



Statsrådets förordning om ersättning till rederier för ekonomiska skador

Förslagets huvudsakliga innehåll

Det föreslås att det utfärdas en förordning av statsrådet om statsunderstöd av engångsnatur som beviljas rederier inom sjöfarten. Med statsunderstödet ersätts rederier inom sjöfarten för ekonomiska skador som har orsakats till följd av de nationella reserestriktioner som infördes på grund av covid-19-pandemin. Med understödet säkerställs och främjas att sjötransportkapaciteten är tillräcklig, att förtroendet för sjöfarten återställs och det finländska tonnage bevaras samt att rederierna behåller sin funktionsförmåga.

Det understöd som ska beviljas uppfyller kriterierna för statligt stöd enligt artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Stödprogram för statsunderstöd som beviljas med stöd av förordningen bör före genomförandet anmälas till Europeiska kommissionen och kommissionen bör ha meddelat ett officiellt beslut på anmälan där den anser att stödet kan anses vara förenligt med den inre marknaden. Stödprogrammet grundar sig på artikel 107.2 b i EUF-fördraget, enligt vilken kommissionen kan godkänna statligt stöd som förenligt med den inre marknaden för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser. Under covid-19-pandemin gav Europeiska kommissionen ett meddelande om en tillfällig ram för statliga stödåtgärder, där kommissionen bekräftade att medlemsstaterna på grundval av artikel 107.2 b i EUF-fördraget kan stödja sektorer som drabbats av direkt ekonomisk skada till följd av covid-19-pandemin.¹

Statsrådets förordning utfärdas med stöd av 8 § i statsunderstödslagen (688/2001) och den träder i kraft den xx xxxx 2026.

1. Bakgrund och nuläge

Till följd av covid-19-pandemin som började 2020 och de nationella reserestriktioner som infördes på grund av den började verksamhetsförutsättningarna för finländska last- och passagerarfartygsrederier försvagas. Den betydande minskningen av passagerarantalet på passagerarfartyg började inverka på företagets lönsamhet och öka risken för att den för Finland viktiga och för försörjningsberedskapen kritiska passagerar- och fraktrafiken skulle stanna upp.

I passagerarfärjetrafiken härrör uppskattningsvis en tredjedel av omsättningen av frakt och minst två tredjedelar av passagerartransport, i vilken andel ingår inkomsten av biljettförsäljning och försäljningen ombord på fartyg. I september 2020 var passagerartrafiken till sjöss cirka 65 procent mindre jämfört med 2019 års nivå och i sin helhet minskade passagerarfartygsrederiernas omsättning med 78 procent under januari–augusti 2020. I januari 2021 var antalet passagerare nästan 80 procent mindre än i januari 2020. I februari 2021 var passagerarmängden i passagerartrafiken till sjöss cirka 15 procent av 2020 års nivå. Under år 2022 återhämtade sig passagerarantalet inom utrikes sjöfarten, men det låg fortfarande på 67 procent av nivån år 2019 före pandemin.²

¹ Kommissionens meddelande av den 19 mars 2020 om en tillfällig ram för statliga stödåtgärder till stöd för ekonomin under det pågående utbrottet av covid-19 (2020/C 91 1/01), punkt 15.

² Statistikcentralen



Under covid-19-pandemin infördes olika reserestriktioner, vilka senare avvecklades stegvis. Syftet med reserestriktionerna var att förhindra att sjukdomen spreds till Finland och att skydda folkhälsan. Det nationellt införda reserestriktionerna i Finland påverkade omsättningen inom den finländska sjöfartssektorn avsevärt under åren 2020 och 2021.

År	Omsättningen (1000 EUR)
2019	2 574 886
2020	1 785 197
2021	1 993 100
2022	3 174 567

Tabell 1. Omsättningen inom Finlands sjöfartssektor 2019–2022

Reserestriktioner i samband med den interna gränskontrollen infördes första gången den 19 mars 2020 och sista gången den 31 januari 2022 (alla begränsningar upphörde vid utgången av juni 2022). Restriktioners omfattning och innehåll varierade under den nämnda perioden, och det förekom även tidsperioder då inga resebegränsningar tillämpades vid de inre gränserna. Nedan följer en kronologisk sammanställning av de centrala besluten under perioden juni 2020-juni 2021, vilken är en nyckelperiod med tanke på den förordning som föreslås utfärdas och det stödprogram som ska inrättas med stöd av den.

Juni 2020

Från och med den 15 juni 2020 tillät reserestriktioner endast arbetsresor och annan nödvändig trafik till de flesta Schengenländer och tillbaka därifrån.³ Resor utanför Schengenområdet förbjöds, med undantag för nödvändiga och vederbörligen motiverade skäl, vilka bedömdes från fall till fall⁴.

