

RAPPORT
**Åtgärdsförslag för
säkerställandet av
tågfärjeförbindelsen mellan
Trelleborg och Tyskland**

Redovisning av regeringsuppdrag



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1

Dokumenttitel: Åtgärdsförslag för säkerställandet av tåg färjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland

Författare: Margus Pöldma, PLnpp

Dokumentdatum: 2024-02-22

Ärendenummer: TRV 2023/76671

Kontaktperson: Lennart Kalander, PLnp

Publikationsnummer: 2024:028

ISBN 978-91-8045-280-9

Omslagsfoto: Översiktsbild över Trelleborgs hamn med tåg färjorna *Mecklenburg Vorpommern* och *Skåne* i färjeläge 8 och 9. Foto: Trelleborgs Hamn AB.

Sammanfattning

Tåg färjorna mellan Trelleborg och Rostock är sedan 2020 Sveriges enda kvarvarande tåg färjeförbindelse. Över tid har tåg färjorna haft en minskande beläggning av järnvägsgods och riskerar att på sikt upphöra med anledning av svag lönsamhet. Trafikverket har fått i uppdrag att redovisa åtgärdsförslag för att säkerställa upprätthållandet av förbindelsen i syfte att tillgodose godstransportnyttan och den svenska försörjningsberedskapens behov av transporter mellan Sverige och kontinenten.

Uppdraget anger att de föreslagna åtgärderna ska avse färjeoperatören och hamnen i Trelleborg. I ett längre perspektiv finns ett scenario där tåg färjeförbindelsen inte existerar och i uppdraget har därför också övriga långsiktiga redundansalternativ, med och utan tåg färjor beaktats.

För att långsiktigt kunna bedriva tåg färjetrafik på kommersiella grunder behövs en volymökning av järnvägsgods på befintliga färjor. Idag saknas tillräcklig efterfrågan för transporter av järnvägsgods med tåg färjor specifikt och därmed är utbudet och marknaden för tåg färjor svag. Sammantaget är dessa orsaker, enskilt eller i kombination gränssättande för en långsiktig tåg färjetrafik och i ett längre perspektiv behöver uppgraderade eller nya transportstråk samt intermodala lösningar tillämpas för gränsoverskridande godstransporter. För närvarande har tåg färjorna en redundansgrad på endast 15 procent¹ vilket, inte kan anses som fullgod redundans. Signalvärdet av redundans, oavsett nivå är samtidigt viktig för industrins vilja att öka överflyttningen till järnväg.

Trafiken bedrivs idag på kommersiella villkor av en ekonomisk aktör på en fri marknad mellan två kommersiella hamnar och bedöms därmed vara lönsam. Utredningen har inhämtat uppgifter som gör det sannolikt att trafiken fortgår till och med 2026 samtidigt som ett antal faktorer indikerar att förbindelsen kan upphöra efter detta år.

Utöver industrins transportbehov har också civilförsvaret enskilt bedömts ha möjligheter till omlastning men i kombination med Försvarmaktens och allierades militära planering har ett behov av tåg färjorna kunnat identifieras. I en NATO-kontext och för bilaterala samarbetsavtal är tåg färjeförbindelsen kritisk främst för Försvarmakten eftersom den även är det primära vägvalet för militära transporter mellan kontinenten och Sverige.

Vikten av tåg färjeförbindelsen har kunnat härledas till Försvarmaktens behov och som ett säkerställande åtgärdsförslag föreslås därför att Försvarmakten ges i uppdrag att genom avtal säkerställa en fortsatt tåg färjedrift på kort sikt även efter 2026.

Parallellt bör Trafikverket ges i uppdrag att inleda en fördjupad utredning av de befintliga tåg färjornas kvarvarande förmåga efter 2030 och av transportbehovet med tåg färjor på lång sikt i förhållande till alternativa lösningar. I det fall förbindelsen bedöms viktig att säkerställa ur ett beredskapsperspektiv även på lång sikt krävs ett utökat statligt engagemang.

¹ Motsvarar den andel järnvägsvagnar som är möjlig att omlada till tåg färjorna vid ett stopp på Öresundsförbindelsen. I takt med en ökad beläggning på Öresundsförbindelsen sjunker redundansgraden ytterligare.

