



EUROPEISKA KOMMISSIONEN

Bryssel den 22.7.20121
C(2021) 5590 final

SENSITIVE* : *COMP Operations*

Ärende: Statligt stöd SA.62800 (2021/N) – Sverige – Ändring av ordningen för miljökompensation för godstransporter på järnväg

Fru Utrikesminister

1. FÖRFARANDE

- (1) Genom en elektronisk anmälan av den 22 april 2021 underrättade de svenska myndigheterna kommissionen om sin avsikt att ändra en befintlig stödordning för godstransporter på järnväg (*den befintliga stödordningen*). Den befintliga stödordningen godkändes för första gången av kommissionen 2018 (*2018 års beslut*)¹. Den 12 oktober 2020 godkände kommissionen en förlängning av den befintliga stödordningen till och med den 31 december 2020 (*2020 års beslut*)² och den 15 februari 2021 godkände kommissionen en ytterligare förlängning till och med den 31 december 2025 och ändringar av den stödordningen (*2021 års beslut*)³.

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions: <https://europa.eu/db43PX>

¹ Kommissionens beslut av den 20 april 2018 i ärende SA.49749 (EUT C 198, 8.6.2018, s. 1).

² Kommissionens beslut av den 12 oktober 2020 i ärende SA.57886 (EUT C 17, 15.1.2021, s. 1).

³ Kommissionens beslut av den 15 februari 2021 i ärende SA.60383 (EUT C 77, 5.3.2021, s. 10).

Utrikesminister Ann Linde
Utrikesdepartementet
Arvfurstens palats
Gustav Adolfs torg 1
SE-103 23 Stockholm

2. BESKRIVNING AV DEN BEFINTLIGA STÖDORDNINGEN OCH DEN ANMÄLDA ÄNDRINGEN

2.1. Syftet med den befintliga stödordningen

- (2) Syftet med den befintliga stödordningen är att stärka järnvägens konkurrenskraft och därmed uppmuntra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, genom att stödja järnvägstrafik som ett mer miljövänligt transportsätt⁴.

2.2. Rättslig grund

- (3) Den nationella rättsliga grunden för den befintliga stödordningen är förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg⁵(*förordningen*).
- (4) Förordningen har ändrats och antagits av regeringen genom ett regeringsbeslut av den 23 juni 2021, som dock innehåller en bestämmelse om genomförandeförbud.

2.3. Den befintliga stödordningens varaktighet och budget

- (5) Den befintliga stödordningen täcker perioden 1 januari 2021–31 december 2025⁶.
- (6) I 2021 års beslut godkände kommissionen den maximala totala budgeten på 400 miljoner kronor per år⁷ (cirka 40 miljoner euro), dvs. 2 miljarder kronor⁸ (cirka 200 miljoner euro) för hela perioden 1 januari 2021–31 december 2025.

2.4. Den anmälda ändringen av den befintliga stödordningen

- (7) Genom antagandet av den anmälda ändringen avser de svenska myndigheterna att öka budgeten för den befintliga stödordningen och därmed öka de högsta stödbeloppen och stödnivåerna.
- (8) Huvuddragen i den befintliga stödordningen och dess mål förblir oförändrade.

2.4.1. Budgetökning

- (9) De svenska myndigheterna avser att öka den årliga budgeten för den befintliga stödordningen. Den nya totala budgeten blir 2,75 miljarder kronor (cirka 275 miljoner euro), med en årlig budget på 550 miljoner kronor (cirka 55 miljoner euro). Budgeten för perioden 1 april–31 december 2021 blir 450 miljoner kronor (cirka 45 miljoner euro). Därmed ökar budgeten med sammanlagt 37,5 % i jämförelse med den totala budget som godkändes i 2021 års beslut⁹.

⁴ Se skälen 3 och 4 i 2018 års beslut.

⁵ Se skäl 5 i 2018 års beslut och skäl 3 i 2021 års beslut.

⁶ Se skäl 4 i 2021 års beslut.

⁷ Här används växelkursen av den 28 april 2021, dvs. 1,00 svenska kronor = 0,098893935 euro.

⁸ Se skäl 5 i 2021 års beslut.

⁹ Se skäl 5 i 2021 års beslut.

- (10) Sverige har tillhandahållit bevisning för att budgetökningen hade offentliggjorts och således kommit till allmänhetens kännedom redan innan den anmälde¹⁰.

