



Bryssel den 09.11.2018  
C(2018) 7565 final

OFFENTLIG VERSION

Detta dokument är ett internt kommissionsdokument som bara ställs till förfogande i informations syfte.

**Ärende: Statligt stöd SA.50217 (2018/N) – Sverige  
Sveriges ekobonussystem för närsjöfart och inlandssjöfart**

Fru Minister,

**1. FÖRFARANDE**

- (1) Genom elektronisk anmälan till kommissionen den 13 juli 2018 översände de svenska myndigheterna en ordning om stöd till trafikomställning från väg till havsgående trafik och inlandssjöfart (nedan kallad *stödordningen*). Anmälan registrerades under ärendenummer SA.50217.
- (2) Kommissionen begärde ytterligare upplysningar från de svenska myndigheterna genom skrivelser av den 13 augusti 2018 och den 21 september 2018, vilka de svenska myndigheterna besvarade den 31 augusti 2018 och den 3 oktober 2018.

**2. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN**

**2.1. Syfte**

- (3) Åtgärden syftar till att uppmuntra en trafikomställning av godstransport från väg till havsgående trafik och inlandssjöfart genom att minska långväga lastbilstransporter. Stödordningen kommer sålunda att leda till minskade utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser.

Utrikesminister Margot Wallström  
Utrikesdepartementet  
Arvfurstens palats  
Gustav Adolfs torg 1  
SE - 103 23 STOCKHOLM

- (4) Åtgärden ingår i ett initiativ för att Sverige i framtiden ska bli ett fossilbränslefritt land. För att transportsektorn ska bli fossilfri och klimatmålen uppfyllas, görs ansträngningar att ge stöd till fordon, fartyg och luftfartyg att bli mer energieffektiva, öka användningen av bibränslen och el som energikälla för transporter och främja en trafikomställning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.

## **2.2. Rättslig grund**

- (5) Stödordningen ”förordning om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart” som beslutas med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen<sup>1</sup> (allmän förvaltningslag).

## **2.3. Budget och varaktighet**

- (6) Stödordningen har tilldelats en sammanlagd budget på 150 miljoner kronor. Stödordningen kommer att gälla från godkännandet till och med den 31 december 2020.

## **2.4. Stödmottagare och villkor för beviljande av stöd**

- (7) Stödmottagarna är alla redare som
- (a) bedriver sjöfart med fartyg som är registrerade i fartygsregister i ett EES-land, och
  - (b) är etablerade i en EES-stat, och
  - (c) där fartygens resor inkluderar åtminstone en lossning eller lastning av överflyttat gods i svensk hamn.
- (8) Enligt stödordningen ska stöd beviljas projekt som föreslås av redare gällande nya sjörutten och inlandssjöfartsvägar eller förbättringar av transportupplägg på redan befintliga sådana. En rutt anses vara ny om den inte trafikerades före Trafikverkets beslut att bevilja stödet. Förbättringen av transportuppläggen på en befintlig rutt innefattar alla åtgärder som avser att locka nya kunder eller öka fraktvolymen och som inte har vidtagits före Trafikverkets beslut att bevilja stöd. Sådana åtgärder kan exempelvis innefatta åtgärder för att öka kapaciteten eller transportfrekvensen eller för att minska den sammanlagda transporttiden. Ekonomiskt stöd kan beviljas för åtgärder som syftar till att säkerställa efterlevnaden av befintliga regler och standarder.
- (9) Sökandena ska i sin stödansökan avseende nya rutter och förbättringar av transportupplägg på befintliga rutter visa att transporter av gods kommer att överflyttas från väg till havsgående trafik och/eller inlandssjöfart genom att ange förväntad mängd gods som kommer att omställas. För förbättring av befintliga transportupplägg ska de sökande dessutom visa hur förbättringen bidrar till en överföring av godset från vägarna till sjöfart och/eller inlandssjöfart.
- (10) Ansökan ska åtföljas av en presentation av på förhand fastställda miljöeffekter, som ska valideras av en av Trafikverket anlita extern konsult. Miljöeffekterna

---

<sup>1</sup> <https://www.riksdagen.se/globalassets/07.-dokument--lagar/the-instrument-of-government-2015.pdf>

kommer att beräknas med hjälp av en metod som fastställts av Nätverket för Transporter och Miljön<sup>2</sup> (nedan kallad *NTMCalc-metoden*) för att fastställa utsläpp och övriga externa effekter från godstransporter. På grundval av parametrar som fastställs för varje fall, beräknar modellen varje transportmedels miljöeffekt. Parametrarna innehåller information såsom typ av fordon/fartyg, fartygsstorlek, lastens vikt, transportdistans, fyllnadsgrad och drivmedel. Dessutom beräknas energiförbrukningen och resultaten jämförs.

