



**FÖRVALTNINGSRÄTTEN  
I FALUN**  
Förvaltningsrättsnotarien  
Johanna Maukku

**DOM**  
2015-05-20  
Meddelad i  
Falun

Mål nr  
5427-14

**ANKOM**

2015-05-20

Dfs 14/22:8

**KLAGANDE**

Add-Maritime AB, 556709-3900  
Box 1578  
411 41 Göteborg

Ombud: Sten Göthberg  
Förtroligheten 40  
412 70 Göteborg

**MOTPART**

Trafikverket  
Delegationen för sjöfartsstöd  
Götgatan 15  
411 05 Göteborg

**ÖVERKLAGAT BESLUT**

Trafikverkets beslut den 23 oktober 2014, diariernr 2014-F-0023

**SAKEN**

Sjöfartsstöd

**FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE**

Förvaltningsrätten avslår överklagandet.

Dok.Id 135870

| Postadress               | Besöksadress | Telefon   | Telefax       | Expeditionstid                                |
|--------------------------|--------------|---|---------------|---|
| Box 45<br>S-791 21 Falun | Kullen 4     | 023-383 00 00<br>E-post: <a href="mailto:forvaltningsrattenifalun@dom.se">forvaltningsrattenifalun@dom.se</a> | 023-383 00 80 | måndag – fredag<br>08:00-12:00<br>13:00-16:00 |

### BAKGRUND OCH YRKANDEN M.M.

Delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket (delegationen) beslutade den 23 oktober 2014 att avslå Add-Maritime AB:s (bolaget) ansökan om att bolaget skulle förklaras vara berättigat till sjöfartsstöd under 2014 (perioden 1 juni – 31 december) för fartyget Gunilla/SERW (Gunilla). Som skäl för beslutet angavs i huvudsak följande. Gunilla ägs av Öckerö kommun, genom rederiet ÖRAB, med det uttalade syftet att användas av Öckerö gymnasieskola för undervisningsverksamhet för skolans elever och tjänar närmast som alternativ till en kommunal skollokal iland. Eleverna är förlagda ombord och följer huvudsakligen undervisning samt bedriver självstudier men utför även till viss del arbetsuppgifter ombord. Under dessa förhållanden kan det inte anses som att Gunilla används i näringsverksamhet. Den verksamhet som bedrivs med hjälp av Gunilla är istället utbildningsverksamhet och huvudman för utbildningen är Öckerö kommun. Att bemanningen av Gunilla för bolaget kan sägas utgöra näringsverksamhet saknar betydelse i sammanhanget. Det avgörande är vilken verksamhet Gunilla kan sägas vara sysselsatt i. Verksamheten kan inte heller anses vara utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden. Kriteriet internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden avser den globala marknaden för sjöfartstjänster där svenska rederier konkurrerar med utländska rörande utförande av transporter av gods och passagerare och annan liknande verksamhet. Det är fråga om en kommunal utbildningsverksamhet underlagd skollagen vilken bedrivs på ett av kommunen helägt fartyg. Att kommunen valt att låta ett utomstående bolag bemanna Gunilla förändrar inte bedömningen.

**Bolaget** överklagar beslutet och yrkar att bolaget ska förklaras vara berättigat till sjöfartsstöd under 2014 för Gunilla. Bolaget anför huvudsakligen följande till stöd för sin talan. Av förarbetena till Förordningen framgår att det nya sjöfartsstödet ska omfatta fler fartygskategorier än som tidigare enbart last- och passagerarfartyg. I förarbetena ges exempel på de utökade

fartygskategorierna som sjömätning samt kabel- och rörlägningsfartyg, exemplen på specialfartyg är inte uttömmande, vilket kontrollerats med bl.a. Näringsdepartementet. Utökningen var för att åstadkomma bättre konkurrensvillkor för svensk sjöfartsnäring gentemot omvärlden. Gunilla är i första hand ett passagerarfartyg då fartyget förmedlar passagerare och gods till förutbestämda destinationer, men är också ett specialfartyg. Det finns ingenting i förarbetena eller i EU:s riktlinjer som tyder på att fartyg liknande Gunilla inte skulle omfattas av riktlinjerna för sjöfartsstöd. Gunilla torde således vara berättigat till stöd utifrån nu gällande EU-direktiv då fartyget är ett passagerarfartyg och ett specialfartyg.

