at få driftsledelses- eller anlægskontrakten og mellem transportvirksomhederne om brug af infrastrukturen. Den driftsledelse, som får kontrakten, kan selv være potentiel bruger af infrastrukturen og kan som led i kontrakten få tildelt eneret på en del af dens kapacitet. Hvis den pågældende virksomhed eller det pågældende konsortium udvælges efter en offentlig procedure uden forskelsbehandling, skulle det i princippet løse de problemer, der omtales i det foregående, og gøre støtten forenelig med fællesmarkedet²⁹.
47. Hvis der ikke afholdes nogen licitation, eller hvis licitationen ikke er fyldestgørende, er der imidlertid brug for en infrastrukturundtagelse, så statsstøtten i princippet kan behandles og undtages, hvis støttebeløbet er begrænset til det, som er strengt nødvendigt for at gennemføre det pågældende projekt, og konkurrencen ikke

²⁶ EF-retningslinjer for statsstøtte til søtransportsektoren (EFT C 205/5 af 5.7.1997).

²⁷ Rådets forordning (EØF) 2408/92 (EFT L 240/8 af 24.8.1992), artikel 4. Se også anvendelse af EF-traktatens artikel 87 og 88 og EØS-aftalens artikel 61 på statsstøtte i luftfartssektoren (EFT C 330/5 af 10.12.1994).

²⁸ Se navnlig KOM(97) 453 endelig udg., meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om offentlige/private partnerskaber med henblik på transeuropæiske transportnetprojekter, punkt 2.2, sidste afsnit.

²⁹ Dvs. at spørgsmålet om statsstøtte skulle være løst. Selve kapacitetsreserveringen kan behandles for sig selv efter EF-traktatens almindelige konkurrenceregler (se Kommissionens meddelelse SEK(97) 1673 endelig udg., afklaring af Kommissionens henstillinger om anvendelsen af konkurrencereglerne på nye transportinfrastrukturprojekter).

forvrides på en måde, der strider mod den fælles interesse, og støtten derfor omfattes af reglerne.

b) Transeuropæiske net

48. Rådet har godkendt Kommissionens politik med at fremme finansiering af infrastrukturprojekter ved hjælp af partnerskaber mellem det offentlige og private, det gælder især projekter, der betragtes som vigtige for udviklingen af det transeuropæiske net³⁰. Sådanne projekter er sandsynligvis enten den nuværende driftsledelses udvidelse af åbne net - og så kræves der ikke anmeldelse i henhold til denne forordning - eller nye projekter eller projekter med en ny driftsledelse, og så skulle en offentlig, gennemsigtig procedure uden forskelsbehandling hindre anvendelse af EF-traktatens artikel 87, stk. 1. I de sjældne tilfælde hvor der ikke afholdes licitation, skal sådanne projekter anmeldes og kan undtages efter artikel 3.

c) Terminaler

49. Initiativet til opførelse af transportterminaler eller anlæggelse af andre former for mindre transportinfrastruktur kommer oftere fra private virksomheder eller konsortier (typisk virksomheder, der udfører kombineret transport) end fra medlemsstaterne. I så fald er det i praksis ikke sandsynligt, at den pågældende støtte udbydes i licitation. Noget af terminalkapaciteten kan reserveres den driftsledelse eller det konsortium, der modtager støtten, så de kan benytte den til deres egne formål. Terminalernes driftsledelse kan også konkurrere med andre terminalers driftsledelse eller andre former for transportinfrastruktur om at tilskynde brugere, der har valget mellem flere ruter, til at benytte lige akkurat deres terminal.
50. De fleste tilfælde af finansiel støtte til terminaler må derfor umiddelbart betragtes som statsstøtte og skal vurderes i hvert enkelt tilfælde. Vurderingen skal sikre, at støttebeløbet ikke er større, end det er nødvendigt for at anlægge den pågældende infrastruktur, og at det kan lade sig gøre at drive den bæredygtigt, og ikke mindst at den vil fremkalde det ønskede skifte mellem transportformer uden at forvride konkurrencen på en måde, der strider mod den fælles interesse. Det er netop, hvad undtagelsen i artikel 3 skal sikre.

d) Statsstøtte til jernbaneinfrastruktur

51. I Rådets direktiv 91/440/EØF, hedder det følgende: "Medlemsstaterne kan desuden under overholdelse af traktatens artikel 73, 87 og 88 tildele infrastrukturforvalteren tilstrækkelige finansielle midler i forhold til opgaverne, dimensionen og de finansielle behov, navnlig til dækning af nyinvesteringer". Direktivet forlanger bl.a. at jernbanevirksomhederne i stigende grad skal gøres uafhængige af staten, og at der skal føres adskilte regnskaber for driften og infrastrukturen. Direktivet kræver ikke driftsmæssig adskillelse af disse to områder, men mange af medlemsstaterne bevæger sig i denne retning.
52. På denne baggrund kan en medlemsstats støtte til anlæggelse af ny infrastruktur eller udvidelse af nuværende infrastruktur eller til de løbende driftsomkostninger give en driftsledelse fordele i forhold til en anden potentiel ledelse af den pågældende infrastrukturens drift. Den kan give driftsledelsen overskydende midler til at kunne

³⁰ 11007/97 (Presse 292 - G) Rådets 2031. møde, transport, 9.10.1996, punkt 4 og 5.

konkurrere ved licitationer over andre projekter. Den kan naturligvis også give en eller flere bestemte brugere fordele i forhold til andre, hvis ikke adgangen er ubegrænset. I betragtning af jernbanernes nuværende liberaliseringsgrad ville EU-Kommissionen være nødt til i hvert enkelt tilfælde at vurdere, om der er tale om statsstøtte. Når der er det, kræves der imidlertid en undtagelse, som viser, at statsstøttere reglerne er overholdt, hvis finansieringen ikke er større, end det er nødvendigt for at gennemføre det pågældende projekt, og konkurrencen ikke forvrides på en måde, der strider mod den fælles interesse. Foreløbig foreslår Kommissionen, at der ikke skal forlanges forudgående anmeldelse af støtte til nuværende jernbanenet, som er åbne i overensstemmelse med Fællesskabets principper.

53. En undtagelse for infrastruktur vil også styrke bestemmelserne i Rådets direktiv 91/440/EØF om tildeling af visse adgangsrettigheder: Hvis disse rettigheder ikke gives, er infrastrukturen ikke længere åben, og undtagelsen fra anmeldelseskravet har ikke længere gyldighed.

e) Net

54. Nogle af de problemer, der blev behandlet i det foregående, kan også opstå i forbindelse med indtægtsgivende landevejs- eller indre vandvejsinfrastruktur. Konkurrence mellem infrastrukturens driftsledelse om retten til at drive en bestemt infrastrukturdelt (eller om trafikken) kan i praksis være et større problem for terminalerne end for nettene på dette stadium, men af hensyn til de tilfælde, hvor der i fremtiden kan være tale om statsstøtte, er der brug for en undtagelse, som viser, at støtte, der er nødvendig for drift eller anlæggelse af den pågældende infrastruktur kan undtages (artikel 3, f.eks. terminaler) eller betragtes som undtaget (artikel 6, stk. 1, f.eks. net), hvis konkurrencen ikke forvrides i væsentlig grad.

