



ERHVERVSMINISTERIET



Transportministeriet

## GRUND- OG NÆRHEDSNOTAT

### **Europa-Kommissionens forslag til Rådets forordning om anvendelse af artikel 93, 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på visse former for statsstøtte inden for sektorerne jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport**

KOM(2022) 327

*Nyt notat.*

#### **1. Resumé**

*Europa-Kommissionen har den 6. juli 2022 fremsat forslag til Rådets forordning om anvendelse af artikel 93, 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på visse former for statsstøtte inden for sektorerne jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport.*

*Med forslaget bemyndiges Kommissionen til at kunne vedtage gruppefritagelsesforordninger for statsstøtte efter artikel 93 i TEUF. Ved gruppefritagelsesforordninger fritages støtteforanstaltninger for underretningspligten i artikel 108, stk. 3, i TEUF. Medlemsstaterne får dermed mulighed for at gennemføre foranstaltningerne uden Kommissionens forudgående godkendelse.*

*Forslaget skal fremme den grønne og digitale omstilling af transportsektoren ved at understøtte et modalskifte fra vej til jernbane, indre vandveje og bæredygtige multimodale transportløsninger.*

*Forordningen indeholder ikke materielle regler om statsstøtte. Disse regler vil blive udformet af Kommissionen på et senere tidspunkt.*

*Forslaget vurderes ikke at have lovgivningsmæssige, økonomiske, eller øvrige konsekvenser eller at påvirke beskyttelsesniveauet.*



*Regeringen hilser den nye forordning velkommen, da den vil gøre proceduren for tildeling af statsstøtte til de nævnte sektorer enklere i praksis.*

## **2. Baggrund**

Kommissionen har den 6. juli 2022 fremsat forslag til Rådets forordning om anvendelse af artikel 93, 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på visse former for statsstøtte inden for de ovennævnte sektorer. Forslaget er oversendt til Rådet i dansk sprogversion den 6. juli 2022.

Rådet bemyndigede i forordning (EU) 2015/1588 Kommissionen til at erklære, at visse nærmere bestemte former for støtte er forenelig med det indre marked og fritaget for underretningspligten i TEUF artikel 108, stk. 3. Dette sker i praksis ved gruppefritagelsesforordninger.

Forordning (EU) 2015/1588 omfatter imidlertid ikke støtte til de ovennævnte sektorer for jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport. Disse sektorer er blevet stadig mere relevante på EU-plan, særligt i forbindelse med indgåelsen af den europæiske grønne pagt og lanceringen af Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet<sup>1</sup>.

I Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet fremgår det, at en betydelig del af transportsektorens udledninger kan reduceres ved at flytte godstransporten fra vej til jernbane, samt generelt øge den multimodale sammensætning af godstransporten. Dette vil dog kræve en række større investeringer i det nødvendige infrastruktur hos de enkelte medlemslande.

Det bemærkes, at Danmark ikke har indre vandveje, hvorfor det i en dansk kontekst kun er jernbanetransport og multimodal transport, der er relevant i forbindelse med dette forslag.

Kommissionen har løbende foretaget en vurdering af, hvorvidt de gældende regler er hensigtsmæssige. I den forbindelse har Kommissionen erfaret, at visse former for støtte til de nævnte sektorer ikke medfører væsentlige konkurrencefordrejninger, forudsat at det ydes på grundlag af procedurer, der er åbne, gennemsigtige og

---

<sup>1</sup> KOM(2020) 575



uden forskelsbehandling, og at der kan fastlægges klare forenelighedskriterier på grundlag af de opnåede erfaringer.

Kommissionen foreslår på baggrund heraf, at Rådet bemyndiger Kommissionen ved en bemyndigelsesforordning til at kunne vedtage en forordning om anvendelse af TEUF artikel 93, 107 og 108 på visse former for statsstøtte til de ovennævnte sektorer, jf. TEUF artikel 109 (en gruppefritagelsesforordning).

Dette betyder i praksis, at Kommissionen kan gøre proceduren for, hvornår statsstøtte til disse sektorer kan betegnes som forenelige med det indre marked, enklere.

Forslaget er fremsat med hjemmel i Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF), artikel 109 og skal behandles efter den almindelige lovgivningsprocedure i TEUF artikel 294. Rådet træffer afgørelse med kvalificeret flertal.

### **3. Formål og indhold**

Formålet med forslaget til bemyndigelsesforordningen er at tilpasse statsstøttereglerne for jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport til Kommissionens strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet. Kommissionen vil i medfør af bemyndigelsesforordningen for transport kunne vedtage gruppefritagelsesforordninger for støtte efter artikel 93 i TEUF, når disse indebærer en begrænset risiko for fordrejning af konkurrencen og samhandelen.