Juli 2020

Den 10 juli 2020 beslutade regeringen att från och med den 13 juli 2020 skulle alla reserestriktioner upphävas mellan Finland och de länder där incidensen av nya covid-19-fall under de föregående 14 dagarna var under 8 fall per 100 000 invånare. Begränsningarna förblev dock i kraft för de länder där incidensen var högre än detta.⁵

September 2020

Den 11 september 2020 beslutade regeringen att från och med den 19 september 2020 skulle reserestriktioner upphävas mellan Finland och de länder eller regioner där incidensen av nya fall under de föregående 14 dagarna var under 25 fall per 100 000 invånare. För resenärer från områden med högre incidens krävdes ett negativt covid-19-test som tagits högst 72 timmar före inresan. Samma dag tilläts dessutom resor till Estland och Sverige utan begränsningar, oberoende av incidensen av nya smittfall, under förutsättning att den regionala smittspridningssituationen i dessa länder förblev oförändrad.

³ Förutom Danmark, Estland, Island, Lettland, Litauen och Norge.

⁴ Statsrådets beslut SM/2020/44

⁵ Statsrådets beslut SM/2020/56



Den 24 september 2020 beslutade regeringen att från och med den 28 september 2020 återinföra resebegränsningar mellan Finland och de länder där incidensen var under 25 fall per 100 000 invånare, inklusive Estland, Tyskland och Sverige. Från dessa länder tilläts endast återresa, transittrafik, arbetsresor och annan nödvändig trafik.⁶

Oktober 2020

Den 8 oktober 2020 återinförde myndigheterna reserestriktioner för trafiken mellan Finland och alla Schengenländer för perioden 12 oktober – 10 november 2020. Restriktionerna tillät endast återresa, transittrafik, arbetsresor och annan nödvändig trafik mellan Finland och Schengenländerna. För resenärer rekommenderades en frivillig karantän på 10 dagar, vilken kunde förkortas med två negativa testresultat. För personer som reste i arbetet från Estland och Sverige rekommenderades dock ingen karantän.⁷

November 2020 – Januari 2021

Den 5 november 2020 förlängdes reserestriktionerna till den 22 november 2020.⁸ Den 19 november 2020 beslutades om en ytterligare förlängning till den 13 december 2020.⁹ Den 10 december 2020 förlängdes restriktionerna till den 12 januari 2021, och den 7 januari 2021 beslutades om en ny förlängning till den 9 februari 2021.

Januari 2021 – Juni 2021

Den 22 januari 2021 beslutade regeringen att skärpa reserestriktionerna för perioden 27 januari – 25 februari 2021, så att endast återresa till Finland, nödvändig arbetsrelaterad trafik och annan nödvändig resa från Schengenländer tilläts.¹⁰ Den 18 februari 2021 beslutade regeringen att de restriktioner som införts den 21 januari skulle förlängas till den 18 mars 2021. Dessa restriktioner förlängdes genom ett statsrådsbeslut den 11 mars till den 17 april 2021. Begränsningarna förlängdes ytterligare genom ett beslut den 31 mars 2021 till den 30 april 2021. Den 22 april 2021 beslutades om en ny förlängning till den 25 maj 2021, och den 20 maj 2021 beslutades att begränsningarna skulle gälla till den 15 juni 2021. Den 3 juni 2021 beslutade regeringen att häva resebegränsningarna för Malta från och med den 7 juni 2021, men att fortsätta dem för alla övriga Schengenländer till den 27 juni 2021.

2. Syftet med förslaget till förordning samt de viktigaste förslagen

Syftet med förslaget är att säkerställa och bidra till att sjötransportkapaciteten är tillräcklig, att förtroendet för sjöfarten återställs och det finländska tonnaget bevaras samt att göra det möjligt för rederierna att behålla sin funktionsförmåga. Genom statsunderstödet vill man trygga rederiernas funktionsförmåga och säkerställa en tillräcklig och välfungerande sjötransportkapacitet i nödvändig omfattning efter de ekonomiska skador på passagerartrafiken som covid-19-pandemin orsakat.

Statsunderstödet beviljas som ersättning enligt artikel 107.2 b i EUF-fördraget för ekonomiska skador som orsakats rederierna inom sjöfarten och som är en direkt följd av de nationella reserestriktioner som införts på grund av covid-19-epidemin. Understödet betalas som direkt understöd och en förutsättning för beviljande av

⁶ Statsrådets beslut SM/2020/81

⁷ Statsrådets beslut SM/2020/90

⁸ Statsrådets beslut SM//2020/94

⁹ Statsrådets beslut SM//2020/105

¹⁰ Statsrådets beslut SM//2020/112



understöd är att reserestriktionerna har lett till minskad omsättning inom passagerartrafiken, vilket har medfört inkomstförluster för rederierna.