4. Forholdet mellem statsstøttere reglerne og afgiftsreglerne

55. Fællesskabets lovgivning indeholder regler for afgifter i forbindelse med vejtransport³¹. Der er grund til også at indføre regler for jernbanafgifter - hvad Kommissionen allerede har foreslået³². Det er derfor nødvendigt at sikre, at Fællesskabets eventuelle fremtidige bestemmelser for infrastrukturafgifter³³ ikke undergraves ved, at medlemsstaterne finansierer infrastrukturens driftsledelse i en grad, så den "kan få det til at løbe rundt" uden at få dækket de omkostninger, denne lovgivning pålægger infrastrukturens brugere. Når det skal afgøres, om støtten til infrastrukturen ikke er større end nødvendigt, skal enhver fællesskabslovgivning om infrastrukturafgifter, som er i kraft på støttens tildelingstidspunkt, tages i betragtning.
56. For at tage fragt som et eksempel, skal jernbaneinfrastrukturafgifterne ifølge direktivforslaget om jernbaneinfrastrukturafgifter mindst svare til de ekstraomkostninger, infrastrukturens driftsledelse pådrager sig som følge af togets drift. Hvis sådanne regler bliver indført, må det derfor erkendes, at det beløb, staten efter ordningen skal kunne finansiere, under ingen omstændigheder må være større end forskellen mellem driftsledelsens fulde omkostninger ved at give adgang til

³¹ Rådets direktiv (EØF) 99/62 om afgifter på tunge godskøretøjer for benyttelse af visse infrastrukturer (EFT L 187/42 af 20.7.1999).

³² (KOM(98) 480, endelig udg., se det foregående.

³³ KOM(98) 466 endelig udg., se det foregående

infrastrukturen, eventuelt med en passende fortjeneste, og de "grænseomkostninger", hvis inddækning skal hentes hos brugeren. Den foreslåede infrastrukturundtagelse vil sikre dette, da den indebærer, at der skal tages hensyn til alle gældende afgiftsregler.

5. Betingelser for støtten

57. Investeringsstøtte skal i almindelighed være nødvendig for projektets gennemførelse. Støtten skal være den afgørende tilskyndelse, og det skal bevises, at markedskræfterne ikke i sig selv ville have kunnet virkeliggøre projektet eller gennemføre det på samme måde. Endvidere er støtte med tilbagevirkende kraft strengt forbudt, da den ville undergrave dette princip. Artikel 3, stk. 1, litra a), fastsætter den nødvendige betingelse.
58. Den anden betingelse, som fremgår af artikel 3, stk. 1, litra b), går ud på, at statens bidrag ikke må medføre forvridning af konkurrencen på en måde, der strider mod den fælles interesse. Den fælles interesse påvises lettest ud fra projektets overensstemmelse med den fælles transportpolitik's målsætninger. Konkurrencen påvirkes i princippet mindst ved, at støttebeløb eller andre fordele er beskedne, og at projektet har langtidsperspektiv. Hvad navnlig terminaler angår, forventes medlemsstaterne også at påvise deres bæredygtighed ved hjælp af udnyttelsesprognoser, da statsstøtte til terminaler, som ikke er bæredygtige, kan medføre konkurrenceforvridning. Der bør også foretages en vurdering af trafikstrømmens kilder for at vise, at der kan tiltrækkes ny trafik, og at der ikke er tale om noget væsentligt skifte fra en anden terminal.

ARTIKEL 4 - STATSSTØTTE SOM GODTGØRELSE FOR UDÆKKEDE OMKOSTNINGER I FORHOLD TIL KONKURRERENDE TRANSPORTFORMER

59. Tanken om bæredygtig mobilitet, som udviklingen af den fælles transportpolitik bygger på, kræver et integreret transportsystem, hvori transportformerne konkurrerer på rimelige vilkår, idet brugeren betaler den bestemte transports interne og eksterne omkostninger på anvendelsestidspunktet³⁴. Virksomhederne bør også sørge for transportkæder, hvori hver enkelt transportform benyttes på den del af strækningen, hvor den er mest konkurrencedygtig.
60. Situationen er imidlertid den, at medlemsstaterne stadig dækker de forskellige landtransportformers infrastrukturomkostninger på forskellig måde og i forskelligt omfang. Det strækker sig fra den ene yderlighed med ordninger uden afgifter for infrastrukturadgang, hvor alle infrastrukturomkostninger betales af staten, over ordninger, hvor afgifterne bygger på kortsigtede grænseomkostninger, og infrastrukturens driftsledelse får infrastrukturens resterende finansielle behov dækket af staten, til den anden yderlighed med ordninger, hvor adgangsafgifterne bygger på fuld eller gennemsnitlig dækning af samtlige omkostninger. Der findes endnu ikke nogen fællesskabslovgivning, som harmoniserer beregningsmetoderne for afgifter for

³⁴ Se Kommissionens hvidbog KOM(92) 494 endelig udg., den fælles transportpolitik's fremtidige udvikling, suppl. 3/93 til Bulletin for De Europæiske Fællesskaber. Det hedder følgende i punkt 98: "Problemet omkring dækning af infrastrukturomkostninger og eksterne omkostninger er kompliceret og har flere forskellige aspekter. Men alting tyder på, at visse dele af vejtransportindustrien ikke dækker deres omkostninger, specielt hvis man også medregner de eksterne omkostninger". Om spørgsmålet i almindelighed se punkt 96-103.

infrastrukturadgang inden for de enkelte landtransportformer eller mellem dem indbyrdes³⁵. Kommissionen har foreslået, at der indføres bestemmelser, hvorefter vejtransportens brugere i hvert enkelt tilfælde betaler i hvert fald grænseomkostningerne ved adgang til infrastrukturen, herunder de omkostninger, der på nuværende tidspunkt i almindelighed afholdes ved hjælp af afgifter, f.eks. infrastrukturens skader, miljømæssige omkostninger og omkostninger i forbindelse med trafikophobning og ulykker, så landtransportformernes priser og tiltrækningskraft opnår en mere rimelig indbyrdes balance. Hvis der fandtes nøjagtige bestemmelser af denne art, som blev benyttet i hele Fællesskabet, ville en bestemmelse som artikel 4 ikke være nødvendig. Der foreslås med andre ord, som den praktiske og nødvendige "næstbedste" løsning i den foreliggende lovgivningssammenhæng, en undtagelse, der i praksis tillader støtte til godstransport ad jernbane og indre vandveje og til kombineret transport, fordi støtten kompenserer for de udækkede omkostninger i forhold til vejtransporten.

61. Men for at denne undtagelse kan være i overensstemmelse med den finansieringsmæssige regelfasthed og effektivitet, som artikel 3 og statsstøttereglerne i almindelighed søger at skabe, foreslås der en række generelle betingelser.³⁶
62. For det første skal støtten være led i en ordning, der behandler forskellige firmaer inden for den samme transportform ens.