Forslaget giver Kommissionen mulighed for at vedtage gruppefritagelsesforordninger på områder, hvor den har opnået tilstrækkelig erfaring til at fastlægge klare forenelighedskriterier samtidig med, at det sikres, at indvirkningen på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne begrænses.

Selve forslaget indeholder ikke specifikke regler for gruppefritagelse af støtte, men bemyndiger Kommissionen til at erklære, at følgende former for støtte er forenelige med det indre marked og ikke er omfattet af underretningspligten i TEUF artikel 108, stk. 3:

1. Støtte til samordning af transportvæsenet.
2. Støtte til godtgørelse af for visse forpligtelser, der har sammenhæng med begrebet offentlig tjenesteydelse, undtagen kompensation for offentlig trafikbetjening i forbindelse med offentlig personbefordring, der er omfattet af forordning (EF) nr. 1370/2007.



Forslaget indeholder desuden en beskrivelse af, hvad forordninger, der vedtages som følge af forslaget, skal indeholde en angivelse af. Dette inkluderer blandt andet lofter for tildeling af støtte, kategorier af støtteberettigede samt gennemsigtheds- og tilsynsbetingelser. Derudover fastlægger forslaget betingelser for gennemsigthed og tilsyn, gyldighedsperiode, høring af relevante parter samt evalueringsrapporter. Dette stemmer overens med den gældende "generelle" gruppefritagelsesforordning<sup>2</sup>.

#### **4. Europa-Parlamentets udtalelser**

Foreligger ikke.

#### **5. Nærhedsprincippet**

Forslaget hører under Unionens enekompetence. Det følger af TEUF artikel 3, at Unionen blandt andet har enekompetence ved fastlæggelse af de konkurrenceregler, der er nødvendige for det indre markeds funktion. Nærhedsprincippet vurderes derfor overholdt.

#### **6. Gældende dansk ret**

Ikke relevant.

#### **7. Konsekvenser**

##### Lovgivningsmæssige konsekvenser

Forslaget har ikke i sig selv lovgivningsmæssige konsekvenser.

De gældende regler for godkendelse af støtte til sektorerne jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport findes blandt andet i jernbaneretningslinjerne<sup>3</sup>. Jernbaneretningslinjerne vil derfor blive revideret, så de omfatter støtte, der ikke vil blive omfattet af en mulig ny forordning med hjemmel i nærværende forslag til forordning.

---

<sup>2</sup> Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 med senere ændringer.

<sup>3</sup> Fælles meddelelse fra Kommissionen: "Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte til jernbaneselskaber" ("Jernbaneretningslinjerne") (EUT C 184 af 22.7.2008, s. 13).



Det vil fortsat være nødvendigt at anmelde støtteforanstaltninger, som ikke bliver omfattet af en eventuel ny forordning om gruppefritagelse, til Kommissionen med henblik på Kommissionens godkendelse.

### Økonomiske konsekvenser

Forslaget har ikke i sig selv samfundsøkonomiske, statsfinansielle eller erhvervsøkonomiske konsekvenser. Vedtagelse af gruppefritagelsesforordninger forventes at lette administrative byrder for støttetildelende myndigheder.

### Andre konsekvenser og beskyttelsesniveauet

Forslaget har ikke i sig selv andre konsekvenser og påvirker ikke beskyttelsesniveauet.

## **8. Høring**

Forslaget har været i høring i EU-specialudvalget for konkurrenceevne, vækst og forbrugerspørgsmål samt i EU-specialudvalget for transportspørgsmål fra den 12. juli 2022 til den 15. august 2022.

Fra EU-specialudvalget for konkurrenceevne, vækst og forbrugerspørgsmål er der modtaget høringssvar fra Danish Shipping.

**Danish Shipping** har ingen bemærkninger.

Fra EU-specialudvalget for transportspørgsmål er der modtaget høringssvar fra Trafikselskaberne i Danmark, Dansk Erhverv, ITD, Erhvervsflyvningens Sammenslutning og Forbrugerrådet Tænk.

**Trafikselskaberne i Danmark** har videreformidlet følgende bemærkninger fra Movia.

Selvom Movia i udgangspunktet ikke direkte ventes at blive berørt af Kommissionens forslag, er det positivt, at Kommissionen har ambitioner om at lette de administrative byrder og sikre retssikkerheden i forbindelse med de omtalte støtteordninger.

I udgangspunktet opfattes den første øvelse fra Kommissionen som en hensigtserklæring, hvor formålet som beskrevet er at fremme den grønne omstilling ved bl.a. at lette den administrative byrde for medlemsstaterne i forbindelse med statsstøtte (bl.a. på jernbanelområdet). Bemyndigelsesforordningen ændrer ikke noget som



sådan, ligesom den ikke har nogen umiddelbar betydning for Movia. De ”blødere” statsstøtteregler som beskrevet vil heller ikke have en virkning for Movia på et senere tidspunkt, når initiativerne er trådt i kraft.

Kommissionens forslag er på nuværende tidspunkt stadig i et tidligt stadie, og det konkrete anvendelsesområde og øvrige kriterier kendes endnu ikke i detaljen.

Kommissionens forslag kan potentielt godt få en betydning for Lokaltog bl.a. i forbindelse med eventuelle investeringer eller anskaffelser eller i andre samarbejder. Uden klarere kriterier end de, der foreligger, er det dog vanskeligt at komme et kvalificeret bud nærmere.

**Dansk Erhverv** har besvaret høringen med nedenstående bemærkninger.

Formålet med nærværende forslag er, at Rådet vedtager en bemyndigelsesforordning, som vil gøre det muligt for Kommissionen på et senere tidspunkt at vedtage gruppefritagelsesforordninger for støtte til jernbanetransport, transport ad indre vandveje og multimodal transport. Det vil på baggrund heraf være muligt for medlemsstaterne at tildele statsstøtte uden forudgående anmeldelse og godkendelse fra Kommissionen, når kriterier mv. i gruppefritagelsesforordningen er opfyldt.

Generelt er det vigtigt, at grundprincippet om, at statsstøtte kun ydes, når det er foreneligt med det indre marked og ikke forvrider konkurrencen mellem virksomheder eller medlemslande, overholdes.

Idet der er tale om en bemyndigelsesforordning, er det af hensyn til den demokratiske kontrol afgørende, at det sker inden for klart definerede rammer.

Dansk Erhverv kan støtte initiativer, der forenkler statsstøttereglerne og -procedurerne og mindsker de administrative byrder.

Det er afgørende, at Kommissionen først anvender nærværende bemyndigelsesforordning til at fastsætte gruppefritagelsesforordninger, når Kommissionen har opnået tilstrækkelig erfaring fra tidligere praksis til at kunne fastlægge klare forenelighedskriterier.



Dansk Erhverv støtter intentionen i forslaget om, at der investeres i transport og infrastruktur, der fremmer omstillingen til mere bæredygtig og intelligent mobilitet, der understøtter EU's målsætning om klimaneutralitet senest 2050.

I den forbindelse er det dog afgørende, at der med nærværende forslag ikke opsættes rammevilkår, der stiller visse transportformer (jernbane, indre vandveje og multimodal transport) bedre end andre transportformer, der også kræver investeringer til fremme af den grønne omstilling, fx luftfarten. Det bør derfor overvejes, om bemyndigelsesforordningen har det rette scope. Dansk Erhverv kan ikke støtte en skævvridning mellem transportformerne mht. statsstøtte.

**ITD** takker for muligheden for at komme med bemærkninger til Kommissionens forslag. ITD har længe arbejdet aktivt med den grønne omstilling, og vi støtter Europa-Kommissionens ambition om at reducere drivhusgasemissionerne og sikre et velfungerende system for transport på tværs af Europa.

Vi er imidlertid meget uenige med, at Kommissionen har undladt vejtransportsektoren i sit forslag. Vi mener, at vejtransport skal inkluderes i forslaget, hvis der skal skabes et velfungerende transportsystem, og hvis der for alvor skal ske reduktioner af transportsektorens udledninger.

Der har længe været udfordringer for den europæiske transportsektor, hvilket i vores optik blandt andet skyldes et alt for ensidigt og forkeret fokus på særlig jernbanetransport og på overflytning af transport fra vej til bane. Denne strategi er blevet fulgt i EU-regi siden begyndelsen af 1990'erne, hvor flere 100 milliarder euro er blevet investeret i at styrke jernbanen og sikre et modalskifte. Det er bl.a. sket under Marco Polo-programmet, Shift2Rail ligesom langt størstedelen af CEF-midlerne er blevet tildelt jernbanerne.

Det har nok været den dyreste og mindst effektive løsning til at sikre mere bæredygtig transport i EU, da resultatet i dag er, at vejtransport står for en større del af transporten i EU, end den gjorde i starten af 1990'erne. I dag foregår mere end tre fjerdedele af al transport inden for EU ad vej.

En af hovedårsagerne til, at det er gået så galt, er, at man alt for længe har set de forskellige transportformer som hinandens konkurrenter i stedet for at fokusere på dem som dele af et samlet transportsystem, der skal spille sammen.



Hertil skal lægges en manglende evne og manglende vilje til at erkende, at vejtransport i mange tilfælde er den bedste løsning, og at det især er på de lange internationale ture, at der er et potentiale for at flytte transporten væk fra vejene.