- (11) Stödet kan beviljas i högst tre år för varje projekt. Sökande måste visa att transportuppläggen för de projekten i ansökningsperioden har tydliga utsikter att bli kommersiellt bärkraftiga efter finansieringsperioden. Stödmottagarna ska för detta ändamål tillhandahålla en kassaflödesanalys för de påföljande tio åren för att visa den förväntade ekonomiska utvecklingen av transportupplägget i fråga och för att fastställa projektets livskraft efter tre år.
- (12) I stödordningen föreskrivs att endast ett projekt per transportupplägg kan finansieras, utan möjlighet till förnyelse, förlängning eller upprepning av tjänsten i fråga.
- (13) Trafikverket ska välja ut stödmottagare och projekt en gång per år efter ett öppet och icke-diskriminerande anbudsförfarande där alla stöd villkor framgår. Det sista datum sökande kan lämna projektförslag kommer att publiceras på Trafikverkets webbplats<sup>3</sup>. När tidsfristen har löpt ut kommer ansökningarna att granskas mot de formella kraven i den aktuella stödordningen. Trafikverket avser att beakta varje projekts kvalitet, de övergripande perspektiven att överföra varor från väg till havsgående trafik eller inlandssjöfart samt den befintliga marknadssituationen. I princip kommer alla projekt som uppfyller kraven att beviljas stöd. Om flera ansökningar ingetts för samma transportupplägg kommer det projekt som uppvisar störst positiv miljöeffekt att väljas ut.

## **2.5. Stödform, stödberättigande kostnader och stödnivå**

- (14) Stödet kommer att beviljas i form av ett direkt bidrag.
- (15) Stödet får täcka upp till 30 % av driftkostnaderna för kust- och närsjöfart eller 10 % av kostnaderna för inköp av omlastningsutrustning för tillhandahållande av det planerade transportupplägget. Vid förbättringar av en befintlig rutt är de stödberättigande kostnaderna begränsade till de extrakostnader som uppstår till följd av förbättringsåtgärderna.
- (16) Stödbeloppet kommer att beräknas enligt följande: Enligt de svenska myndigheternas beräkningar finns det en skillnad på 0,12 kr<sup>4</sup> mellan de genomsnittliga samhällsekonomiska kostnaderna på grund av externa effekter av tunga lastbilar (0,17 kr per ton/kilometer) och av fartyg (0,05 kr per ton/kilometer). Värdet på det transportarbete som skulle ha blivit aktuellt om det

---

<sup>2</sup> Nätverket för Transporter och Miljön är en svensk ideell förening med målsättning att skapa ett gemensamt förhållningssätt och ett verktyg för hur miljöprestanda för olika transportmedel ska beräknas. Föreningen har över 200 medlemsorganisationer som företräder näringsliv, den akademiska världen och myndigheter: <https://www.transportmeasures.org/en/>.

<sup>3</sup> [www.traffikverket.se](http://www.traffikverket.se).

<sup>4</sup> 0,097 euro (1 euro motsvarar 10,30 kr).

överförda godset hade transporterats en viss distans med lastbil i Sverige kommer att multipliceras med 0,12 kr.

- (17) Transportarbetets värde beräknas genom att mängden transporterat gods på sträckan av rutten till sjöss eller på inre vattenvägar (mätt i ton) multipliceras med avståndet i kilometer för vägtransport på det nationella vägnätet.
- (18) Om det belopp som beräknas med hjälp av nämnda metod överstiger anslagen i budgeten (se avsnitt 2.3) kommer Trafikverket att sätta ned ersättningen i lika mån för alla mottagare.