Desuden skal støtten gælde godstransport. Det skyldes, at støtte til underskudsgivende infrastruktur og eksterne omkostninger i passagersektoren allerede kan ydes på grundlag af Rådets forordning (EØF) 1191/69, og at den er tilstrækkeligt reguleret efter denne forordnings bestemmelser. At stille den støtte, der fastsættes i denne artikel, til rådighed også for passagersektoren, kan føre til manglende klarhed omkring de betingelser, som skal knyttes til den, og måske endda til overkompensation.

63. Dernæst opstilles der fire særlige betingelser i litra a)-c) i artikel 4, stk. 1:
 - (a) Ordningen må ikke gælde i mere end tre år. Formålet med denne tidsbegrænsning er ikke at forhindre ordningen i at fungere i praksis i mere end tre år, men derimod at kræve forhåndsansøgning af ordningen i tilstrækkelig god tid til, at både den stat, ordningen gælder, og Kommissionen kan foretage en almindelig nyvurdering af den på grundlag af erfaringerne fra den mellemliggende periode. På denne måde kan Kommissionen, efterhånden som omkostningsevalueringsmetoderne udvikler sig, forbedre sin praksis for, hvad især betingelserne a) og c) kræver.
 - (b) Medlemsstaterne skal forelægge en begrundet, kvantificeret sammenlignende omkostningsanalyse, der omfatter en vurdering af de eksterne omkostninger i forhold til de konkurrerende transportformer, for at vise, at den offentlige støtte virkelig

³⁵ Rådets direktiv (EØF) 93/89 om opkrævning i medlemsstaterne af afgifter på visse køretøjer, der anvendes til vejgodstransport, samt af vejafgifter og brugsafgifter for benyttelse af visse infrastrukturer (EFT L 279/32 af 12.11.1993), senere afløst af Rådets direktiv (EØF) 99/62 (se det foregående), er det første skridt mod en skarp skelnen mellem forskellige køretøjstyper efter den skade, de forvolder på infrastrukturen. Kommissionen har offentliggjort en hvidbog, KOM(98) 466, fair betaling for brug af infrastruktur - en model for trinvis indførelse af fælles afgiftsbestemmelser for transportinfrastrukturen i EU, suppl. 3/98 til Bulletin for De Europæiske Fællesskaber.

³⁶ Kommissionen benyttede disse betingelser i sin beslutning i sag N 588/98 om en dansk ordning for godtgørelse af jernbanetransportens udækkede omkostninger i forhold til vejtransport.

udgør en godtgørelse for bestemte, udækkede eksterne omkostninger. Kommissionen regner med i tidens løb at udvikle principper for denne vurdering og lade dem indgå i fremtidig lovgivning. Men indtil da vil den behandle hvert enkelt tilfælde for sig. Medlemsstaterne kan få en vis vejledning i de forskellige metoder til vurdering af eksterne omkostninger i bilag II til grønbogen om fair og effektiv prissætning³⁷, men det foreslås, at hver medlemsstat udvikler sin egen fremgangsmåde, som Kommissionen overvåger for at sikre indre konsekvens og overensstemmelse med principperne i dette afsnit. Analysen bør udføres af en godkendt, uafhængig konsulent for at øge vurderingens objektivitet.

(c) Ordningen skal sikre, at støtten ydes uden at forskelsbehandle transportvirksomhederne inden for den samme transportform. Dette er umiddelbart indlysende: således bør f.eks. alle virksomheder, der udfører transport ad indre vandveje, have de samme muligheder.

(d) Selv om ordningen opfylder betingelserne (b) og (c), skal Kommissionen have sikkerhed for, at statsstøtten ikke forvrider konkurrencen på en måde, der strider mod den fælles interesse. Kommissionen skal med andre ord finde det godtgjort, at støtteordningen bygger på miljøhensyn, så transporten faktisk omlægges til jernbane, indre vandveje eller kombineret transport, og at trafikstrømmen ikke blot skifter fra en miljøvenlig transportform til en anden. Denne betingelse opfyldes f.eks. ikke af en støtteordning, der blot vil medføre, at trafikstrømmen omlægges fra kystsejlad til jernbane. Da der endvidere ikke findes nogen fællesskabsbestemmelser for vurdering af eksterne omkostninger, og da den støtte, der tillades i artikel 4, er driftsstøtte, som normalt er forbudt, er litra c) nødvendig for, at der kan gribes ind over for den situation, der kan opstå, når der, selv om vurderingsmetoderne tilsyneladende er i overensstemmelse med metoder, Kommissionen tidligere har accepteret, er grund til at tro, at ordningen giver anledning til en støtte, hvis størrelse er klart ude af forhold til den fælles interesse, den skal tilgodese. Da formålet med artikel 4 er at fremme udnyttelsen af mere miljøvenlige transportformer, kan et eksempel på anvendelsen af litra d) være, at støtte, som ydes efter en bestemt ordning, skal være af en størrelse, der kan sættes i forhold til den omlægning af transportformerne, ordningen forventes at medføre. Kommissionen vil foretage sin vurdering af denne betingelses overholdelse i hvert enkelt tilfælde.

ARTIKEL 5 - ALMINDELIGE BETINGELSER

64. Disse to betingelser er umiddelbart indlysende. Hvad artikel 5, stk. 1, angår, er det naturligvis vigtigt at sikre, at støtte, som er undtaget, fordi den skal tjene et bestemt formål, ikke benyttes til andet end dette formål. Det er især vigtigt for at hindre, at infrastrukturens driftsledelse foretager krydssubsidiering af aktiviteter, der knytter sig til infrastrukturens brug. Artikel 5, stk. 2, sikrer, at den korrekte beregning af det beløb, det efter den foreslåede forordnings bestemmelser er nødvendigt eller hensigtsmæssigt at give, sker under hensyntagen til eventuel støtte med samme formål, som er blevet tildelt efter en anden bestemmelse i Fællesskabets lovgivning.

³⁷ Kommissionens grønbog KOM(95) 691 endelig udg., mod fair og effektiv prissætning på transportområdet - politiske muligheder for at internalisere de eksterne omkostninger ved transport inden for Den Europæiske Union, suppl. 2/96 til Bulletin for Den Europæiske Union.