Gunilla är utsatt för internationell konkurrens och bolaget har gett exempel på ett flertal fartyg, bl.a. från Tyskland och Holland, som direkt konkurrerar med Gunilla i de trafikerade farvattnen. Konkurrenterna består i, förutom i att de trafikerar samma farvatten, att fartygen bedriver mycket likartad, kommersiell verksamhet till den på Gunilla och att fartygen internationellt konkurrerar om liknande kontrakt. Dessa konkurrerande fartyg har beviljats statligt stöd, bl.a. från länder inom EU, från sina hemländer. Under en pågående resa kan dessutom ägarförhållanden till såväl fartyg som gods skiftas, varför det finns fartyg motsvarande Gunilla som konkurrerar med fartyget även i avtalsförhållanden.

Det svenska sjöfartsstödet är en följd av medlemskapet i EU och EU-rätten är överordnad den svenska stödordningen. Eftersom EU-rätten ger rätt till sjöfartsstöd till andra EU-medborgare bör även Gunilla anses falla inom EU:s riktlinjer. Förhållandena ser annorlunda ut från den förra prövningen som förvaltningsdomstolen gjorde då flera ägarstrukturella förändringar skett och då det inte längre är tillåtet att bedriva gymnasieutbildning ombord. Det är Öckerö kommun som äger bolaget som äger Gunilla och det är huvudsakligen elever från Öckerö gymnasium som är passagerare då skolan är kunden. Ibland tillkommer det andra passagerare. Bolaget är inte

nöjt med att eleverna från Öckerö gymnasium mönstras under beteckningen "elev" ombord och det är en pågående diskussion med Transportstyrelsen. Gunillas huvudsyfte är att transportera personer till och från Öckerö.

Gunilla uppfyller i övrigt de krav som ställs för sjöfartsstöd och det är partsrederiet eller fartyg som erhåller sjöfartsstöd. Det är således fartyget och partrederiet som sådan och inte verksamheten som är föremål för sjöfartsstöd. Verksamheten som bedrivs ombord Gunilla är av underordnad betydelse eftersom det annars skulle innebära att sjöfartsstöd på t.ex. stora färjor skulle innebära att sjöfartsstöd inte skulle kunna utgå till dessa p.g.a. den verksamhet som passagerarna ombord företar. Att de ombordvarande eleverna bl.a. bedriver egenstudier under färd förtar inte Gunillas huvuduppgift att befordra de ombordvarande till i förtid angivna destinationsorter och att tiden i hamn ägnas åt studiebesök och utflykter saknar relevans i ärendet. Det stämmer således inte heller att verksamheten ombord konkurrerar med utbildning som bedrivs iland eftersom ingen lärarledd utbildning bedrivs ombord.

**Trafikverket** motsätter sig bifall till överklagandet och anför huvudsakligen följande. Det är den sökande som ska visa att fartyget uppfyller stödkriterierna på ett sådant sätt att Trafikverket kan bedöma om rätt till sjöfartsstöd föreligger. Gunilla är inte att anse som ett fartyg som befordrar gods och passagerare, vilket förvaltningsrätten prövat i en tidigare dom. Om Gunilla anses vara ett fartyg som omfattas av sjöfartsstöd, uppfyller Gunilla ändå inte kravet på att vara utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden. Bolaget har inte visat att Gunilla används i sådan trafik och att andra fartyg som används i liknande verksamheter existerar betyder inte att Gunilla är utsatt för internationell konkurrens.

På Gunilla bedrivs utbildningsverksamhet som möjligen konkurrens med andra utbildningsanordnare regionalt och nationellt. Verksamheten ombord

visar vilken typ av trafik det handlar om och har betydelse för att förstå vad fartyget sysselsätts med. Vad bolaget anfört om att Gunilla huvudsakligen används till transport av Öckerö Gymnasieskolas elever stärker bedömningen. Syftet med upplåtelsen av Gunilla är att bedriva utbildningsverksamhet och sysselsättningen är således inte endast passagerartransport. De gymnasieelever som är ombord mönstras under beteckningen ”elev”. Passagerare mönstras inte ombord på fartyg, varför detta också visar att syftet är utbildning och inte enbart transport av passagerare.

Det är den svenska stödordningen som ska tillämpas och hur sjöfartsstöd fungerar i bl.a. andra EU-länder är inte relevant. När sjöfartsstödet skulle utökas anmäls den nya inriktningen till EU kommissionen som beslutar om inriktningen får ändras. I EU kommissionens beslut är det uttömmande uppräknat vilka fartygstyper som omfattas av det nya stödet. I praktiken skulle ett sjöfartsstöd i aktuellt fall innebära ett otillåtet statsstöd.