## **2.6. Kumulering**

- (19) De svenska myndigheterna har bekräftat att i fall av kumulering med annat statligt stöd kommer stödbeloppet inte att överstiga de maximibelopp som anges i avsnitt 10 i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport<sup>5</sup> (nedan kallade *riktlinjerna för sjötransport* eller *riktlinjerna*). I enlighet med punkt 10 sista strecksatsen får vidare stöd inte kombineras med ersättning för allmän trafik.

## **2.7. Övervakning och kontroller**

- (20) Tillämpningen kommer att övervakas av Transportstyrelsen som kommer att verifiera de faktiska stödberättigande kostnaderna under finansieringsperioden. Om den faktiska resultaträkningen skiljer sig från den på förhand inlämnade kassaflödesanalysen kan Trafikverket avbryta eventuella nya utbetalningar av ersättningar.
- (21) Om stödet beviljas genom fel eller på grund av att oriktiga uppgifter från stödmottagaren eller om villkoren för ersättning inte längre är uppfyllda, får Trafikverket fatta beslut om återkrav av stödet jämte ränta.

## **2.8. Deggendorf-principen och företag i svårigheter**

- (22) Sverige bekräftar att företag i svårigheter<sup>6</sup> inte är berättigade till stöd och att stöd inte ges till företag som är föremål för betalningskrav från kommissionens sida (den s.k. Deggendorf-principen).

# **3. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN**

## **3.1. Förekomst av stöd enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget**

- (23) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är ”stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

---

<sup>5</sup> Meddelande K(2004) 43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport, EUT C 13, 17.01.2004, s. 3.

<sup>6</sup> Se avsnitt 2.2 i riktlinjerna för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter, EUT C 249, 31.07.2014, s. 1.

- (24) Kriterierna i artikel 107.1 i EUF-fördraget är kumulativa. För att fastställa om den anmälda åtgärden utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget måste därför alla ovan nämnda villkor vara uppfyllda. Det ekonomiska stödet måste
- (a) ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel;
  - (b) gynna vissa företag eller viss produktion;
  - (c) snedvrیدا eller hota att snedvrیدا konkurrensen;
  - (d) påverka handeln mellan medlemsstaterna.
- (25) Kommissionen konstaterar att den anmälda åtgärden innefattar medel som svenska myndigheter beviljar mottagare genom ett statligt organ och därför med statliga medel.
- (26) Det ekonomiska stöd sänker kostnader som mottagarna under normala marknadsförhållanden själva skulle ha behövt stå för. Åtgärden riktar sig dessutom endast till redare, och utesluter företag i andra sektorer. Kommissionens slutsats är därför att det innebär en selektiv fördel för respektive företag.
- (27) Eftersom fördelen stärker dessa företags ställning gentemot sina konkurrenter har den också en potentiellt snedvrیدande effekt på konkurrensen. Närsjöfart och transportupplägg på inre vattenvägar är avreglerade på EU-nivå och öppna för konkurrens. Om stöd beviljat av en medlemsstat stärker ett företags ställning i förhållande till andra företag i handeln inom EU, ska de sistnämnda anses vara påverkade av detta stöd.
- (28) Kommissionen drar på grundval av ovanstående slutsatsen att den anmälda stödåtgärden utgör stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

### **3.2. Stödets laglighet**

- (29) I enlighet med genomförandeförbudet i artikel 108.3 i EUF-fördraget och artikel 3 i rådets förordning nr 2015/1589 av den 13 juli 2015 om genomförandebestämmelser för artikel 108 i EUF-fördraget får nya stödåtgärder inte tas i bruk förrän kommissionen har godkänt stödet. Stödåtgärder kan i detta sammanhang anses vara införda när den juridiskt bindande rättsakten om stödet antas.
- (30) Kommissionen noterar att den svenska rättsakten ännu inte har antagits och att Sverige därför har iakttagit genomförandeförbudet enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget.

### **3.3. Stödets förenlighet vad avser kust- och närsjöfart**

#### *3.3.1. Riktlinjerna för sjötransport*

- (31) Stöd enligt den anmälda stödordningen är tillgängligt för kust- och närsjöfart. Riktlinjerna utgör en ram för bedömning av förenligheten av statligt stöd till sjötransport och närsjöfart enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget. De avgränsar räckvidden för de statliga stödordningar som medlemsstaterna kan införa i syfte att stödja EU:s intressen på detta område och är tillämpliga på sjöfartsverksamhet

enligt definitionen i förordning (EEG) nr 4055/86<sup>7</sup> och förordning (EEG) nr 3577/92<sup>8</sup>.