ARTIKEL 6 - ANMELDELSE

65. Som det fremgår af betragtning 14, er støtte, der ydes på grundlag af den foreslåede forordning, anmeldelsespligtig i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 3, med mindre andet er fastsat i forordningen.
66. Artikel 6, stk. 1, undtager en bestemt form for støtte, som kan forventes at påvirke konkurrencen i mindre omfang end andre former for infrastrukturstøtte, nemlig støtte til drift, vedligeholdelse og etablering af åbne net, fra kravet om forhåndsanmeldelse på følgende betingelser.
67. For det første bør støtte til terminaler til brug for kombineret transport, indre vandveje eller landevejstransport altid være anmeldelsespligtige (forudsat støtten omfattes af artikel 87, stk. 1, da den kan forventes at påvirke konkurrencen i større omfang end støtte til andre dele af landtransportnettet.
68. For det andet skal betingelserne i litra a) være opfyldt. Infrastrukturen skal udgøre en integrerende del af et net og have samme driftsledelse som nettet. Adgangen til nettet skal være åben i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning. Således vil f.eks. støtte til en jernbaneterminal, der drives selvstændigt for enden af en sidelinje til hovedlinjen, eller til en terminal, der drives og benyttes af en industrivirksomhed, være anmeldelsespligtig, hvorimod støtte til en jernbaneinfrastrukturens driftsledelse til udvidelse af nettet ikke er anmeldelsespligtig, forudsat der er åben adgang til nettet i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning.
69. For det tredje må udnyttelsen af infrastrukturens kapacitet ifølge litra b) ikke være helt eller delvist reserveret en eller flere transportvirksomheder. Det drejer sig især om de tilfælde, hvor infrastrukturkapacitet reserveres infrastrukturens driftsledelse i dennes egenskab af transportvirksomhed. Sådanne tilfælde vil sandsynligvis påvirke konkurrencevilkårene i artikel 87, stk. 1's forstand. Derfor skal de forhånds anmeldes.
70. Det er imidlertid især i sådanne tilfælde, tilskyndelsen til offentlig licitation virker stærkest, da en licitation, som opfylder de principper, der beskrives i afsnittet om artikel 3, stk. 1, skulle forhindre, at der kan tales om statsstøtte, og dermed fjerner kravet om forhånds anmeldelse.
71. Reservering af kapacitet bør skelnes fra tildeling af kørselstidspunkter eller jernbanespor, der ikke anses for reservering af kapacitet i denne artikels forstand. Denne skelnen fremgår klart af Kommissionens meddelelse om konkurrencereglernes anvendelse på nye infrastrukturprojekter³⁸.
72. Hvis der gives støtte til infrastruktur, som forbinder virksomhedsanlæg (f.eks. en fabrik) med jernbane- eller vejnettet eller nettet af indre vandveje, og som kan kaldes "forbeholdt infrastruktur", da den er forbeholdt en ganske bestemt bruger - f.eks. jernbanesidespor, private kajanlæg eller bestemte private veje - er der et særligt behov for at sikre, at modtagervirksomheden ikke bruger de modtagne midler til støtte for andre aktiviteter. I disse tilfælde drives infrastrukturen ofte af brugeren selv, og licitation er næsten pr. definition umulig. Forhånds anmeldelse er derfor

³⁸ SEK(97) 1673 endelig udg.: Afklaring af Kommissionens henstillinger om anvendelsen af konkurrencereglerne på nye transportinfrastrukturprojekter.

nødvendig. Medlemsstaterne kan vælge at anmelde en ordning i stedet for at anmelde enhver forbeholdt infrastruktur.

73. Jernbaneterminaler og jernbanestationer betragtes som en del af det integrerede net, men også de er kun undtaget, hvis der er uhindret adgang til dem, og de drives af den samme ledelse.
74. Kort sagt kræves der forudgående anmeldelse i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 3, til
- investering i terminaler til brug for kombineret transport, vejtransport og transport ad indre vandveje samt i transportinfrastruktur, der ikke er integrerende del af et net eller drives af en virksomhed, som er adskilt fra nettets driftsledelse
 - investering i reserveret transportinfrastruktur, hvis der ikke har været benyttet åbne procedurer uden forskelsbehandling
 - investering i forbeholdt transportinfrastruktur, og
 - ordninger, der kompenserer for omkostningsforskelle.

ARTIKEL 7 - KRAV OM OPLYSNINGER

75. I de tilfælde, hvor der ikke foreslås nogen forudgående anmeldelse, kræves der mere generelle, men regelmæssige, efterfølgende oplysninger. Medlemsstaterne skal hvert år give de oplysninger, der er fastsat i artikel 7, så Kommissionen hele tiden kan overvåge, om støttetildelingen er i overensstemmelse med den foreslåede forordning.
76. Medlemsstaterne skal også føre optegnelser over de oplysninger, der i hvert enkelt tilfælde har ført til beslutning om denne form for statsstøtte. Det vil sætte Kommissionen i stand til at overvåge tildelingen af denne støtte og til om nødvendigt at gribe ind, hvis den mener, at den foreslåede forordnings principper er blevet overtrådt. Denne forpligtelse gælder naturligvis kun, hvor infrastrukturen drives af en virksomhed (se definitionen på "infrastrukturens driftsledelse"), og hvor der er tale om støtte i EF-traktatens artikel 87, stk. 1's forstand. Det betyder f.eks., at en virksomhed ikke behøver at føre optegnelser over veje, der ikke er indtægtsgivende og derfor falder uden for denne forordnings anvendelsesområde.
77. Artikel 7 er ikke blot en gengivelse af bestemmelserne i Rådets forordning (EØF) 1108/70, hvori der forlanges årlig anmeldelse af investerings- og driftsudgifterne for hver landtransportinfrastrukturkategori. Artikel 7 kræver for hvert enkelt projekt lidt mere nøjagtige oplysninger om bestemte punkter (støttemodtagerens identitet, projektets omkostninger osv.) og sikrer også, at de pågældende oplysninger opbevares, så Kommissionen kan træffe afgørelse på et senere tidspunkt, hvis det er nødvendigt.

ARTIKEL 8, 9 OG 10 - OVERVÅGNING, OPHÆVELSE OG OVERGANGSORDNINGER

78. Det vil være hensigtsmæssigt at oprette et rådgivende udvalg, så forordningen og dens anvendelse kan overvåges på baggrund af sektorens udvikling. Ophævelsen af forordning (EØF) 1192/69 omtales i det følgende.

79. Hvad overgangsordninger angår, mener Kommissionen ikke, at den foreslåede forordning gør støtteforanstaltninger anmeldelsespligtige, hvis de ikke har været det tidligere. Der kan imidlertid være tale om, at bestående støtteordninger, som allerede er blevet godkendt af Kommissionen, for konsekvensens skyld skal ændres, så de opfylder de nye bestemmelser, og derpå genanmeldes. Uanset hvilke bestemmelser disse ordninger er blevet godkendt efter tidligere, vil en konsekvent fremgangsmåde kræve, at de, hvis det drejer sig om støtte til et af de formål, den foreslåede forordning omfatter (f.eks. støtte til transportvirksomheder til brug af jernbanestruktur, indre vandvejsstruktur eller kombineret transportinfrastruktur), skal ændres og genanmeldes på denne måde.

Begrundelse for, at Rådets forordning (EØF) 1107/70 ikke gengives

80. I dette afsnit forklares, hvorfor en række bestemmelser, der nu forekommer i Rådets forordning (EØF) 1107/70, ikke er medtaget i den foreslåede forordning. De forhold, disse bestemmelser drejer sig om, behandles imidlertid i en række horisontale bestemmelser og retningslinjer, som bygger på traktatens artikel 87, stk. 3.

RÅDETS FORORDNING 1107/70, ARTIKEL 1

81. Sætningen "for så vidt som denne støtte er specifik for en virksomhed inden for denne sektor" forklarer blot, hvad der allerede fremgår af artiklens første del, og kan derfor undværes.