2.4.2. Ökning av de högsta stödbeloppen och stödnivåerna

- (11) Sverige bekräftar att åtgärden inte påverkar beräkningen av de stödberättigande kostnader¹¹ eller de totala transportkostnader¹² som godkänns enligt den befintliga stödordningen.
- (12) De stödberättigande kostnaderna motsvarar den andel av de externa kostnaderna som järnvägstransporter gör det möjligt att undvika jämfört med konkurrerande transportsätt. Såsom beskrivs i 2021 års beslut uppgår de stödberättigande kostnaderna till 17,57 euro per 1 000 tonkilometer och de uppskattade totala kostnaderna för järnvägstransporter (exklusive transport av järnmalm¹³) till 28,00 euro per 1 000 tonkilometer¹⁴.
- (13) Enligt Sverige motsvarar 50 % av de stödberättigande kostnaderna för järnvägstransporter 8,78 euro per 1 000 tonkilometer och 30 % av de totala kostnaderna motsvarar 8,40 euro per 1 000 tonkilometer, med utgångspunkt i Europeiska kommissionens handbok om externa transportkostnader¹⁵ (*kommissionens handbok*). Såsom beskrivs i 2021 års beslut uppgick den totala godstransporten på järnväg (exklusive transport av järnmalm) under 2019 till 17 607 miljoner tonkilometer. Enligt Sverige skulle det högsta tillåtna stödbeloppet för att kompensera järnvägstransporter således uppgå till 145,23 euro (dvs. 1 452 kronor) per år.
- (14) Såsom beskrivs i skäl (9) kommer den utökade budgeten att medge ett högsta stödbelopp på 31,2 kronor per 1 000 tonkilometer, dvs. cirka 3,12 euro per 1 000 tonkilometer.- Enligt Sverige motsvarar denna kompensationsnivå en stödnivå på 18 % av de stödberättigande kostnaderna och 11 % av de totala kostnaderna för järnvägstransporter per tonkilometer.
- (15) Under perioden 1 april–31 december 2021 kommer budgeten att uppgå till 450 miljoner kronor, vilket innebär att kompensationen per tonkilometer under perioden 1 april–31 december 2021 kommer att vara högre än under stödordningens återstående varaktighet. För den nämnda perioden kommer det

¹⁰ Se t.ex. pressmeddelandet enligt vilket regeringen, för att öka överflyttningen av transport från väg till järnväg, föreslår att miljökompensationen förstärks med ytterligare 150 miljoner kronor årligen under 2021–2025. Tillgängligt på nätet: <https://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2021/04/regeringen-satsar-pa-klimatsmarta-transporter-i-varbudgeten/>.

¹¹ Se skälen 8–14 i 2021 års beslut.

¹² Se skäl 10 i 2021 års beslut.

¹³ Se skäl 36 i 2021 års beslut.

¹⁴ Se skälen 9 och 10 i 2021 års beslut.

¹⁵ European Commission: *Handbook on the external costs of transport*, version 2019. Luxemburg: Europeiska unionens publikationsbyrå, januari 2019, tillgänglig på <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/studies/internalisation-handbook-isbn-978-92-79-96917-1.pdf>. För beräkningen av stödberättigande kostnader, se skäl 10 i 2020 års beslut.

högsta stödbeloppet att uppgå till 34,1 kronor per 1 000 tonkilometer, dvs. cirka 3,41 euro per 1 000 tonkilometer. Enligt Sverige motsvarar denna kompensationsnivå en stödnivå på 19 % av de stödberättigande kostnaderna och 12 % av de totala kostnaderna för järnvägstransporter per 1 000 tonkilometer¹⁶.

- (16) Sverige har bekräftat att de slutliga stödmottagarna enligt nationell lagstiftning är skyldiga att återspegla stödet i det pris som tas ut av köpare av godstransporttjänster.

3. BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN

3.1. Förekomst av stöd

- (17) Den anmälda ändringen ändrar inte kommissionens tidigare slutsats¹⁷ att den befintliga stödordningen utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Kommissionen drar slutsatsen att den ändrade befintliga stödordningen utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 EUF-fördraget.

3.2. Stödets laglighet

- (18) Genom att anmäla åtgärden innan den får verkan har de svenska myndigheterna fullgjort sina skyldigheter enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget.