- (32) Enligt riktlinjerna kan stöd till kust- och närsjöfart beviljas redare i den mening som avses i artikel 1 i förordning (EEG) nr 4055/86, och med avseende på fartyg som för flagg från någon av medlemsstaterna eller EES, förutsatt att de villkor som fastställs i avsnitt 10 i riktlinjerna är uppfyllda.
- (33) Kommissionen noterar att krav finns i den aktuella stödordningen, i överensstämmelse med avsnitt 10 fjärde stycket i riktlinjerna, om att fartygen ska vara inskrivna i ett register och föra flagg från någon av EES-staterna.
- (34) Nedan bedöms de ytterligare kriterier som fastställs i riktlinjerna i detalj:
- 3.3.2. Stödet får inte beviljas under mer än tre år och syftet måste vara att finansiera en sjöfartstjänst mellan hamnar inom medlemsstaternas territorium.*
- (35) Såsom nämns i skäl 11 ovan kommer stödet att beviljas ett projekt i högst tre år för varje utvalt projekt. Stödberättigade transportupplägg avser svenska hamnar och får endast omfatta transportupplägg mellan medlemsstater, förutsatt att det aktuella transportupplägget ger miljöfördelar inom Sverige.
- (36) Kommissionen anser således att det första villkoret är uppfyllt.
- 3.3.3. Tjänsten måste göra det möjligt att helt eller delvis ersätta vägtransporter med sjötransporter, utan någon omdirigering av sjötransporterna som strider mot det gemensamma intresset*
- (37) Syftet med stödordningen är att främja en trafikomställning från väg- till sjötransporter. Ersättningen är i sig avsedd att hjälpa redare att delvis täcka drifts- eller investeringskostnader för att etablera nya rutter eller för att förbättra sina transportupplägg på befintliga rutter för sjötransport av gods. Stödordningen har således utformats för att uppnå målet att främja en trafikomställning från vägtransport till sjötransport.
- (38) Som en del av tillämpningen måste varje stödmottagare ange förväntad godsmängd som ska överföras från landsväg till sjöfart vad avser den specifika ruten. En av Trafikverket anlita extern expert kommer att bedöma giltigheten av uppgifterna för varje enskilt projekt.
- (39) Kommissionen är därför övertygad om att stöden uteslutande är ägnade att uppfylla ett av gemenskapens mål och att den eventuella inverkan stödet kan få på konkurrensen kompenseras av de ännu större fördelarna som uppstår genom att godstrafik överförs från vägtransporter till sjötransporter, vilket uppmuntrar en trafikomställning mot mer hållbara transportsätt.

---

<sup>7</sup> Rådets förordning (EEG) nr 4055/86 av den 22 december 1986 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land (EGT L 378, 31.12.1986, s. 1).

<sup>8</sup> Rådets förordning (EEG) nr 3577/92 av den 7 december 1992 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet inom medlemsstaterna (cabotageförordningen) (EGT L 364, 12.12.1992, s. 7).

*3.3.4. Stödet måste avse genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter, när det gäller en ny rutt eller förbättring av trafiken på en befintlig rutt, som om nödvändigt inbegriper flera redare. Endast ett projekt per rutt kan finansieras och det aktuella projektet får inte förnyas, förlängas eller upprepas*

- (40) Kommissionen noterar att den metod som använts för beräkningen av ersättningen som beskrivs i skäl 16–18 ovan strikt kommer att begränsas till skillnaden mellan externa kostnader för väg- och sjötransporter.
- (41) Kommissionen noterar vidare att sökande måste inlämna en förhandsanalys av varje projekts miljöeffekt, som sedan utvärderas av en extern expert med hjälp av NTMCalc-metoden som beskrivs i skäl 10 ovan.
- (42) Stödet kommer att begränsas till nya sjörutter för kombinerad godstransport eller förbättringar av transportupplägg på befintliga sjörutter. Dessutom kan endast ett projekt per transportupplägg finansieras, och någon förnyelse, förlängning eller upprepning av projektet i fråga är inte tillåten.
- (43) Mot bakgrund av det ovan anförda anser kommissionen att det tredje villkoret som föreskrivs i riktlinjerna är uppfyllt.