RÅDETS FORORDNING 1107/70. ARTIKEL 2

82. Også denne artikel er blot forklarende og behøver ikke medtages, da Domstolen allerede har bekræftet, at anvendelsen af traktatens artikel 73 ikke kan "medføre, at støtteforanstaltninger til transportvæsenet undtages fra traktatens almindelige regler om statsstøtte og fra den kontrol og de fremgangsmåder, disse regler indeholder"³⁹.

RÅDETS FORORDNING 1107/70, ARTIKEL 3

83. *Indledende stykke og stk. 2* - Hvad det indledende stykkes opbygning i almindelighed angår, er den foreslåede forordnings formål ligeledes at fastslå, under hvilke omstændigheder samordnede foranstaltninger kan forstås i den betydning, der anvendes i EF-traktatens artikel 73.
84. *Stk. 1, litra a)* - Medlemsstaterne har aldrig gjort Kommissionen opmærksom på andre byrder end dem, der nævnes i Rådets forordning (EØF) 1191/69.
85. *Stk. 1, litra b)* - Princippet bag denne undtagelse indgår også i den foreslåede forordning. Den vigtigste forskel er imidlertid, at Kommissionens politik nu ikke blot bygger på "hensyntagen til" de infrastrukturomkostninger, andre transportformer ikke har, men på en streng begrænsning af støtten til disse udækkede omkostningers,

³⁹ Sag 156/77 Kommissionen mod Belgien, Sml. 1978, s. 1881.

- herunder de eksterne omkostningers - værdi, og at det forlanges, at medlemsstaterne skal gøre rede for deres beregning af disse beløb. Se forklaringen til artikel 4.

86. *Stk. 1, litra c)* - Der er aldrig blevet truffet nogen beslutning på grundlag af dette stykke. I mellemtiden har Kommissionen fastsat de generelle betingelser for støtte til forskning og udvikling i EF-rammebestemmelserne for statsstøtte til forskning og udvikling⁴⁰. Forskning og udvikling kan ikke længere betragtes som et "samordningsområde", men snarere som et område, hvor støtten kan begrundes med, at den medvirker til at udvikle et projekt eller en erhvervsgren og således er omfattet af artikel 87, stk. 3, litra b) eller c). Rammebestemmelserne indeholder detaljerede bestemmelser for spørgsmål som støtteintensitet, støtteberettigede omkostninger, forskellig behandling af støtten alt efter dens afstand til markedet og indsendelse af yderligere oplysninger. Kommissionen har traditionelt stillet sig velvilligt til statsstøtte til forskning og udvikling på grund af dens formål, dens risiko, dens finansieringsbehov og dens begrænsede mulighed for konkurrenceforvridning på grund af dens afstand til markedet. Støtte til udvikling af transportsystemer og transportteknologier er i almindelighed til gavn for Fællesskabet som helhed og behandles fyldestgørende i rammebestemmelserne.
87. *Stk. 1, litra d)* - Denne bestemmelses anvendelsesområde er tidsbegrænset indtil fællesskabsbestemmelser om markedsadgangen træder i kraft. Bestemmelsen er derfor allerede forældet, da der i alle sektorer findes lovgivning om markedsadgangen, selv om fuld liberalisering endnu ikke er opnået alle steder. Desuden kan støtteforanstaltninger til forbedring af utilstrækkelige markedsstrukturer baseres på en undtagelse i henhold til EF-traktatens artikel 87, stk. 3, litra c).
88. *Stk. 1, litra e) og f)* - Stk. 1, litra e), der drejede sig om kombineret transport udløb den 31.12.1997⁴¹. Stk. 1, litra f), der drejede sig om transport ad indre vandveje, udløb den 31.12.1999⁴².
89. *Artikel 3, stk. 2* - Der er aldrig blevet anmodet om undtagelse fra statsstøttere reglerne på grundlag af denne artikel. Hvis de forhold, dette stykke henviser til, indgik i en anmeldelse til Kommissionen, ville det være muligt at give en undtagelse direkte på grundlag af traktatens artikler, ikke mindst EF-traktatens artikel 73, artikel 86, stk. 2, eller artikel 87, stk. 3, litra c).

Ophævelse af fritagelsen for anmeldelsespligten i Rådets forordning (EØF) 1192/69⁴³

90. Rådets forordning (EØF) 1192/69 om fælles regler for normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber går tilbage til samme periode som Rådets forordning (EØF) 1107/70. Dens generelle formål var at fjerne de ulige konkurrencevilkår, der opstod mellem jernbanerne og andre transportformer, i visse

⁴⁰ EFT C 45/5 af 17.3.1996.

⁴¹ I henhold til Rådets forordning (EF) 2255/96 om ændring af forordning (EØF) 1107/70, EFT L 304/3 af 27.11.1996.

⁴² I henhold til Rådets forordning (EF) 543/97 om ændring af forordning (EF) 1107/70, EFT L 84/6 af 26.3.1997.

⁴³ EFT L 156/8 af 28.6.1969.

tilfælde også andre erhvervsgrøne, fordi de offentlige myndigheder pålagde jernbanerne ekstra byrder eller gav dem ekstra fordele, der ikke var kompensation for en forpligtelse til offentlig tjenesteydelse uden forretningsmæssig bæredygtighed (dette behandles i Rådets forordning (EØF) 1191/69). Forordningen omfattede derfor alle former for forpligtelser, som medlemsstaterne dengang af sociale eller andre grunde pålagde jernbanerne, men som ikke var forretningsmæssigt bæredygtige. Forordningen har den historiske baggrund, at medlemsstaterne dengang i nogen grad benyttede jernbanerne som "makroøkonomisk hjælpemiddel", hvormed der f.eks. kunne skabes beskæftigelse og efterspørgsel på anlægsarbejde.

91. Artikel 4, stk. 1, 2, 3 og 4 i Rådets forordning (EØF) 1192/69 er blevet forældet. Deres anvendelsesperiode er enten udløbet, eller også har Kommissionen ikke vedtaget den nødvendige gennemførelseslovgivning for dem. Nogle få medlemsstater underretter Kommissionen om deres anvendelse af forordningens artikel 4, stk. 1. Ifølge denne artikel kan der gives kompensation for følgende forhold under den udtrykkelige forudsætning, at andre transportvirksomheder ikke er forpligtet til at bære lignende byrder:

- Ydelser, som er pålagt jernbanevirksomhederne og som i det øvrige erhvervsliv - inkl. de andre transportgrøne - bæres af staten,
- udgifter af social karakter til familietilskud, som jernbanevirksomhederne må bære i et andet omfang end tilfældet ville være, hvis de skulle yde bidrag på samme betingelser som de andre transportgrønes virksomheder,
- udgifter til pensioner og livrenter, som bæres af jernbanevirksomhederne på andre betingelser end dem, som gælder for de andre transportgrønes virksomheder,
- jernbanevirksomhedernes overtagelse af udgifterne til anlæg, hvor bane krydser vej.