En allmän förutsättning för att få understöd är att rederiet har bedrivit i rådets förordning (EEG) nr 4055/86 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land avsedd passagerartrafik på ett fartyg som används för kommersiell och internationell sjötransport och som har seglat mellan den 1 juli 2020 och den 20 juni 2021 enligt följande:

1. under finsk flagg under perioden den 1 juli–18 september 2020 och den 28 september 2020–20 juni 2021 på en eller flera av följande rutter:
 - a. Åbo–Mariehamn/Långnäs–Stockholm, Sverige
 - b. Vasa–Umeå, Sverige
 - c. Mariehamn–Kapellskär, Sverige
 - d. Nådendal–Långnäs–Kapellskär, Sverige
2. under finsk flagg under perioden den 28 september 2020–20 juni 2021 på följande rutter:
 - a. Helsingfors–Tallinn, Estland
 - b. Helsingfors, Nordsjö - Muuga, Estland
3. under finsk flagg under perioden den 1 juli 2020–12 juli 2020 och den 28 september 2020 – 20 juni 2021 på en följande rutt
 - a. Helsingfors, Nordsjö–Travemünde, Tyskland
4. under alla EU- och EES-länders flagg under perioden den 1 juli–18 september 2020 och den 28 september 2020–20 juni 2021 på en följande rutt:
 - a. Eckerö–Grisslehamn, Sverige

Passagerartrafiken på ovannämnda förbindelsesträckor under covid-19-pandemin har identifierats som strategiskt viktig ur Finlands synvinkel, eftersom förbindelsesträckorna fungerar som kanaler för internationell passagerartrafik på sjörutten mellan EU:s medlemsstater och främjar regional integration. De etablerade tjänsterna på dessa förbindelsesträckor för passagerartransport gör det möjligt att tillhandahålla reguljära sjötransporttjänster. Dessutom förenar förbindelsesträckorna tätbefolkade områden med stor passagerarefterfrågan och Ålandsöarna med fastlandet.

2.1 Beräkning av ekonomisk skada

Som kostnader som ersätts på basis av ekonomisk skada beaktas inkomstbortfall från passagerartrafiken, justerat utifrån de operativa intäkterna och kostnaderna i förhållande till antalet passagerare och verifierat utifrån jämförelseperioderna, som understödsmyndigheten har lidit i fråga om ersättningsgilla och ovan specificerade förbindelsesträckor och perioder.



Skadorna skulle beräknas per stödmottagare och per rutt. Vid beräkningen beaktas skillnaden mellan vinster eller förluster (= faktisk rörelsevinst/-förlust) under de stödberättigade perioderna och vinsten eller förlusten under motsvarande period före covid-19-pandemin, det vill säga jämförelseperioden (vanligen år 2019 och tiden fram till pandemins utbrott), justerad med bibehållandegraden och en korrigering av de fasta kostnaderna (vinst/förlust enligt det hypotetiska alternativa förloppet).

2.1.1 Kvarhållningsgrad (retention rate)

Vid beräkningen av skadorna fastställs en s.k. kvarhållningsgrad, med vilken avses förhållandet mellan den jämförelseperioden och referensperioden. Kvarhållningsgraden erhålls genom att dividera det totala antalet passagerare på den rutt som stödmottagaren trafikerar under referensperioden med antalet passagerare på motsvarande rutt under jämförelseperioden före covid-19-pandemin. Kvarhållningsgraden ska fastställas på följande sätt:

Mängden passagerartrafik på den stödberättigande rutten under referensperioden då restriktionerna inte var i kraft = a, eller hypotetiskt passagerarantal, 10 000 som används i exemplet

Mängden passagerartrafik under den jämförelseperioden före covid-19-pandemin och på den stödberättigande rutten då restriktionerna inte var i kraft = b, eller hypotetiskt passagerarantal 15 000

Kvarhållningsgrad = a/b , eller $10\,000/15\,000 = 2/3$ eller 66,7 %

2.1.2 Justerande av fasta kostnader

Utöver fastställandet av kvarhållningsgraden skulle i beräkningen granskas de fasta kostnaderna för det alternativa händelseförloppet. En justering av de fasta kostnaderna i det alternativa händelseförloppet som en del av beräkningen av de ekonomiska skadorna vore en nödvändig åtgärd, eftersom de fasta kostnaderna kan variera något när förändringen i antalet passagerare är betydande. De fasta kostnaderna kan emellertid inte antas minska eller öka i proportion till passagerarantalet, som om de vore helt rörliga.

Den ruttvisa bedömningen av de fasta kostnaderna enligt det alternativa händelseförloppet skulle baseras på en linjär jämförelse av utvecklingen av de fasta kostnaderna mellan jämförelseperioden före covid-19-pandemin och de faktiska fasta kostnaderna under den stödberättigade perioden. Antagandet vore att de fasta kostnaderna y per rutt förändras med en konstant k för varje förändring i passagerarantalet x , så att de fasta kostnaderna y ändå uppgår till minst konstanten b i en situation där passagerarantalet är 0.