*3.3.5. Syftet med stödet måste vara att täcka upp till 30 % av driftskostnaderna eller 10 % av kostnaderna för inköp av utrustning för omlastning för tillhandahållande av den planerade tjänsten*

- (44) Såsom anges i skäl 15 ovan får stödnivåerna inte överstiga 30 % av driftskostnaderna eller, vid inköp av utrustning för omlastning, 10 % av investeringskostnaderna. Av detta följer att utbetalningar inte kommer att överskrida de gränser som fastställs i riktlinjerna.

*3.3.6. Stödet ska beviljas redare som är etablerade i unionen på grundval av kriterier som medger insyn och som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt.*

- (45) Kommissionen noterar att Trafikverket kommer att offentliggöra kriterierna för att beviljas stöd och genomföra ett urvalsförfarande vid ett tillfälle per år.
- (46) En del av urvalsförfarandet kommer att utgöras av en bedömning av projektens genomförbarhet och huruvida de bidrar till överföringen av godstransporter från vägtransport till sjötransport. Om flera ansökningar inlämnats för samma rutt eller transportupplägg ska det projekt som uppvisar den positivaste miljöeffekten erhålla finansiering.
- (47) Kommissionen anser att kriterierna för tilldelning av stöd är transparenta, direkt knutna till målet för stödordningen och att kraven på icke-diskriminering enligt riktlinjerna för sjötransport är uppfyllda.

*3.3.7. Den tjänst som projektet avser måste vara kommersiellt bärkraftig efter den period under vilken det är berättigat till stöd*

- (48) Kommissionen noterar att de sökande måste visa projektens utsikter att bli kommersiellt bärkraftiga genom att tillhandahålla en kassaflödesanalys för påföljande tio år.

(49) Stödmottagarna måste dessutom till Trafikverket lämna regelbundna ekonomiska uppföljningar under projekttiden så att de faktiska resultaträkningarna kan jämföras med den på förhand inlämnade kassaflödesanalysen. Om det faktiska resultatet skiljer sig från den inlämnade kassaflödesanalysen kan Trafikverket avbryta eventuella nya utbetalningar av ersättningar.

(50) Kommissionen anser således att det sjunde villkoret enligt riktlinjerna är uppfyllt.

#### *3.3.8. Stödet får inte kombineras med ersättning för allmän trafik*

(51) Såsom anges ovan i skäl 19 får stöd inte kumuleras med ersättning för allmän trafik.

#### *3.3.9. Slutsats*

(52) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att förenlighetskriterierna enligt riktlinjerna är uppfyllda och att den anmälda stödordningen, i den mån den gäller transportupplägg via närsjöfart, är förenlig med den inre marknaden enligt artikel 107.3 c i EUF-fördraget.

### **3.4. Stödets förenlighet vad gäller inlandssjöfart**

(53) Den anmälda åtgärden syftar till att främja en trafikomställning från vägtransporter till transport på inre vattenvägar, vilket är ett erkänt mål för samordningen av transporter<sup>9</sup>. Begreppet ”samordning av transporter” som används i den bestämmelsen har en innebörd som går utöver den rena utvecklingen av en ekonomisk verksamhet. Det förutsätter ett myndighetsingripande som syftar till att styra utvecklingen i transportsektorn i enlighet med det gemensamma intresset, liksom är fallet med den här aktuella stödordningen<sup>10</sup>.

(54) I överensstämmelse med kommissionens vitbok om transportpolitiken är den grundläggande principen för infrastrukturavgifter att avgiften för att använda infrastruktur måste täcka inte bara infrastrukturkostnader, utan också externa kostnader, dvs. kostnader kopplade till olyckor, luftföroreningar, buller och trafiköverbelastningar. Denna hållning har tillämpats i flera av kommissionens statsstödsbeslut de senaste åren<sup>11</sup>. Den avspeglar även det faktum att miljömålen i

---

<sup>9</sup> Se kommissionens beslut av den 9 november 2011, SA.32632 (2011/N) - ETGE, EUT C 82, 21.3.2012, s. 2, Kommissionens beslut av den 15 juni 2011, SA.3224, - Nederländerna, Development of the Alblasterdam Container Transferium, EUT C 215, 21.7.2011, s. 22.