92. I den udstrækning, medlemsstaterne i en overgangsperiode stadig støtter jernbanevirksomhederne på grundlag af artikel 4, stk. 1, i Rådets forordning (EØF) 1192/69 må Kommissionen sikre, at støtten er strengt begrænset til det beløb, der kræves for at give jernbanevirksomhederne kompensation for de tilbageværende finansielle byrder. Denne kompensation skal derfor anmeldes til Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 3, men medlemsstaterne kan foreslå flerårige ordninger.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

støtte til samordning af transporten ad jernbane, landevej og indre vandveje

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

Under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 71, 73 og 89,

under henvisning til forslag fra Kommissionen¹,

under henvisning til udtalelse fra Det Økonomiske og Sociale Udvalg²,

under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget³

i overensstemmelse med proceduren i Traktatens artikel 251⁴ og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Ophævelse af uligheder, der kan forvride konkurrencevilkårene på transportmarkedet, er et vigtigt mål for den fælles transportpolitik.
- (2) Liberaliseringen har nu gjort betydelige fremskridt i landtransportsektorerne:
 - a) i vejtransportsektoren blev der indført konkurrencevilkår for international transport den 1. januar 1993, og cabotagekørsel, der for første gang blev tilladt den 1. juli 1990, er siden den 1. juli 1998 ikke længere underkastet kvoter⁵;

¹ EFT

² EFT

³ EFT

⁴ EFT

⁵ Rådets forordning (EØF) 4059/89 af 21. december 1989 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (EFT L 390/3 af 30.12.1989), afløst af Rådets forordning (EØF) 118/93 af 25. oktober 1993 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre intern vejgodstransport i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (EFT L 279/1 af 12.11.1993) og Rådets forordning (EØF) 881/92 af 26. marts 1992 om adgang til markedet for vejgodstransport i Fællesskabet, som udføres fra eller til en medlemsstats område eller gennem en eller flere medlemsstats områder (EFT L 95/1 af 9.4.1992).

- b) passagertransporten ad landevej er blevet liberaliseret, dog med undtagelse af national rutekørsel⁶;
- c) i jernbanesektoren har internationale sammenslutninger og jernbanevirksomheder, der tilbyder international kombineret transport, fået adgang til infrastrukturen, og der er blevet indført bestemmelser om uafhængig drift og adskillelse mellem regnskaberne for infrastruktur og transportydelser⁷;
- d) sektoren for indre vandveje er gradvis blevet liberaliseret, så kontrakter om både national og international transport ad indre vandveje frit kan indgås, og priserne frit kan aftales i Fællesskabet fra den 1. januar 2000⁸
- e) markedet for kombineret transport har været fuldstændig liberaliseret siden den 1. juli 1993⁹.
- (3) Liberaliseringsprocessen er dog endnu ikke fuldført i alle landtransportsektorer, og der er endnu heller ikke blevet indført harmoniserede afgiftsordninger, der kan kompensere for transportformernes udækkede omkostninger; under disse omstændigheder vil der sandsynligvis stadig kunne forefindes visse former for statsstøtte, der modsvarer et behov for samordning af sektoren og derfor stadig er forenelige med EF-traktaten, hvis de ikke strider mod Fællesskabets øvrige bestemmelser.
- (4) EF-traktatens artikel 87-89 og Rådets forordning (EF) 659/99 om fastlæggelse af regler for anvendelse af EF-traktatens artikel 93 (nu artikel 88)¹⁰ gælder for støtte til transport ad jernbane, landevej og indre vandveje;
- (5) Artikel 73 udgør en undtagelse fra forbudet i artikel 87, stk. 1, og denne forordning tager derfor ikke på forhånd stilling til, om der foreligger støtte i den betydning, der anvendes i artikel 87, stk. 1. Den berører heller ikke traktatens øvrige bestemmelser, som f.eks. artikel 86, stk. 2.
- (6) EF-traktatens artikel 73 erklærer støtteforanstaltninger, som udgør godtgørelse for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, for forenelige med fællesmarkedet og er for denne bestemmelses vedkommende blevet gennemført ved Rådets forordning (EØF)

⁶ Rådets forordning (EØF) 684/92 af 16. marts 1992 om fælles regler for international personbefordring med bus (EFT L 74/1 af 20.3.1992), senest ændret ved Rådets forordning (EF) 11/98 af 11. december 1997 (EFT L 4/1 af 8.1.1998) og Rådets forordning (EF) 12/98 af 11. december 1997 om betingelserne for transportvirksomheders adgang til at udføre personbefordring ad vej i en medlemsstat, hvor de ikke er hjemmehørende (EFT L 4/10 af 8.1.1998).

⁷ Rådets direktiv 91/440/EØF af 29. juli 1991 om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EFT L 237/25 af 24.8.1991).

⁸ Rådets direktiv 96/75/EF af 19. november 1996 om befragtningsystemer og prisdannelse inden for national og international varetransport ad indre vandveje i Fællesskabet (EFT L 304/12 af 27.11.1996).

⁹ Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret transport mellem medlemsstaterne (EFT L 68/38 af 17.12.1992).

¹⁰ rådets forordning (EF) nr. 659/99 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelse af EF-traktatens artikel 93 (EFT L 83/1 af 27.3.1999).

1191/69¹¹ med senere ændringer. Da artikel 73 også erklærer støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for en samordning af transportvæsenet for foreneligt med fællesmarkedet, vil det være hensigtsmæssigt at fastsætte i en rådsforordning, under hvilke omstændigheder støtteforanstaltninger skal anses for at modsvare sådanne behov.

- (7) Rådets forordning (EØF) 1107/70¹² havde til formål at opfylde disse målsætninger; nu er det imidlertid blevet nødvendigt at tilpasse den for at bringe den i overensstemmelse med de nuværende regler for markedsadgang.
- (8) Fællesskabet tilskynder nu til, at det offentlige danner partnerskaber med private om nye transportinfrastrukturprojekter, ikke mindst projekter, der kan betragtes som vigtige for udviklingen af det transeuropæiske net¹³. Statsstøttereglerne bør anvendes sådan, at de ikke forfordeler infrastrukturprojekter, der omfatter en vis privat deltagelse, i forhold til dem, der ikke gør; det vil derfor være hensigtsmæssigt at fastsætte en generel undtagelse for støtte til infrastrukturens driftsledelse i stedet for en undtagelse med sigte på bestemte projektyper.
- (9) Statsfinansiering af drift, vedligeholdelse og etablering af landtransportinfrastruktur, der står åben for alle potentielle brugere i overensstemmelse med Fællesskabets lovgivning og drives af staten, omfattes ikke af EF-traktatens artikel 87, stk. 1, da der i dette tilfælde ikke gives fordele til en virksomhed, som konkurrerer med andre virksomheder.
- (10) Statsstøtte til en offentlig eller en privat infrastrukturens driftsledelse, som er adskilt fra staten, til drift, vedligeholdelse eller etablering af landtransportinfrastruktur formodes at være forenelig med fællesmarkedet, hvis driftsledelsen er blevet udvalgt ved offentligt licitation uden forskelsbehandling, da det derved sikres, at statsstøttebeløbet svarer til markedets pris for at opnå det ønskede resultat.
- (11) Hvis en bestemt støtte til en infrastrukturens driftsledelse ikke omfattes af denne formodning om forenelighed, skal den imidlertid stadig betragtes som forenelig med EF-traktaten i den udstrækning, den er nødvendig for at sikre det pågældende projekts eller den pågældende aktivitets gennemførelse, forudsat den ikke skaber konkurrenceforvriddning på en måde, der strider mod den fælles interesse: således må f.eks. statsstøtte til anlæggelse og drift af terminalinfrastruktur, der skal benyttes til kombineret transport, men tiltrækker betydelige trafikstrømme fra konkurrerende terminaler i stedet for at føre til en omlægning fra vejtransport til mere miljøvenlige transportformer, anses for at forvride konkurrencen på en måde, der strider mod den fælles interesse.