Grundlæggende bør EU's transportpolitik handle om at skabe et velfungerende samlet transportøkosystem. I et velfungerende transportsystem vil transporten automatisk rykke derhen, hvor det giver mest mening, og et velfungerende transportsystem vil kunne styrke både jernbane-, sø- og vejtransporten og samtidig øge effektiviteten.

Da det ikke er muligt at bygge jernbaner ved alle havne, terminaler og virksomheder, er det nødvendigt at forstå, at en styrkelse af jernbanetransporten også forudsætter en styrkelse af vejinfrastrukturen, så lastbiler nemt kan komme til havne og terminaler.

Havde EU investeret en brøkdel af de midler, der er investeret i jernbanerne i den grønne omstilling af vejgodstransporten, ville EU være meget tættere på at nå sine klimamål.

Her er det vigtigt at bemærke, at vejgodstransporten trods manglende investeringer allerede er godt i gang i den grønne omstilling, og transportvirksomheder er nu i stand til at transportere varer med et lavere klimaaftryk gennem effektiviseringer og ny teknologi.

Det er således for alvor på tide at sætte en stopper for den ensidige forståelse af jernbanetransport som grønnere end for eksempel vejtransport. Dette understøttes af Den Europæiske Revisionsrets særlige rapport "EU-transportinfrastrukturer: mere hastighed nødvendig i implementering af megaprojekter for at levere netværkseffekter til tiden". Særrapporten peger på, at jernbaneprojekter i virkeligheden ikke er så grønne, som de er tiltænkt, fordi beregningerne undervurderer CO<sub>2</sub>-udledningen i anlægsfasen og overvurderer potentialet for modalskifte.

Fremtidens vejtransport er grøn, men det kræver støtte til vognmændene at sikre investeringer i grønne køretøjer. En elektrisk lastbil er i dag tre gange så dyr som en diesellastbil, og det gør investeringen urealistisk for langt de fleste vognmænd. Der er derfor brug for betydelig støtte til at sikre flere grønne køretøjer på vejene. Her vil forslaget kunne bidrage, hvis det udvides til også at omfatte vejtransport, men det kræver også en helt anden ambitiøs tilgang fra den danske regering.





For eksempel i Tyskland har man alene afsat ca. 12 mia. kroner fra 2021-2024 til at indkøb af klimavenlige el- og brintlastbiler og yderligere ca. 37 mia. kr. til tank- og ladeinfrastruktur. Det står i skarp kontrast til Danmark, hvor regeringen indtil videre har afsat 121 mio. kr. til at støtte indkøb af klimavenlige lastbiler, samt afsat en pulje på 250 mio. kr. til tank- og ladeinfrastruktur til den tunge transport.

ITD står naturligvis til disposition ved ønske om yderligere dialog i henhold til ovenstående.

**Erhvervsflyvningens Sammenslutning (ES)** takker for muligheden for at deltage i høringen og har ikke bemærkninger til forslaget.

**Forbrugerrådet Tænk** velkommer Kommissionens forslag til forordning om visse former for statsstøtte inden for sektorerne jernbanetransport, transport af indre vandveje og multimodal transport, og erklærer os enige i vigtigheden af investeringer i offentlig transport og infrastruktur, der understøtter omstillingen til mere bæredygtig og intelligent mobilitet, herunder flydende og effektive europæiske multimodale transportnet og opgradering af det trans europæiske transportnet for passagerer og godsfragt.

Vi finder det derfor positivt, at Kommissionen iværksætter tiltag, som kan imødekomme disse behov med henblik på at nå Unionens mål om klimaneutralitet senest i 2050. Vi har ingen øvrige bemærkninger til bekendtgørelsen, men står til rådighed for eventuelle spørgsmål.

## **9. Generelle forventninger til andre landes holdninger**

Der foreligger på nuværende tidspunkt ikke konkrete oplysninger om andre landes holdninger til selve meddelelsen eller de enkelte indsatsområder og initiativer.

Det forventes dog, at der vil blive taget positivt imod forslaget, blandt andet fordi det vil føre til lavere administrative omkostninger.

## **10. Regeringens foreløbige generelle holdning**

Regeringen støtter vedtagelsen af nærværende forslag til forordning.



Regeringen støtter Kommissionens arbejde med kvalitetskontrol og opdatering af statsstøtteregler på transportområdet, herunder at en gruppefritagelse vil være hensigtsmæssig og ikke unødigt konkurrencefordrejende.

Regeringen støtter dertil en lettere, mindre omkostningsfuld administrativ proces for godkendelser af fremtidige støtteordninger.

### **11. Tidligere forelæggelse for Folketingets Europaudvalg**

Sagen har ikke tidligere været forelagt Folketingets Europaudvalg.