3.3. Stödets förenlighet

- (19) I både 2018 års beslut och 2021 års beslut bedömde och godkände kommissionen den befintliga stödordningen på grundval av artikel 93 i EUF-fördraget jämförd med avsnitt 6 i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag¹⁸ (*järnvägsriktlinjerna*), särskilt deras underavsnitt 6.3 om stöd för att minska externa kostnader¹⁹.
- (20) Artikel 93 i EUF-fördraget är fortfarande tillämplig som rättslig grund för att fastställa förenligheten hos stöd till samordning av godstransporter.
- (21) Begreppet ”samordning av transporter” har en betydelse som går utöver att bara underlätta utvecklingen av en ekonomisk verksamhet. Det innebär insatser från myndigheternas sida i syfte att styra utvecklingen inom transportsektorn.
- (22) För att en viss stödåtgärd ska anses utgöra ett stöd som ”tillgodoser behovet” av samordning av transporter måste den bidra till samordningen av transporter och vara nödvändig och av rimlig omfattning. Tillträdet till infrastrukturen i fråga bör vara öppet för alla användare utan diskriminering. Dessutom måste oskäligen negativa effekter på konkurrensen och handeln i unionen undvikas.

¹⁶ För perioden 1 april–31 december 2019 uppgick de totala kostnaderna för järnvägstransporter (exklusive transport av järnmalm) till 13 199 miljoner kronor. Detta belopp kommer att användas för att återspegla de totala kostnaderna för järnvägstransport under perioden 1 april–31 december 2021.

¹⁷ Se avsnitt 3.1 i 2018 års beslut och avsnitt 3.1 i 2021 års beslut.

¹⁸ EUT C 184, 22.7.2008, s. 13.

¹⁹ Se avsnitt 3.3.2 i 2018 års beslut och avsnitt 3.3 i 2021 års beslut.

- (23) Bedömningen av den anmälda ändringens förenlighet följer de allmänna linjerna i den ursprungliga bedömningen av förenligheten i 2018 års beslut²⁰ och inriktas på de ändringar som beskrivs i avsnitt 3, dvs. i) den ökade budgeten för den befintliga stödordningen och följaktligen ii) ökningen av högsta stödbelopp och stödnivåer.

3.3.1. *Förekomst av inbesparade externa kostnader*

- (24) Enligt punkt 103 i järnvägsriktlinjerna utgör de stödberättigande kostnaderna i samband med stöd för att minska externa kostnader den del av de externa kostnaderna som järnvägstransporterna gör det möjligt att undvika jämfört med konkurrerande transportsätt.
- (25) I punkt 104 i järnvägsriktlinjerna anges att medlemsstaterna får införa ett kompensationsystem för användning av järnvägsinfrastruktur ”för bevisligen icke täckta miljökostnader, olycksrelaterade kostnader och infrastrukturkostnader i konkurrerande transportslag i den mån dessa kostnader överstiger motsvarande kostnader för järnvägen”.
- (26) Eftersom den anmälda ändringen avser stöd för att minska de externa kostnaderna krävs enligt punkt 105 i järnvägsriktlinjerna en jämförande, tydlig, motiverad och kvantifierad kostnadsanalys, som beaktar järnvägstransporter och de alternativa lösningar som grundar sig på andra transportsätt. Vidare måste den beräkningsmetod som används och de beräkningar som görs offentliggöras.
- (27) Såsom beskrivs i 2021 års beslut²¹ har Sverige uppfyllt ovannämnda krav i enlighet med punkt 105 i järnvägsriktlinjerna, eftersom de svenska myndigheternas uppskattningar av de stödberättigande kostnaderna grundar sig på den metod som används i kommissionens handbok.

Budgetökningen och ökningen av de enskilda stödbeloppen inom ramen för den befintliga stödordningen ändrar inte den tidigare bedömningen, eftersom Sverige har fortsatt att använda samma metod även med avseende på budgetökningen och ökningen av de enskilda stödbeloppen. Kommissionen drar därför slutsatsen att kraven i punkt 105 i järnvägsriktlinjerna är uppfyllda.

3.3.2. *Nödvändighet, rimlig omfattning och incitament*

- (28) Enligt punkterna 107 b och 109 i järnvägsriktlinjerna finns det en presumtion om nödvändighet, rimlig omfattning och avsaknad av överkompensation i samband med stöd för att minska de externa kostnaderna, om stödnivån ligger under 50 % av de stödberättigande kostnaderna och 30 % av den totala kostnaden för järnvägstransporter.
- (29) Såsom beskrivs i 2021 års beslut²² drog kommissionen slutsatsen att stödet var nödvändigt och av rimlig omfattning.

²⁰ Se avsnitten 3.3.1–3.3.5 i 2018 års beslut.

²¹ Se skälen 23 och 24 i 2021 års beslut.

²² Se skälen 25–34 i 2021 års beslut.