¹¹ Rådets forordning (EØF) 1199/69 af 26. juni 1969 om medlemsstaternes fremgangsmåde med hensyn til de med begrebet offentlig tjeneste forbundne forpligtelser inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje (EFT L 156/1 af 28.6.1969).

¹² Rådets forordning (EØF) 1107/70 af 4. juni 1970 om støtte, som ydes inden for sektoren for transporter med jernbane, ad landeveje og sejlbare vandveje (EFT L 130/1 af 15.6.1970).

¹³ Rådets konklusioner fra det 2031. møde - TRANSPORT, punkt 4 og 5 om partnerskaber mellem det offentlige og private i forbindelse med transeuropæiske netprojekter (pressemeldelse: Luxembourg 9.10.1997).

- (12) Der bør tages hensyn til bestemmelserne i Fællesskabets gældende lovgivning om infrastrukturafgifter, når støttebeløbets forholdsmæssige rimelighed skal bedømmes. I jernbanesektoren er denne fremgangsmåde i overensstemmelse med artikel 7, stk. 3, i Rådets direktiv 91/440/EØF, hvori det hedder, at medlemsstaterne under overholdelse af EF-traktatens artikel 73, 87 og 88 kan tildele jernbaneinfrastrukturernes driftsledelse tilstrækkelige finansielle midler i forhold til opgaverne, dimensionen og de finansielle behov, navnlig til dækning af nyinvesteringer, og de samme principper bør gælde for infrastrukturernes driftsledelse i alle landtransportsektorer.
- (13) Fællesskabet har i nogen tid talt for at skabe et bæredygtigt transportsystem ved hjælp af en politik, som tillader og fremmer foranstaltninger, der skal kompensere for udækkede ekstraomkostninger i forhold til konkurrerende transportformer, f.eks. i forbindelse med infrastrukturskader, forurening, støj, trafikophobning, sundhed og ulykker.
- (14) Hvad godstransporten angår, bør ordninger, der omfatter sådanne foranstaltninger i forbindelse med brugen af infrastruktur, kunne støttes, hvis de ikke hindrer opfyldelsen af Fællesskabets øvrige målsætninger i urimelig grad; medlemsstaterne skal derfor med rimelig klarhed godtgøre, at disse ordninger blot kompenserer for særlige, udækkede ekstraomkostninger i forhold til konkurrerende transportformer, og ordningerne bør være tidsbegrænsede; dog kan de, indtil landtransportformerne har internaliseret de særlige, udækkede eksterne omkostninger og infrastrukturuomkostninger, i princippet fornyes, hvis Kommissionen har godkendt dem. For passagertransportens vedkommende kan der tages hensyn til dette problem, når transportvirksomheden ansøger om eneret eller finansiell godtgørelse efter Fællesskabets lovgivning, især Rådets forordning (EØF) 1191/69.
- (15) Anden støtte til liberaliserede sektorer bør behandles på grundlag af EF-traktatens artikel 87 og navnlig betragtes ud fra begrebet udvikling af visse erhvervsgrøner i stk. 3, litra c).
- (16) Støtte, som tildeles i henhold til denne forordning, er anmeldelsespligtig i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 87, stk. 3, og Rådets forordning (EF) 659/99 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (nu artikel 87, stk. 3)¹⁴, med mindre andet er fastsat i denne forordning.
- (17) Støtte til drift, vedligeholdelse eller etablering af andre former for infrastruktur end terminaler, der skal benyttes i forbindelse med kombineret transport, transport ad indre vandveje og vejtransport og udgør en integrerende del af et eksisterende, åbent transportnet med en enkelt driftsledelse, kan overvåges effektivt af Kommissionen på grundlag af et generelt krav om periodiske oplysninger og behøver ikke noget særligt krav om forhåndsansøgning.
- (18) Hvis der er tale om støtte til drift, vedligeholdelse eller etablering af de nævnte terminaler, eller hvis den pågældende infrastruktur har en anden driftsledelse

¹⁴ Rådets forordning (EF) 659/99 af 22. marts 1999 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af EF-traktatens artikel 93 (EFT L 83/1 af 27.3.1999).

end nettet, eller hvis infrastrukturens kapacitet ved kontrakt er helt eller delvist reserveret en eller flere transportvirksomheder (i modsætning til en tildelt adgangsret til en åben infrastruktur), kan konkurrencen imidlertid påvirkes i større omfang, og kravet om forhåndsansmeldelse bør derfor ikke fraviges.

- (19) For at sikre gennemsigtig, effektiv overvågning må der opstilles regler for de optegnelser, medlemsstaterne skal føre over støtte, som undtages i kraft af denne forordning; af hensyn til den årlige rapport, medlemsstaterne skal forelægge Kommissionen, bør Kommissionen opstille særlige krav, heriblandt om oplysninger i edb-form, da den nødvendige teknologi er almindeligt udbredt.
- (20) Rådets forordning (EØF) 1192/69¹⁵ blev indført for at fjerne de uligheder, der opstår, fordi de offentlige myndigheder pålægger jernbanevirksomhederne særlige finansielle byrder eller giver dem fordele; ifølge Rådets direktiv 91/440/EØF skal medlemsstaterne imidlertid nu sikre, at jernbanevirksomhederne får status som uafhængige virksomheder, der drives forretningsmæssigt og tilpasser sig markedets krav, og derfor er sådanne uligheder enten allerede ophævet eller vil blive det.
- (21) Artikel 4, stk. 2, 3, og 4 i Rådets forordning (EØF) 1192/69 er blevet forældet; hvis medlemsstaterne fortsat yder støtte til jernbanevirksomhederne på grundlag af artikel 4, stk. 1, i Rådets forordning (EØF) 1192/69 i en overgangsperiode, må Kommissionen sikre, at denne støtte er strengt begrænset til det beløb, som er nødvendigt for at kompensere jernbanevirksomhederne for tilbageblevne finansielle byrder, og denne kompensation skal derfor anmeldes i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 3; fritagelsen for anmeldelsespligten i forordning (EØF) 1192/69 bør således ophæves -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1-Anvendelsesområde

Denne forordning gælder støtteforanstaltninger, som modsvarer behovet for samordning af transporten ad jernbane, landevej og indre vandveje.

Artikel 2-Definitioner

I denne forordning forstås ved

transportinfrastruktur: permanente anlæg til befordring eller omladning af passagerer og gods og dertil knyttet sikkerheds- og navigationsudstyr, som er nødvendigt for disse anlægs drift.