Förändringen av de fasta kostnaderna y i förhållande till passagerarantalet x kan således beskrivas med den allmänna linjära ekvationen: $y = k * x + b$, där:

y = fasta kostnader

x = antal passagerare

k = linjens lutning

b = konstantterm

För varje stödberättigad rutt skulle en egen ruttvis linjär ekvation fastställas. Den ruttvisa linjära ekvationen skulle bestämmas utifrån två kända punkter som ligger på linjen. Eftersom bedömningen av



passagerarantalets inverkan på de fasta kostnaderna baseras på de faktiska fasta kostnaderna och motsvarande faktiska passagerarantal under jämförelseperioden före covid-19-pandemin samt under den stödberättigade perioden, skulle de kända punkterna på linjen vara (x_1, y_1) och (x_2, y_2) , där:

x_1 = faktiskt passagerarantal under jämförelseperioden

y_1 = faktiska fasta kostnader under jämförelseperioden

x_2 = faktiskt passagerarantal under den stödberättigade perioden

y_2 = faktiska fasta kostnader under den stödberättigade perioden

Utifrån två kända punkter kan linjens lutning k och konstantterm b fastställas, eftersom följande ekvationer gäller för linjens parametrar: $k = (y_2 - y_1) / (x_2 - x_1)$ samt $b = y_1 - k \cdot x_1$

Genom att sätta in värdena för de kända punkterna (x_1, y_1) och (x_2, y_2) i ekvationerna kan den ruttvisa linjära ekvationen bestämmas som: $y(\text{rutt}) = k \cdot x(\text{rutt}) + b$

När den ruttvisa linjära ekvationen $y(\text{rutt}) = k \cdot x(\text{rutt}) + b$ har fastställts utifrån två kända punkter enligt de allmänna beräkningsreglerna för linjära ekvationer, ersätts variabeln $x(\text{rutt})$ med det passagerarantal som baseras på det alternativa händelseförloppet och som har fastställts med hjälp av bibehållandegraden. Därefter löses ekvationen med avseende på variabeln $y(\text{rutt})$.

Det värde på $y(\text{rutt})$ som erhålls från ekvationen anger nivån på de fasta kostnader som används som antagande i beräkningen av det alternativa händelseförloppet.

Tillämpningen av modellen för beräkning av justerade fasta kostnader illustreras med följande exempel. I exemplet används hypotetiska siffror för det faktiska passagerarantalet och de fasta kostnaderna för en rutt under jämförelseperioden och den stödberättigade perioden:

Perioden	Antal passagerare	Fasta kostnader
Stödberättigande period	5000 (x_1)	4000 (y_1)
Jämförelseperiod	9000 (x_2)	6000 (y_2)

En ruttvis linjär ekvation $y(\text{rutt}) = k \cdot x(\text{rutt}) + b$ bildas när två punkter på linjen är kända: (6000, 9000) och (5000, 4000). För linjens parametrar k och b gäller följande ekvationer:

$$k = (6000 - 4000) / (9000 - 5000) = 0,5$$

$$b = 4000 - k \cdot 5000 = 4000 - 0,5 \cdot 5000 = 1500$$

Utifrån detta kan man fastställa att den ruttvisa linjära ekvationen i exemplet är: $y = 0,5 \cdot x + 1500$

Om kvarhållningsgraden antas vara 66,7 %, som i det ovan använda exemplet, kan passagerarantalet $x(\text{rutt})$ enligt det alternativa händelseförloppet beräknas med formeln: $x(\text{rutt}) = x_2 \cdot (a/b) = 9000 \cdot 66,7 \% = 6000$



Slutligen sätts passagerarantalet $x(\text{rutt})$ enligt det alternativa händelseförloppet in i den ruttvisa linjära ekvationen: $y(\text{rutt}) = 0,5 \cdot x(\text{rutt}) + 1500$ och löses med avseende på variabeln $y(\text{rutt})$: $y(\text{rutt}) = 0,5 \cdot 6000 + 1500 = 4500$

I det här exemplet skulle således de fasta kostnaderna enligt det alternativa händelseförloppet uppgå till 4500

2.1.3 Beräkning av förlust baserat på ett alternativt händelseförlopp

När kvarhållningsgraden och de fasta kostnaderna enligt det alternativa händelseförloppet har fastställts, kan man gå vidare till att bestämma den slutliga ersättningsberättigade förlusten. Stödprogrammets ersättningsgilla kostnader ska basera sig på skillnaden mellan den vinst/förlust som uppkommit under ersättningsperioden och den vinst/förlust som uppkommit under en ändamålsenlig jämförelseperiod på grundval av ett hypotetiskt alternativt händelseförlopp. Vinsten eller förlusten under jämförelseperioden skulle, innan beräkningen genomförs, justeras med kvarhållningsgraden samt de justerade fasta kostnaderna, för att möjliggöra fastställandet av vinsten eller förlusten enligt det alternativa händelseförloppet.

Baserat på det ovanstående skulle de ersättningsberättigade kostnaderna fastställas enligt följande formel, där vinsten eller förlusten enligt det alternativa händelseförloppet först bestäms:

Omsättningen inom passagerartrafiken på en stödberättigande rutten under jämförelseperioden, då restriktionerna inte var i kraft = x, eller hypotetiskt passagerarantal, 15 000 som används i exemplet

Rörliga kostnader inom passagerartrafiken på en stödberättigande rutten under jämförelseperioden då restriktionerna inte var i kraft = y, eller hypotetiskt antal, 8 000

Kvarhållningsgrad = a/b

Fasta kostnader för det alternativa händelseförloppet justerade med kvarhållningsgraden = f

Vinst/förlust för det alternativa händelseförloppet = $x \cdot a/b - y \cdot a/b - f$, eller $15\,000 \cdot 2/3 - 8\,000 \cdot 2/3 - 4500 = 167$

När vinsten eller förlusten enligt det alternativa händelseförloppet har fastställts, skulle nästa steg vara att fastställa den faktiska vinsten eller förlusten under den stödberättigande perioden.

Omsättningen inom passagerartrafiken på en stödberättigande förbindelsesträcka under den stödberättigande perioden, då restriktionerna var i kraft = g, eller hypotetiskt antal 8000

Rörliga kostnader inom passagerartrafiken på en stödberättigande förbindelsesträcka under den stödberättigande perioden då restriktionerna var i kraft = h, eller hypotetiskt antal 5000

Fasta kostnader under den stödberättigande perioden = i, eller hypotetiskt antal 4000

Faktisk vinst/förlust under den stödberättigande perioden = $g - h - i$, eller $800 - 5000 - 4000 = -1000$

När alla ovan behandlade element har fastställts, kan den ersättningsberättigade ekonomiska skadan beräknas genom att dra av den faktiska vinsten eller förlusten från vinsten eller förlusten enligt det alternativa händelseförloppet.



*(x*a/b-y*a/b -f) – (g-h-i), eller med hypotetiskt siffor 167-(-1000)*

2.3 Andra centrala förslag

Transport- och kommunikationsverket är en sådan statsbidragsmyndighet för stödprogrammet som avses i 4 § i statsunderstödslagen (688/2001). Understöd ska sökas skriftligen genom en ansökan till vilken den som ansöker om understöd ska foga uppgifter om sökanden, en redogörelse för rederiverksamheten och rederiets fartyg, driften av fartygen i trafik och kostnaderna för driften samt andra med avseende på beviljandet av understödet tillräckliga och nödvändiga uppgifter, så att stödmyndigheten kan uppskatta beloppet av de understödsberättigande kostnaderna. Transport- och kommunikationsverket skulle kunna ge närmare anvisningar om ansökan om statsunderstöd med stöd av 37 § i statsunderstödslagen. När understödsbeslutet har vunnit laga kraft betalar Transport- och kommunikationsverket ut understödet som en engångsersättning.

En understödmottagare bör senast det datum som anges i beslutet om understöd lämna in en redogörelse för hur understödet har använts till Transport- och kommunikationsverket. Den som ansöker om understöd ska dessutom på basis av sin bokföring sända Transport- och kommunikationsverket de faktiska kostnader på vilka de ersättningar som ska betalas baserar sig.

Statsunderstöd beviljas inte rederier som den 31 december 2019 var sådana företag i svårigheter som avses i artikel 2.18 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Stödet bör inte omfatta sådana ekonomiska skador för vilka det rederi som ansöker om stöd redan har erhållit annat ekonomiskt stöd.

En förutsättning för att en ersättningsberättigande period ska kunna fastställas är att det under perioden i fråga har funnits en nationell reserestriktion som de facto har begränsat resandet. I en situation där det anslag som staten budgeterat inte räcker till för att ersätta alla verifierade ersättningsberättigande skador, fördelas stödet proportionellt mellan stödmottagarna, med beaktande av det procentuella antalet passagerare som varje stödmottagare transporterat 2019 under den stödberättigande perioden och på ruten.

3. Bedömning av det understöd som ska beviljas med hänsyn till EU:s regler om statligt stöd

Ramarna för EU:s regler om statligt stöd fastställs i artiklarna 107–109 i EUF-fördraget. Enligt artikel 107.1 är stöd som ges av en medlemsstat, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna viss produktion, i princip oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Reglerna för statligt stöd gäller åtgärder genom vilka den offentliga sektorn beviljar företag stöd eller andra ekonomiska förmåner.

Tillämpningen av reglerna för statligt stöd förutsätter att alla kriterier för en stödåtgärd enligt artikel 107.1 uppfylls:

1. Stödet har beviljats med offentliga medel,
2. Åtgärden snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen,
3. Stödet är selektivt, och
4. Åtgärden påverkar handeln mellan medlemsstaterna.



Enligt det första kriteriet ska offentliga medel kanaliseras till företag för att det ska vara fråga om statligt stöd enligt EU-lagstiftningen. Företag är enligt EU-rätten alla enheter som bedriver ekonomisk verksamhet oberoende av rättslig form och finansieringssätt. Ekonomisk verksamhet är all verksamhet där varor och tjänster erbjuds på marknaden. I fråga om understöd som beviljas för sjöfart är det fråga om stöd som betalas av statens medel och som riktar sig till ett privat företag.

Enligt det andra kriteriet ska en statlig stödåtgärd snedvrider eller hota att snedvrider konkurrensen. Tolkningen av detta villkor är mycket vidsträckt, vilket innebär att detta kriterium för statligt stöd uppfylls nästan utan undantag i kommissionens beslutspraxis. Kommissionen är inte skyldig att visa att åtgärden faktiskt snedvrider konkurrensen, utan det räcker att en snedvridning av konkurrensen är möjlig. Enligt EU-domstolens rättspraxis utesluter det faktum att stödnivån är låg, att företaget är litet eller marknadsandelen liten inte att konkurrensen snedvrider, särskilt om konkurrensen på marknaden i fråga är hård. Även ett mindre stöd stärker stödmottagarens ställning i förhållande till konkurrerande företag, och därför är det inte väsentligt om snedvridningen av konkurrensen är betydande eller inte.

Enligt det tredje kriteriet för statligt stöd ska stödet vara selektivt, dvs. det ska gälla endast vissa företag. Då har eventuella stödmottagare avgränsats till exempel geografiskt, enligt verksamhet eller näringsgren. Dessutom är sådana åtgärder selektiva där myndigheterna utövar ett utrymme för skönsmässig bedömning i fråga om vem som beviljas förmånen. Det tredje kriteriet innehåller två olika element som ska uppfyllas. För det första ska företaget få en fördel av verksamheten. Åtgärden måste därför ge en ekonomisk fördel som företaget inte skulle få i sin normala verksamhet. Då försätts företaget i en fördelaktigare ställning än konkurrenterna. För det andra måste åtgärden, för att utgöra statligt stöd, dessutom ha budgetkonsekvenser, dvs. den offentliga sektorn förlorar antingen inkomster eller ökar utgifterna till följd av åtgärden. Det statliga stöd som beviljas rederier inom sjöfarten är avsett endast för aktörer som har erbjudit passagerartrafiktjänster för Finland på kritiska förbindelsesträckor under covid-19-pandemin.

Det fjärde kriteriet för statligt stöd är att det måste påverka handeln mellan medlemsstaterna. För att kriteriet ska uppfyllas har det i EU:s rättspraxis ansetts vara tillräckligt att det kan visas att stödmottagaren bedriver ekonomisk verksamhet och är verksam på en marknad där det förekommer handel mellan medlemsstaterna. Enligt EU-domstolens rättspraxis har stödmottagarens ekonomiska eller rättsliga ställning ingen betydelse för bedömningen. Även en icke-vinstdrivande organisation kan således bedriva ekonomisk verksamhet. För att skilja mellan ekonomisk och annan än ekonomisk verksamhet har det i EU-domstolens rättspraxis ansetts att all verksamhet där tjänster eller varor tillhandahålls på marknaden är ekonomisk verksamhet. När det gäller detta kriterium är det inte nödvändigt att visa att stödåtgärden faktiskt påverkar handeln mellan medlemsstaterna, utan det räcker att en sådan påverkan kan uppstå. Tröskeln för att uppfylla kriteriet är alltså mycket låg och i praktiken uppfylls detta kriterium nästan alltid.

På det sätt som anges ovan innehåller artikel 107 i EUF-fördraget som huvudregel ett principförbud för statligt stöd, men flera undantag har dock gjorts. Artikel 107.2 i EUF-fördraget innehåller en förteckning över undantag på tre punkter för vissa typer av stöd som kan anses förenliga med den inre marknaden. I enlighet med artikel 107.2 i EUF-fördraget är följande förenliga med den inre marknaden:

- a) stöd av social karaktär som ges till enskilda konsumenter, under förutsättning att stödet ges utan diskriminering med avseende på varornas ursprung,
- b) stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser,
- c) stöd som ges till näringslivet i vissa av de områden i Förbundsrepubliken Tyskland som påverkats genom Tysklands delning i den utsträckning stödet är nödvändigt för att uppväga de ekonomiska nackdelar som uppkommit genom denna delning. Fem år efter ikraftträdandet av Lissabonfördraget får rådet på förslag av kommissionen anta ett beslut om upphävande av denna punkt.



reservationsanslag 3 år). Enligt motiveringen till moment 31.20.51 får anslaget användas till beviljande av statsunderstöd till rederier som till följd av de nationella reserestriktioner som infördes på grund av covid-19-pandemin lidit skador orsakade av exceptionella händelser så som avses i artikel 107.2 b i EUF-fördraget.

Konsekvenser för myndigheternas verksamhet

Transport- och kommunikationsverkets resursbehov kommer att täckas genom omfördelning av befintliga anslag och prioritering av uppgifter.

Konsekvenser för konkurrensen

Det nya stödprogram som inrättas på basis av förslaget till förordning ska anmälas officiellt på förhand till Europeiska kommissionen i enlighet med artikel 108.3 i EUF-fördraget, och den statliga stödordning som avses i förslaget till förordning genomförs på villkor att kommissionen meddelar ett officiellt beslut där kommissionen anser att det stödprogram som Finland anmält på förhand är en stödåtgärd som är förenlig med den inre marknaden på de villkor som anges i förhandsanmälan. Genom åtgärden kompenseras de ekonomiska förluster i passagerartrafiken som drabbat rederier som trafikerar kritiska rutter i Finland och som är en direkt följd av de nationella reserestriktioner som infördes på grund av covid-19-pandemin. Förslaget till förordning bedöms därför inte ha några skadliga konsekvenser för konkurrensen.

6. Beredningen av förordningen och remissvar

Utkastet till statsrådets förordning har beretts vid kommunikationsministeriet.

Utlåtanden om utkastet till förordning har begärts av...

Utlåtanden lämnades av ...

Företagsstödsdelegationens utlåtande

Företagsstödsdelegationen konstaterar att den åtgärd som avses i begäran om utlåtande, Kompensation av rederiernas ekonomiska skador, uppfyller kriterierna för statligt stöd.

Delegationen tillstyrkte den förhandsbedömning som har lagts fram och genomförandet av stödet efter att kommissionen har godkänt det slutliga stödprogrammet som förenligt med den inre marknaden.

7. Specialmotivering

1 §. Tillämpningsområde. Med stöd av 1 mom. är det vid statsunderstöd enligt förordningen fråga om ett sådant allmänt understöd enligt 5 § 2 mom. i statsunderstödslagen (688/2001) som beviljas rederier inom sjöfarten som har orsakats ekonomiska skador till följd av de nationella reserestriktioner som infördes på grund av covid-19-pandemin. Stödet skulle utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Därför borde stödåtgärden ha anmälts i förväg till Europeiska kommissionen, och kommissionen borde ha godkänt stödåtgärden som förenlig med den inre marknaden.

Enligt 2 mom. tillämpas på statsunderstödet artikel 107.2 b i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, som gäller stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser. Enligt paragrafens 2 mom. skulle statsunderstödet omfattas av artikel 107.2 b i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, som gäller stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra



exceptionella händelser. Kommissionen offentliggjorde i mars 2020 ett meddelande där den fastställde tillfälliga ramar för statliga stödåtgärder under covid-19-pandemin. I meddelandet och dess senare uppdateringar angavs bland annat de ramar inom vilka medlemsstaterna kunde anmäla statliga stödåtgärder för att ersätta ekonomiska förluster för företag inom de sektorer som drabbades särskilt hårt av pandemin (t.ex. transportsektorn). Enligt meddelandet bedömer kommissionen de anmälda åtgärderna direkt med stöd av artikel 107.2 b i EUF-fördraget (2020/C 91 I/01, punkt 15).

2 §. Understödets syfte. Med stöd av 1 mom. är syftet med understödet att ersätta rederier inom sjöfarten för ekonomiska skador som har orsakats av de nationella reserestriktioner som infördes på grund av covid-19-pandemin. Med understödet säkerställs och främjas att sjötransportkapaciteten är tillräcklig, att förtroendet för sjöfarten återställs och det finländska tonnaget bevaras samt möjliggörs för rederierna att behålla sin funktionsförmåga.

3 §. Statsbidragsmyndighet. Enligt 1 mom. är Transport- och kommunikationsverket den statsbidragsmyndighet som avses i statsunderstödslagen.

4 §. Definitioner. I 1 mom. definieras de centrala begreppen i förordningen.

I 1 mom. 1 punkten definieras kvarhållningsgrad (retention rate) Med definitionen avses en procentsats som erhålls genom att dividera det totala antalet passagerare på den rutt som stödmottagaren trafikerar under referensperioden med antalet passagerare på motsvarande rutt under jämförelseperiod före covid-19-pandemin.). Kvarhållningsgraden skulle representera det antal passagerare i det alternativa händelseförloppet som antas skulle ha rest på rutten om inga resebegränsningar hade varit i kraft.

I 1 mom. 2 punkten definieras den referensperiod som ska användas vid beräkningen av stödet och med vilken avses under covid-19-pandemin, då reserestriktionerna inte var i kraft.

I 1 mom. 3 punkten definieras den stödberättigande tidsperiod under vilken en ekonomisk skada som uppkommit och som definierats i förordningen kan ersättas. Dessa stödberättigande perioder skulle fastställas i förordningens 5 §.

I 1 mom. 4 punkten definieras den jämförelseperiod före covid-19-pandemin när det inte fanns nationella reserestriktioner som används för att beräkna den ekonomiska skadan.

I 1 mom. 5 punkten definieras alternativt händelseförlopp som skulle basera på en hypotetisk situation där de nationella reserestriktioner som infördes på grund av covid-19-pandemin inte var i kraft. Vinsten eller förlusten enligt det alternativa händelseförloppet skulle användas vid fastställandet av de ersättningsgilla ekonomiska skadorna inom stödprogrammet.

I 1 mom. 6 punkten definieras rörliga kostnader, med vilken avses sådana kostnader som i resultaträkningen hänförs till material och tjänster och vars belopp varierar i enlighet med företagets försäljningsvolym

I 1 mom. 7 punkten definieras fastna kostnader, med vilken avses sådana kostnader som i företagets resultaträkning hänförs till material och tjänster, som inte i väsentlig grad beror på produktionsmängden eller försäljningsvolymen, och som uppstår för att upprätthålla verksamheten även när omsättningen minskar.