- (30) Kommissionen konstaterar att de högsta stödbeloppen och stödnivåerna kommer att öka till följd av budgetökningen. Såsom beskrivs i skälen(14) och(15) kommer den utökade budgeten att medge ett högsta stödbelopp på 31,2 kronor per 1 000 tonkilometer, dvs. cirka 3,12 euro per 1 000 tonkilometer och för perioden 1 april–31 december 2021 34,1 kronor per 1 000 tonkilometer, dvs. cirka 3,41 euro per 1 000 tonkilometer. Kommissionen noterar att denna kompensationsnivå motsvarar 18 % av de stödberättigande kostnaderna och 11 % av de totala kostnaderna för järnvägstransporter per tonkilometer respektive 19 % av de stödberättigande kostnaderna och 12 % av de totala kostnaderna för järnvägstransporter per tonkilometer. Kommissionen drar därför slutsatsen att dessa stödnivåer ligger under de tröskelvärden för högsta tillåtna stödnivåer som anges i punkt 107 b i järnvägsriktlinjerna, dvs. under 50 % av de stödberättigande kostnaderna och 30 % av den totala kostnaden för järnvägstransporter. De högsta stödnivåerna enligt den ändrade befintliga stödordningen överskrider följaktligen inte de högsta tillåtna stödnivåerna enligt punkt 107 b i järnvägsriktlinjerna.
- (31) I enlighet med punkt 110 i järnvägsriktlinjerna ska det i vart fall, om stödmottagaren är ett järnvägsföretag, styrkas att stödet verkligen fungerar som ett incitament till en modal övergång till järnvägen, och att stödet därför måste avspeglas i det pris som tas ut av transportköparen, eftersom det är transportköparen som gör valet mellan järnväg och mer förorenande transportslag, såsom väg.
- (32) Kommissionen konstaterar att de svenska myndigheterna, såsom anges i skäl(10), i början av april 2021 offentligt tillkännagav budgetökningen. De slutliga stödmottagarnas affärspartner blev därför uppmärksammade på stödåtgärden och kunde följaktligen redan börja förhandla om lägre priser. Kommissionen konstaterar vidare att de slutliga stödmottagarna enligt nationell lagstiftning är skyldiga att återspegla stödet i det pris som tas ut av köpare av godstransporttjänster (se skäl(16)). Mot bakgrund av den mycket konkurrenskraftiga branschen, den transparenta stödåtgärden och det faktum att stödet måste återspeglas i de priser som tas ut av affärspartner anser kommissionen att dessa inslag är tillräckliga för att åstadkomma den nödvändiga modala övergången till järnvägen.
- (33) Kommissionen drar därför slutsatsen att stödåtgärden fortsätter att uppfylla kraven på nödvändighet och rimlig omfattning enligt punkt 107 i järnvägsriktlinjerna. Dessutom fungerar stödåtgärden fortsatt som ett incitament till en modal övergång från väg till järnväg i överensstämmelse med punkt 110 i järnvägsriktlinjerna.

3.3.3. *Effekt på konkurrensen som inte strider mot unionens allmänna intressen*

- (34) I punkt 96 i järnvägsriktlinjerna anges att ”stödet inneboende snedvridning av konkurrensen inte [får] medföra skada för [unionens] allmänna intressen”. En stödåtgärds negativa effekter på konkurrens och handel måste vara så pass begränsade att åtgärdens positiva effekter totalt sett överväger.
- (35) Kommissionen konstaterar i detta avseende att en betydande andel av godstransporterna i Sverige sker på vattenvägar. Med tanke på åtgärdens begränsade inverkan på sjötransport (se skäl 76 i 2018 års beslut) anser

kommissionen att den anmälda ändringen inte ger upphov till en snedvridning av konkurrensen i en omfattning som medför skada för unionens allmänna intressen i den mening som avses i punkt 96 i järnvägsriktlinjerna.

- (36) Kommissionen anser därför att stödet undviker oskäligen negativa effekter på konkurrensen. Härav följer att stödets positiva effekter uppväger dess negativa effekter på konkurrens och handel.

3.3.4. Slutsats om den ändrade befintliga stödordningens förenlighet

- (37) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att den ändrade befintliga stödordningen uppfyller kriterierna i avsnitt 6.3 i järnvägsriktlinjerna och tillgodoser behovet av samordning av transporter i enlighet med artikel 93 i EUF-fördraget.

4. SLUTSATS

- (38) Kommissionen har följaktligen beslutat att inte göra några invändningar mot stödet, eftersom det är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 93 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.
- (39) Beslutet grundar sig på icke-konfidentiella uppgifter och offentliggörs därför i sin helhet på följande webbplats:
<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Med vänlig hälsning

På kommissionens vägnar

Margrethe VESTAGER
Verkställande vice ordförande