<sup>10</sup> Se även EU-domstolens dom av den 12 oktober 1978, mål 156/77, kommissionen mot Belgien, REG 1978, s. 1881, punkt 10.

<sup>11</sup> Se kommissionens beslut av den 24 november 2016, SA.44627 (2016/N), Italien - 'Ferrobonus' - incentive for rail transport, EUT C 83, 17.3.2017, s. 1, kommissionens beslut av den 29 april 2016, SA.41033 (2016/N), Italien - Integrated transport scheme in the Province of Trento, OJ C 220, 17.6.2016, s. 2, kommissionens beslut av den 26 maj 2015, SA.40404 (2014/N), Frankrike och SA.39606 (2015/N), Italien - Régime d'aide au service transitoire d'autoroute ferroviaire alpine, EUT C 66, 19.2.2016, s. 1, kommissionens beslut av den 13 juni 2014, SA.38152 (2014/N), Italien - Aid in favour of rail freight transport in Emilia Romagna region, EUT C 282, 22.8.2014, s. 23, kommissionens beslut av den 6 januari 2014, SA.36758 (2013/N), Danmark - Prolongation of environmental aid scheme for the transport of goods by rail for the period 2014-2017, EUT C 280, 22.8.2014, s. 10, kommissionens beslut av den 16 december 2011, SA.32603 (2011/N), Italien - Subsidy scheme "Ferrobonus" for combined transport, OJ C 88, 24.3.2012, s. 1, kommissionens beslut



fördraget, med hänsyn till artikel 3 i EU-fördraget och artiklarna 6 och 191 i EUF-fördraget<sup>12</sup>, ska eftersträvas bl.a. via den gemensamma transportpolitiken.

- (55) Kommissionen noterar i detta avseende att åtgärder för att samordna transporter kan behövas om vissa transportslag inte kan bära kostnaderna för de negativa externa effekter som de medför för samhället. Strategin att främja transport på inre vattenvägar i EU utgör en del av handlingsprogrammet Naiades II<sup>13</sup>. I den europeiska strategin för utsläppssnål rörlighet<sup>14</sup>, antagen av kommissionen den 20 juli 2016, återupprepas behovet av incitament för en övergång till utsläppssnålare transportslag som t.ex. inlandssjöfart, närsjöfart och järnväg.
- (56) Den anmälda åtgärden faller under artikel 93 i EUF-fördraget i den mån de avser inlandssjöfart, och kommissionen anser därför att stödordningen ska bedömas direkt på grundval av artikel 93 i EUF-fördraget som, sedan förordning (EG) 1370/2007<sup>15</sup> trädde i kraft, är direkt tillämplig som rättslig grund för att fastställa förenligheten hos stöd till samordning av transporter, om den inte omfattas av den förordningen.
- (57) I enlighet med kommissionens gängse beslutspraxis betraktas stödet för samordning av transporter i den mening som avses i artikel 93 i EUF-fördraget som förenligt med den inre marknaden om följande villkor är uppfyllda:
- Stödet har ett tydligt formulerat mål av gemensamt intresse;
  - Stödet är nödvändigt och har en stimulans effekt;
  - Stödet är skäligt;
  - Det aktuella stödet måste vara tillgängligt för alla användare på ett icke-diskriminerande sätt;
  - Stödet får inte leda till snedvridningar av konkurrensen som strider mot det gemensamma intresset.
- (58) Kommissionen kommer därför att göra en bedömning av om dessa fem kriterier är uppfyllda så att den aktuella stödordningen för inlandssjöfart kan anses vara förenlig med den inre marknaden på grundval av artikel 93 i EUF-fördraget.

#### *3.4.1. Bidrag till ett väl avgränsat mål av gemensamt intresse*

- (59) EU:s politik har gått ut på att uppnå ett väl avvägt kombinerat transportsystem och att främja kombinerade transporters konkurrenskraft i förhållande till vägtransporter för att åstadkomma en trafikomställning från godstransporter på väg till andra transportsätt<sup>16</sup>. I den europeiska strategin för utsläppssnål

---

av den 5 juli 2005, SA. 17724 (N 249/04), Belgien - Régime d'aide pour le transport combiné, EUT C 280, 12.11.2005, s. 9.

<sup>12</sup> Till den 30 november 2009 – artiklarna 2, 6 och 174 i EG-fördraget.

<sup>13</sup> Se [https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion_en).

<sup>14</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>15</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70, EUT L 315, 3.12.2007, s. 1.

<sup>16</sup> Vitbok: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, KOM(2011) 144, 28.3.2011. Meddelande från kommissionen om

rörlighet<sup>17</sup>, antagen av kommissionen den 20 juli 2016, återupprepas behovet av incitament för en övergång till utsläppsnålar transportslag som t.ex. inre vattenvägar, vilket är energieffektivt och bidrar till att uppnå målet angående en koldioxidnsål ekonomi som anges i EU:s vitbok om transportpolitik<sup>18</sup>.

- (60) Kommissionen inser att det i första hand är marknadskrafterna som ska förbättra de kombinerade transporterna inom ramen för öppna och konkurrensutsatta marknader där tillgång och efterfrågan styr. För att de kombinerade transportsättens fulla potential ska utforskas bättre kan man dock behöva stimulera beredvilligheten att ta den risk som en omställning från vägtransport till alternativa transportsätt medför. Framtagandet av kombinerade transporter och åtgärder för att minska luftföroreningar och trafiköverbelastning ligger därför i det gemensamma intresset.
- (61) Huvudsyftet med stödordningen är att uppmuntra en trafikomställning av godstransporter från väg till havsgående trafik och inlandssjöfart för att minska utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser genom att subventionera de stödberättigande kostnader som uppstår vid användning av inre vattenvägar i stället för vägtransporter. Kommissionen anser därför att den anmälda stödordningen bidrar till ett mål av gemensamt intresse.

#### *3.4.2. Stödet är nödvändigt och har en stimulansseffekt*

- (62) I sina tidigare beslut<sup>19</sup> har kommissionen konstaterat att transporter på inre vattenvägar medför högre kostnader än vägtransporter, samtidigt som de ger betydande miljöfördelar. Dessa ytterligare kostnader kan huvudsakligen tillskrivas infrastrukturens speciella egenskaper (främst omlastningsutrustning) som kan förhindra den önskade trafikomställningen på ett sätt som gör att marknadskrafterna inte på egen hand räcker till för att åstadkomma en sådan omställning.
- (63) Kommissionen har i detta sammanhang betonat att behovet av statligt ingripande i finansieringen av nya tjänster eller förbättringar av befintliga sådana är nödvändig för att uppmuntra privata aktörer att söka sig till alternativa transportsätt<sup>20</sup>. Dessutom spelar investeringar i utrustning för omlastning en grundläggande roll för att den kombinerade transportlogistiken ska få framgång.
- (64) Kommissionens slutsats är att det här aktuella trafikomställningsstödet är nödvändigt för att uppnå de mål som fastställs i den anmälda åtgärden och främjar en omställning av transporter från vägar till inre vattenvägar och därför innebär en stimulansseffekt.

---

främjande av transport på inre vattenvägar "Naiades" - Ett integrerat europeiskt åtgärdsprogram för transport på inre vattenvägar, KOM(2006) av den 17.1.2006.

<sup>17</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>18</sup> Vitbok: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem, KOM(2011) 144, 28.3.2011.

<sup>19</sup> Se t.ex. kommissionens beslut den 3 juni 2015, SA 38229, Luxemburg, Aide à la promotion du transport combine pour la période 2015-2018, EUT C 309, 18.9.2015, s. 1.

<sup>20</sup> Kommissionens beslut av den 4 februari 2014, SA 37293, Belgien, Prolongation du regime d'aides en faveur des modes de transport alternative à la route pour la période 2014-2020, EUT C 163, 28.5.2014, s. 1.

### 3.4.3. Stödet är proportionerligt

- (65) Beträffande förvärv av utrustning för omlastning får stödet inte överstiga 10 % av kostnaderna för inköp av sådan utrustning. Kommissionen konstaterar sig i liknade fall ha ansett stöd till investeringar på upp till 50 % av de stödberättigande kostnaderna vara förenliga med den inre marknaden<sup>21</sup>.
- (66) Kommissionen noterar att stödet för driftskostnader inte får överstiga 30 % av driftskostnaderna. Det högsta tillåtna stödbeloppet ligger i linje med kommissionens beslutspraxis<sup>22</sup>.
- (67) Kommissionen anser därför att stödet står i proportion till målet för den anmälda åtgärden.

### 3.4.4. Det aktuella stödet måste vara tillgängligt för alla användare på ett icke-diskriminerande sätt

- (68) Såsom anges i skälen 45–47 i föreliggande beslut kommer stödet att beviljas på ett icke-diskriminerande sätt.

### 3.4.5. Stödet får inte leda till snedvridningar av konkurrensen som strider mot det gemensamma intresset.

- (69) Den anmälda stödordningen är utformad för att minska obalanserna mellan transport på inre vattenvägar å ena sidan och vägtransporter å den andra. Kommissionen noterar att stödet är begränsat till tre år, att en rutt endast får ta emot stöd en gång och att stödordningen inskränker sig till att stödja projekt som har påvisats kunna bli kommersiellt bärkraftiga efter finansieringsperiodens slut.
- (70) Kommissionen anser att stödordningen därför endast kommer att ha en begränsad effekt på konkurrensen och att den förväntade omställningen av transporter från väg till inre vattenvägar till följd av stödet uppväger eventuella negativa effekter på konkurrensen som stödordningen kan få. Stödet leder inte till en snedvridning av konkurrens som strider mot det gemensamma intresset<sup>23</sup>.

### 3.4.6. Slutsats

- (71) Av ovan anförda skäl anser kommissionen att den anmälda stödordningen vad avser transportupplägg på inre vattenvägar är förenlig med den inre marknaden enligt artikel 93 i EUF-fördraget.

## 3.5. Insyn

- (72) Kommissionen noterar att de svenska myndigheterna har förklarat sig respektera kraven på insyn vad avser det stöd som bedöms i detta beslut

---

<sup>21</sup> Se exempelvis kommissionens beslut av den 4 februari 2014 SA 37293, Belgien, Prolongation du regime d'aides en faveur des modes de transport alternative à la route pour la période 2014-2020, EUT C 163, 28.5.2014, s. 1.

<sup>22</sup> Se t.ex. kommissionens beslut den 3 juni 2015, SA 38229, Luxemburg, Aide à la promotion du transport combine pour la période 2015-2018, EUT C 309, 18.9.2015, s. 1.

<sup>23</sup> Se kommissionens beslut av den 3 juni 2015, SA 38229, Luxemburg, Aide à la promotion du transport combine pour la période 2015-2018, EUT C 309, 18.9.2015, s. 1. Kommissionens beslut av den 4 februari 2014, SA 37293, Belgien, Prolongation du regime d'aides en faveur des modes de transport alternative à la route pour la période 2014-2020, EUT C 163, 28.5.2014, s. 1.

#### 4. BESLUT

- (73) Kommissionen har följaktligen beslutat att inte göra några invändningar mot stödet, eftersom det är förenligt med den inre marknaden i enlighet med artikel 107.3 c och artikel 93 i EUF-fördraget.
- (74) Kommissionen påminner de svenska myndigheterna om att alla planer på att refinansiera eller ändra denna stödordning ska anmälas till kommissionen i enlighet med artikel 108.3 i EUF-fördraget.
- (75) Om denna skrivelse innehåller konfidentiella uppgifter som inte bör spridas till tredje part, uppmanas ni att informera kommissionen om detta inom femton arbetsdagar räknat från dagen för mottagandet av skrivelsen. Om kommissionen inte har mottagit någon motiverad begäran inom den föreskrivna fristen, anses ni ha samtyckt till att skrivelsen i sin helhet sprids till tredje part och offentliggörs på det språk som är giltigt på följande webbplats:  
<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>  
<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Er begäran ska sändas elektroniskt till följande adress:

Europeiska kommissionen  
Generaldirektoratet för konkurrens  
Registreringsenheten för statligt stöd  
B-1049 Bryssel  
[Stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:Stateaidgreffe@ec.europa.eu)

Högaktningsfullt

På kommissionens vägnar

Margrethe VESTAGER  
Ledamot av kommissionen