#### **BESTÄMMELSER M.M.**

Enligt 1 § första stycket förordningen (2001:770) om sjöfartsstöd (Förordningen) lämnas sjöfartsstöd enligt förordningen till arbetsgivare för skatt på sjöinkomst och för arbetsgivarens kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift.

Enligt 2 § första stycket Förordningen lämnas sjöfartsstöd till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjöman anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg under förutsättning att,

- fartyget i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden,
- fartyget inte är registrerat i något annat register än det svenska,
- utbildningsplatser ställs till förfogande ombord på fartyget enligt Transportstyrelsens föreskrifter eller beslut i enskilda fall, och

– det finns tillräckliga försäkringar för fartyget och dess drift.

Enligt andra stycket måste villkoren i första stycket vara uppfyllda under minst en månads sammanhängande tid för att sjöfartsstöd ska lämnas. Sjöfartsstöd lämnas endast för tid när villkoren är uppfyllda.

I förarbetena (prop. 2012/13:144 s. 7) till Förordningen anges att bland de allmänna mål för statligt stöd som anges i EU:s riktlinjer nämns bl.a. att stödet ska bidra till en konsolidering av de sjöfartskluster som etablerats i medlemsstaterna samtidigt som man upprätthåller en flotta som är konkurrenskraftig på världsmarknaderna, dels till att upprätthålla och förbättra sakkunskap i fråga om sjöfart. Vidare framgår (s. 6) att det i det svenska fartygsregistret finns ett antal s.k. specialfartyg som inte omfattas av sjöfartsstödsförordningens tillämpningsområde och därför inte tidigare kunnat erhålla sjöfartsstöd. Det handlar om t.ex. kabellägningsfartyg och mätfartyg. En del av specialfartygen är förmodligen utsatta för internationell konkurrens.

## **SKÄLEN FÖR FÖRVALTNINGSRÄTTENS AVGÖRANDE**

### ***Frågan i målet***

Frågan i målet är om fartyget Gunilla i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden och om bolagets ansökan om att vara berättigat till sjöfartsstöd enligt 2 § Förordningen ska beviljas.

### ***Förvaltningsrättens bedömning***

Inledningsvis konstaterar förvaltningsrätten att frågan om Gunilla är att anse som ett fartyg som i sin näringsverksamhet används för att befordra passagerare och gods har prövats av förvaltningsrätten i en tidigare dom från den 26 juni 2014 (mål nr 5514-13). Det målet gällde ett beslut från delegationen från december 2012 där bolagets ansökan avslagits. Av

domskälen framgår att förvaltningsrätten ansåg att Gunilla användes för utbildningsändamål och att det i sin näringsverksamhet inte kan anses utföra transporter av gods eller passagerare.

I nu aktuellt mål gör förvaltningsrätten bedömningen att Gunilla inte kan anses utgöra ett passagerarfartyg. Av utredningen i målet framgår att det är Öckerö kommun som genom ett helägt bolag äger fartyget. Vidare är det Öckerö gymnasium som har angetts vara den huvudsakliga kunden för bolaget och det är gymnasiet elever som befordras till och från Öckerö av Gunilla. Förvaltningsrätten instämmer i delegationens bedömning att verksamheten ombord har betydelse för bedömningen av vilken verksamhet det handlar om och visar inte i detta fall att passagerartransport är det övervägande syftet. Eftersom Gunilla ägs av kommunen och används för att befordra gymnasieskolans elever kan inte Gunilla i sin näringsverksamhet anses användas i sådan trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden. Vad bolaget sagt om att det finns andra liknande fartyg som trafikerar samma farvatten som Gunilla visar enligt förvaltningsrätten inte att Gunilla är utsatt för internationell konkurrens. Inte heller i övrigt har bolaget genom sitt överklagande visat att Gunilla befordrar andra personer eller gods.

Vad gäller frågan om Gunilla ska anses vara ett specialfartyg, och därför kunna anses berättigat till sjöfartsstöd, gör förvaltningsrätten följande bedömning. I förarbetena ges exempel på att kabellägningsfartyg och mätfartyg kan omfattas av sjöfartsstödet. I EU-kommissionens beslut från den 24 mars 2014 (ref.nr. SA.38240 [2014/N]) anges att den anmälda utökningen, jämfört med den tidigare stödordningen, ska omfatta fartygskategorierna bogserbåtar och mudderverk, forskningsfartyg, kabellägningsfartyg, rörlägningsfartyg och kranfartyg utöver de fartyg som transporterar passagerare eller gods som redan omfattas (punkten 12). Den tillämpliga rättsliga grunden för bedömningen av stödordningens förenlighet med den

inre marknaden är artikel 1073 c i EUF-föredraget, som genomförts genom gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (punkten 17). I enlighet med artikel 108.3 i EUF-föredraget får medlemsstaterna inte genomföra sina föreslagna förändringar förrän kommissionen fattat ett slutligt beslut om dem. Den enda betydande ändring av stödordningen som fastställs är utökningen av tillämpningsområdet att omfatta de uppräknade fartygskategorierna (punkterna 18 och 19). Kommissionens slutsats är att utvidgningen är förenlig med riktlinjerna för sjötransport (punkten 23).

Förvaltningsrätten anser, med hänsyn till det ovan sagda, att Gunilla inte är att anse som ett specialfartyg då fartyget inte faller inom någon av de uppräknade kategorierna i EU-kommissionens beslut. Gunilla omfattas således inte heller av denna anledning av sjöfartsstöd. Att andra fartyg omfattas av sjöfartsstöd i sina hemländer saknar betydelse, liksom bolagets hänvisning till att uppräknningen i förarbetena inte är uttömmande.

Förvaltningsrättens bedömning är således att delegationen haft fog för sitt beslut. Vad bolaget anfört i övrigt föranleder ingen annan bedömning. Överklagandet ska därmed avslås.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga (DV 3109/1 C).

Anders Lidman  
rådman

I avgörandet har nämndemännen Sven-Inge Persson, Ann-Margrete Nissdal och Lisen Lindström deltagit.





## HUR MAN ÖVERKLAGAR - PRÖVNINGSTILLSTÅND

Den som vill överklaga förvaltningsrättens beslut ska skriva till Kammarrätten i Sundsvall.

**Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas till förvaltningsrätten.**

För att kammarrätten ska kunna ta upp Ert överklagande måste Er skrivelse ha kommit in till förvaltningsrätten **inom tre veckor** från den dag då Ni fick del av domen/beslutet. Om beslutet har meddelats vid en muntlig förhandling, eller det vid en sådan förhandling har angetts när beslutet kommer att meddelas, ska dock överklagandet ha kommit in inom tre veckor från den dag domstolens beslut meddelades. Om sista dagen för överklagande infaller på lördag, söndag eller helgdag, midsommarafton, julafton eller nyårsafton räcker det att besvärshandlingen kommer in nästa vardag.

Om klaganden är en part som företräder det allmänna, ska överklagandet alltid ha kommit in inom tre veckor från den dag beslut meddelades.

För att ett överklagande ska kunna tas upp i kammarrätten fordras att **prövningstillstånd** meddelas. Kammarrätten lämnar prövningstillstånd om

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som förvaltningsrätten har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som förvaltningsrätten har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står förvaltningsrättens beslut fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till kammarrätten varför man anser att prövningstillstånd bör meddelas.

### Skrivelsen med överklagande ska innehålla

1. Klagandens person-/organisationsnummer, postadress, e-postadress och telefonnummer till bostaden och mobiltelefon. Adress och telefonnummer till klagandens arbetsplats ska också anges samt eventuell annan adress där klaganden kan nås för delgivning. Om dessa uppgifter har lämnats tidigare i målet – och om de fortfarande är aktuella – behöver de inte uppges igen. Om klaganden anlitar ombud, ska ombudets namn, postadress, e-postadress, telefonnummer till arbetsplatsen och mobiltelefonnummer anges. Om någon person- eller adressuppgift ändras, ska ändringen utan dröjsmål anmälas till kammarrätten.
2. den dom/beslut som överklagas med uppgift om förvaltningsrättens namn, målnummer samt dagen för beslutet,
3. de skäl som klaganden anger till stöd för en begäran om prövningstillstånd,
4. den ändring av förvaltningsrättens dom/beslut som klaganden vill få till stånd,
5. de bevis som klaganden vill åberopa och vad han/hon vill styrka med varje särskilt bevis.

Adressen till förvaltningsrätten framgår av domen/beslutet.