¹⁵ Rådets forordning (EØF) 1192/69 af 26. juni 1969 om fælles regler for normaliseringen af jernbanevirksomhedernes regnskaber (EFT L 156/8 af 28.6.1969).

infrastrukturens driftsledelse: en privat, offentlig eller halvoffentlig virksomhed, som driver, vedligeholder eller etablerer transportinfrastruktur

transportvirksomhed: en virksomhed, som ønsker at benytte en bestemt transportinfrastruktur, enten til egne formål eller for at levere transportydelser til andre personer eller virksomheder.

særlige udækkede eksterne omkostninger og infrastrukturomkostninger: omkostninger, der ikke dækkes ved hjælp af særlige afgifter fra infrastrukturens bruger. De kan omfatte infrastrukturskader, forurening, støj, trafikophobning, sundhed og ulykker.

Artikel 3-Støtte til infrastruktur

1. Støtte, der ydes en infrastrukturens driftsledelse til drift, vedligeholdelse eller etablering af landtransportinfrastruktur, er forenelig med EF-traktaten, hvis støtten sammenholdt med projektets samlede finansieringsbeløb:

(a) er nødvendig for, at det pågældende projekt eller den pågældende aktivitet kan gennemføres, og

(b) ikke skaber konkurrenceforvridning på en måde, der strider mod den fælles interesse.

2. Støttevurdering på grundlag af denne artikel skal tage hensyn til bestemmelserne i Fællesskabets gældende lovgivning for infrastrukturafgifter på det tidspunkt, hvor støtten tildeles.

Artikel 4 - Støtte til benyttelse af infrastruktur

1. Ordninger for støtte til transportvirksomheder til benyttelse af infrastruktur til godstransport er forenelige med EF-traktaten i det omfang

(a) ordningens varighed er højst 3 år

(b) det på grundlag af en sammenlignende omkostningsanalyse godtgøres, at støtten er begrænset til kompensation for særlige, udækkede eksterne omkostninger og infrastrukturomkostninger i forhold til benyttelsen af konkurrerende transportinfrastruktur, når de tilsvarende udækkede omkostninger ved brug af den pågældende infrastruktur er trukket fra

(c) ordningen sikrer, at støtten gives til transportvirksomheder inden for den samme transportform uden forskelsbehandling

(d) støtten ikke skaber konkurrenceforvridning på en måde, der strider mod den fælles interesse.

2. Støttevurdering på grundlag af denne artikel skal tage hensyn til bestemmelserne i Fællesskabets gældende lovgivning for fastsættelse eller ansættelse af eksterne omkostninger på det tidspunkt, hvor støtten tildeles.

Artikel 5 - Almindelige betingelser

1. Hvis en virksomhed, som modtager støtte efter denne forordning, ikke blot beskæftiger sig med den støttede aktivitet, men også med en anden økonomisk aktivitet, skal de tildelte midler indgå i særskilte regnskaber og forvaltes uden mulighed for overførsel til den anden aktivitet.
2. Når det tilladte støttebeløb beregnes på grundlag af denne forordnings bestemmelser, skal der tages hensyn til støtte til samme formål over andre statsmidler eller fra Fællesskabet.

Artikel 6 - Anmeldelse

1. Støtte til drift, vedligeholdelse eller etablering af andre former for landtransportinfrastruktur end terminaler til brug for kombineret transport, vejtransport eller transport ad indre vandveje er ikke anmeldelsespligtig i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 3, når følgende betingelser er opfyldt:
 - (a) infrastrukturen er en integrerende del af et net med samme driftsledelse som den selv og åben adgang uden forskelsbehandling for enhver person eller virksomhed, der ønsker at benytte den
 - (b) infrastrukturens kapacitet er ikke blevet helt eller delvist reserveret en eller flere transportvirksomheder
2. Jernbaneterminaler og jernbanestationer, der udelukkende tjener jernbaneformål, betragtes som en integrerende del af jernbanenet.

Artikel 7 - Krav om oplysninger

1. I forbindelse med støtte, der omfattes af artikel 6, skal medlemsstaterne
 - (a) føre detaljerede optegnelser. Disse optegnelser skal indeholde alle oplysninger som er nødvendige for at godtgøre, at denne forordnings undtagelsesbetingelser er opfyldt. Medlemsstaterne opbevarer optegnelserne i 10 år fra støttens tildelingstidspunkt. Efter skriftlig anmodning skal medlemsstaterne stille kopier af disse optegnelser til rådighed for Kommissionen i løbet af 20 arbejdsdage, medmindre Kommissionens anmodning fastsætter en længere frist.
 - (b) senest den 31. marts hvert år ved hjælp af formularen i bilaget give Kommissionen sammenfattende oplysninger om støtteordninger, som er blevet iværksat i det foregående kalenderår, og om støttetildeling uden for disse støtteordninger, og især forelægge:
 - en beskrivelse af det støttede projekt med det nøjagtige støttebeløb, de samlede projektomkostninger, støttedtagerens identitet og projektets tidsplan
 - fremtidige planer eller ordninger for den pågældende infrastrukturens drift og for adgangen til den

- eventuelle andre oplysninger, som kan være relevante for en statsstøttevurdering.

2. Den første frist for indsendelse af disse oplysninger bliver den 31. marts året efter det første fulde kalenderår, som forløber efter denne forordnings ikrafttrædelse. De oplysninger, der indsendes på dette tidspunkt, skal gælde tidsrummet fra forordningens ikrafttrædelse til dette kalenderårs slutning og bør også foreligge i edb-form.

Artikel 8 - Overvågning af denne forordning

Der nedsættes et rådgivende udvalg under hensyntagen til EF-traktatens artikel 79. Det skal bestå af medlemsstaternes repræsentanter med Kommissionens repræsentant som formand. Udvalget kan behandle og afgive udtalelse om alle generelle spørgsmål i forbindelse med denne forordnings anvendelse.

Artikel 9 - Ophævelse

1. Rådets forordning (EØF) 1107/70 med senere ændringer ophæves.
2. Artikel 4, stk. 2, 3, og 4, og artikel 13, stk. 2 og 3 i Rådets forordning (EØF) 1192/69 med senere ændringer ophæves.

Artikel 10 - Overgangsordninger og ikrafttrædelse

1. Støtteforanstaltninger, der i henhold til artikel 5 i forordning 1107/70, således som ændret, er undtaget fra proceduren i traktatens artikel 88, stk. 3, er fortsat undtaget herfra i en periode på 12 måneder efter denne forordnings ikrafttræden.
2. I løbet af denne periode ændrer medlemsstaterne de pågældende støtteforanstaltninger, så de bliver forenelige med artikel 6 i denne forordning. Medlemsstaterne underretter Kommissionen herom.
3. Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*. Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles,

På Rådets vegne
Formand

BILAG

Formular, der skal ledsage de sammenfattende oplysninger om tildelt støtte eller iværksatte støtteordninger

Medlemsstat [region]:

Iværksættelsestidspunkt (støtteordning) eller tildelingstidspunkt (støtte):

Den kompetente myndigheds navn og adresse:

Den iværksatte støtteordnings benævnelse eller den pågældende støttemodtagers navn:

Støttens formål:

Retsgrundlag:

Budget:

Støtteintensitet:

Varighed:

Eventuelle andre oplysninger: