

Christian Berger
Ämnesråd
Näringsdepartementet
Enheten för marknad och konkurrens
103 33 Stockholm
Telefon +46 (0)70 565 74 05
christian.berger@regeringskansliet.se
www.regeringen.se

Kopia:
Diariet
GD kansli

Trafikverkets remissyttrande - Konkurrenspolicy och den gröna given

Sammanfattning

Kommissionen har gått ut till medlemsländerna med en förfrågan om synpunkter avseende hur konkurrenspolicy och hållbarhetspolicy fungerar ihop. Avsikten är att generera en europeisk debatt kring hur EUs konkurrenspolicy bäst kan stödja "Den gröna given".

Eftersom konkurrenspolicy inte kan ersätta miljölagar eller gröna investeringar handlar detta mer om hur konkurrenspolicy kan förbättra förutsättningarna för Den gröna given.

Del 1: Kontroll av statligt stöd

Idag ges i Sverige statligt stöd till kommuner som en medfinansiering och i vissa fall är motprestationer en förutsättning för detta. Tanken med dessa motprestationer är att de ska fungera som en hävstång så att helheten av alla åtgärder ger ett ännu större bidrag till en hållbar utveckling. Om man ser till kontrollen av statligt stöd, dvs. bedömningen av om stödet är förenligt med den inre marknaden, så är kravet på motprestation dock inte alltid nödvändigt för att åtgärden skall ha en sporrande effekt, dvs. ändra beteendet på ett sätt som leder till ytterligare insatser.

Det är rimligt att lägre nivåer av statligt stöd kan diskuteras för verksamhet med negativ miljöpåverkan. Medlemsstaterna och mottagarna kan hantera detta genom att kravställa beskrivningen av hanteringen av den negativa miljöpåverkan. Hanteringen behöver då uppfylla på förhand uppställda målsättningar om kompensation eller reduktion av miljöpåverkan. Först när detta är uppfyllt kan diskussion kring stöd tas.

Det kan även vara rimligt att mera stöd behöver tillåtas (eller stöd med lägre krav) för miljövänliga projekt än för jämförbara projekt som inte ger samma fördelar, miljömässigt. Det kan ske genom ett kravställande i processen före beslut om stöd. Kravställandet skall definiera mätbara kriterier som påvisar miljöeffekterna i projektet samt beskriva en kontrollplan med uppföljning, för att berättiga till maximalt stöd.

Kriterier som kan vara aktuella som grund för utvärdering kan vara:

- Andel miljövänliga personkilometer av det totala trafikarbetet. Med miljövänliga avses t.ex. både gående, cykling, eldrivna resor samt kollektivtrafik.
- Utsläpp per personkilometer
- Om projektet avser godstransporter; totalt transportarbete per levererat kolli, räknat från producent. Det bör uttryckas både i personkilometer och utsläppsmängd.

Om projekten avser att förändra infrastruktur så bör förändringarna skapa konkurrensfördelar för miljövänliga färdstätt. Detta kan verifieras med kända effektsamband avseende tillgänglighet.

"Grön bonus" behöver vara berättigad var den än sker i landet. Det kan inte vara skillnad på storstad eller glesbygd.

EUs taxonomi är en lämplig utgångspunkt för definition av miljöfördelar. Vilket uppfyllt hållbarhetskriterium som helst är tillräckligt. Alla behöver inte vara uppfyllda men övriga kriterier bör inte ge betydande negativa miljöeffekter.

Del 2: Antitrustregler

Samarbete mellan företag med kompletterande kompetenser är nödvändigt för att skapa effektiva miljö- och klimatprojekt. Alltför sällan kan företagen redovisa egen tillräcklig kompetensbredd. I konkurrensen mellan flera företagsgrupperingar som erbjuder ett genomförande av miljö- och klimatrelaterade projekt behöver utvärderingen av hållbarhetskriteriernas uppfyllande få genomslag i valet av företagsgrupp.

Sådan samverkan kan dock i allmänhet utformas med iakttagande av konkurrensbegränsningsregler och krav på likabehandling, t.ex. från statliga myndigheter i relation till privata företag. Det är viktigare att utveckla förmågan till sådant konkurrensneutralt men hållbarhetsfrämjande samverkansarbete, t.ex. genom utbildning och erfarenhetsutbyte mellan sektorer, än att minska på stringensen i antitrustpolitikens upprätthållande.

Del 3: Kontroll av företagskoncentrationer

En god konkurrens mellan företag och innovationer är en av de starkaste drivkrafterna för en god samhällsekonomisk effektivitet och en utveckling som främjar t.ex. hållbarhet. Det bör därför generellt antas att företagskoncentrationer som går utöver de regeldefinierade tröskelvärdena om dominerande marknadsställning är negativa också ur ett hållbarhetsperspektiv. De bör därför inte tillåtas, annat än undantagsvis. I ett introduktionsskede av nya teknologier som ger en positiv hållbarhetseffekt behöver det samtidigt löpande beaktas att en företagskoncentration kan göra att hållbara investeringar inte annars kommer till stånd. Här får en strikt tillämpning av företagskoncentrationsregler vägas mot att kunna ge tillfälliga investeringsstöd eller andra subventioner, som kan främja introduktionen av nya teknologier.

Yttrande

Den gröna given syftar till att förvandla EU till ett rättvist och välmående samhälle med en modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi. Målet är att Europa ska vara den första klimatneutrala kontinenten 2050, där ekonomisk tillväxt är frikopplad från resursanvändning. Coronaviruspandemin gör dessa ambitioner ännu mer relevanta. Europeiska kommissionen har lagt fram en stor återhämtningsplan för Europa för att hjälpa till att reparera den ekonomiska och sociala skada som pandemin orsakar och för att starta den europeiska återhämtningen i linje med de två gröna och digitala övergångsmålen.

Målet med EU:s konkurrensregler är att främja och skydda effektiv konkurrens på marknaderna, vilket ger effektiva resultat till förmån för konsumenterna. Konkurrenskraftiga marknader uppmuntrar företag att producera till lägsta kostnad, investera effektivt och att nyutveckla och använda mer energieffektiv teknik. En sådan konkurrenspress är ett kraftfullt incitament att använda vår planets knappa resurser effektivt, och det kompletterar miljö- och klimatpolitiken och regleringen som syftar till att internalisera miljökostnaderna. Genom att bidra till att uppnå effektiva och konkurrenskraftiga marknadsresultat bidrar konkurrenspolitiken därför i sig till effektiviteten i grön politik.

Konkurrenspolitiken är inte det som främst bidrar till att bekämpa klimatförändringar och skydda miljön. Direkta regleringar, beskattning och andra ekonomiska styrmedel är väsentligt effektivare verktyg. Konkurrenspolitiken kan dock komplettera regleringen och frågan är hur den skulle kunna göra det mest effektivt. Det är kommissionen, som på grundval av sina befogenheter enligt fördraget och EU:s gällande sekundärlagstiftning, har ansvar för att konkurrensreglerna genomdrivs. Detta sker under EU-domstolarnas överinseende. Utan ändringar i den nuvarande rättsliga ramen innebär det att konkurrenspolitiken endast kan bidra till den gröna given inom dessa väldefinierade gränser.

Trafikverkets uppfattning avseende de frågor som är ställda i "Call for contributions" är kort beskrivna ovan i sammanfattningen och upprepas inte här.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Föredragande har varit Avdelningschef Nationell planering Lennart Kalander och handläggare Mathias Wärnhjelm. I den slutliga handläggningen har Planeringsdirektör Stefan Engdahl, samt seniora utredningsledare Björn Hasselgren och Peter Uneklint deltagit.



Lena Erixon
Generaldirektör