I 1 mom. 8 punkten definieras justerade fastna kostnader, med vilken avses sådana kostnader som justerats genom en linjär uppskattning som tar hänsyn till den minskning av fasta kostnader som observerats mellan jämförelseperioden och den stödberättigande perioden och som tillämpas i proportion till det antal passagerare som förväntas ha rest om reserestriktionerna inte hade varit i kraft. Vid beräkningen av



justeringen av de fasta kostnaderna skulle passagerarantalet beaktas (som förklarande variabel på x-axeln) och de fasta kostnaderna (som beroende variabel på y-axeln) både under jämförelseperioden och under den stödberättigande perioden. Utifrån dessa två datapunkter (x, y) härleds en linjär ekvation (fasta kostnader, dvs. $y = \text{linjens lutningskoefficient} \times \text{x-variabeln} + \text{konstantterm}$), vilken tillämpas på det med bibehållandegraden justerade passagerarantalet, som sätts in i linjens ekvation som x-variabel.

I 1 mom. 9 punkten definieras faktisk vinst, med vilken avses ett stödberättigat rederis positiva passagerarverksamhet rörelseresultat under den stödberättigande perioden minus finansiella och andra intäkter.

I 1 mom. 10 punkten definieras faktisk förlust, med vilket avses ett stödberättigat rederis negativa passagerarverksamhet rörelseresultat under den stödberättigande perioden minus finansiella och andra intäkter.

5 §. Allmänna förutsättningar för statsunderstöd. Enligt 1 mom. är en förutsättning för beviljande av understöd att rederiet i enlighet med 1 mom. 1, 2, 3 eller 4 punkten har bedrivit i rådets förordning (EEG) nr 4055/86 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land avsedd passagerartrafik på ett fartyg som används för kommersiell och internationell sjötransport enligt följande:

Enligt 1 mom. 1 punkten kan understöd beviljas om rederiets fartyg har seglat under finsk flagg under perioden den 1 juli–18 september 2020 och den 28 september 2020–20 juni 2021 på en eller flera av följande rutter: Åbo-Mariehamn/Långnäs–Stockholm, Sverige, Vasa–Umeå, Sverige, Mariehamn–Kapellskär, Sverige eller Nådendal–Långnäs–Kapellskär, Sverige.

Enligt 1 mom. 2 punkten kan understöd beviljas om rederiets fartyg har seglat under finsk flagg på följande rutter den 28 september 2020–20 juni 2021: Helsingfors–Tallinn, Estland och Helsingfors, Nordsjö – Muuga, Estland

Enligt 1 mom. 3 punkten kan understöd beviljas om rederiets fartyg har seglat under finsk flagg på en följande rutt den 1 juli 2020–12 juli 2020 och den 28 september 2020–20 juni 2021: Helsingfors, Nordsjö–Travemünde, Tyskland.

Enligt 1 mom. 4 punkten kan understöd beviljas alla EES-länders flagg under perioden den 1 juli–18 september 2020 och den 28 september 2020–20 juni 2021 på rutten Eckerö–Grisslehamn, Sverige.

Enligt 2 mom. ska de fartyg som avses i 1 mom. 1–3 punkten under de nämnda perioderna ha varit registrerade antingen i det fartygsregister som förs av Transport- och kommunikationsverket eller i det fartygsregister som förs av Statens ämbetsverk på Åland.

Enligt 3 mom. ska de fartyg som avses i 1 mom. 4 punkten under den nämnda perioden ha varit registrerade i behörigt register i den berörda EES-staten.

6 §. Beviljande av statsunderstöd. Enligt 1 mom. är maximibeloppet av det understöd som beviljas begränsat till de ekonomiska skador som de stödberättigade rederierna har lidit i sådan passagerartrafik som avses i 5 § 1 mom. och under de stödberättigande perioderna.

Enligt 2 mom. baserar sig beräkningen av de ekonomiska skadorna på en jämförelse per stödmottagare och rutt mellan de stödberättigade rederiernas faktiska vinst eller förlust under de stödberättigande perioderna



och den vinst eller förlust som baserar sig på ett alternativt händelseförlopp. Som ekonomisk skada godkänns negativt skillnaden mellan den vinst eller förlust i passagerartrafiken som fastställts i det alternativa händelseförloppet och den faktiska vinst eller förlust i passagerartrafiken som uppkommit under den stödberättigande perioden.

Enligt 3 mom. ska vinsten eller förlusten enligt det alternativa händelseförloppet fastställas genom tillämpning av kvarhållningsgraden på de stödberättigade rederiernas faktiska intäkter och rörliga kostnader för passagerartrafiken under motsvarande period före covid-19-pandemin och genom att från dem dra av de fasta kostnaderna, som justerats med kvarhållningsgraden.

Enligt 4 mom. ska stödet, om det anslag som anvisats i statsbudgeten inte räcker till för att täcka alla stödberättigande kostnader, dvs. ekonomiska skador som verifierats enligt formeln i förordningen, fördelas proportionellt mellan stödmottagarna, med beaktande av antalet passagerare som varje stödmottagare transporterat 2019 under den stödberättigande perioden och på rutten.

Enligt 5 mom. beviljas statsunderstöd inte rederier som den 31 december 2019 var sådana företag i svårigheter som avses i artikel 2.18 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

7 §. Ikraftträdande