Innehåll

Sammanfattning	3
Innehåll.....	4
Inledning	7
Uppdraget	7
Genomförande	7
Avgränsningar	7
Kopplingar till övriga uppdrag och projekt	8
Bakgrund	9
Slutsatser från den föregående utredningen	9
Förutsättningar för trafiken.....	9
Förutsättningar för hamnen	10
Förutsättningar för färjeoperatören	11
Förutsättningar för totalförsvaret.....	11
Infrastruktur för tåg färjor utanför Sverige	11
Tåg färjemarknaden	12
Transporten	14
Förutsättningar	14
Vägval	14
Godset.....	16
Varuslag.....	16
Stålindustrin	16
Skogsindustrin.....	17
Övrigt kommersiellt gods	17
Militärt gods.....	17
Redundans.....	18
Signalvärdet av redundans	18
Nuvarande redundans	18
Redundans på kort sikt.....	20
Utökad kapacitet över den fasta förbindelsen	21

Redundans på lång sikt	23
Ökad intermodalitet	23
Ytterligare fasta förbindelser över Öresund.....	24
Tågfärjor som ett långsiktigt redundansalternativ.....	24
Färjekapacitet i södra Östersjön	25
Tågfärjekapaciteten.....	25
Övrig RORO-kapacitet.....	26
Tågfärjor ur ett beredskapsperspektiv	27
Det svenska totalförsvarets behov.....	27
Behovet av redundans för Försvarmakten	28
Åtgärdsförslag.....	29
Avtal om transporter av järnvägsburet gods	29
Fördjupad utredning av en fortsatt tågfärjeförbindelse på lång sikt	29
Ställningstagande för åtgärdsförslaget	29
Riskbedömning.....	30
Sammanfattande analys	31
Förutsättningar för tågfärjeförbindelsen	31
Det kommersiella godset	31
Försörjningsberedskapen	32
Åtgärder	32
Bilagor.....	33
Bilaga 1 - Referenser.....	34
Intervjuförteckning	34
Övriga källor	34
Foto.....	34
Bilaga 2 - Om tågfärjor	35
Marknaden	35
Tågfärjor ur ett tekniskt perspektiv	37
Tågfärjeläget	39
Bilaga 3 - Förteckning över befintliga och planerade tågfärjor	41
Bilaga 4 - Simulering av ett stopp på Öresundsbron.....	44
Förändring av det nationella transportarbetet vid ett stopp	44

Förändring av volymer i hamnarna vid ett stopp	44
Förändring av godsflöden till Trelleborgs hamn vid ett stopp	45
Förändring av gränsöverskridande godsflöden vid ett stopp	45
Fördelning mellan olika färjelinjer vid ett stopp	46
Bilaga 5 – Statsstödsregler	47
Vad är statligt stöd?	47
Vilka stöd får det offentliga ge?	48
Det offentliga agerar som en marknadsekonomisk aktör	48
Exempel på åtgärder som inte kräver anmälan till kommissionen	49
Upp till 300 000 euro (de minimis)	50
Upp till 750 000 euro (SGEI de minimis)	50
Investeringsstöd för efterhandsanspassning eller för förvärv av rent eller utsläppsfritt fartyg	51
Investeringsstöd till kusthamn	52
Drift och/eller investeringsstöd till icke-ekonomisk verksamhet	53
Avtal om allmän trafik	54
Allmän trafikplikt och stöd	56

Inledning

Uppdraget

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att föreslå åtgärder för att säkerställa upprätthållandet av tåg färjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland. Utöver detta har uppdraget innefattat att analysera och redovisa övriga långsiktiga redundansalternativ, med eller utan tåg färjor samt analysera behovet av ett stöd.

Uppdraget är en fortsättning på det tidigare uppdraget om tåg färjeförbindelsens funktion för en långsiktigt hållbar transportförsörjning som redovisades i januari 2021². Då sammanfattades orsakerna till den kraftigt minskade efterfrågan av järnvägstransporter med tåg färjor till den fasta Öresundsförbindelsens fördelaktigare priser och kortare transporttider. Industrin uttrycker fortsatt ett tydligt behov av en tvåvägslösning för godstransporter med tåg till och från Sverige. Det nya omvärldsläget har också medfört ett ökat behov för upprätthållandet av samhällsviktiga transporter under kriser, vid höjd beredskap och ytterst i krig.

Tidigare har ett antal åtgärder analyserats och innevarande uppdrag syftar till att ange möjliga förslag på åtgärder på kort och lång sikt. Brytpunkt mellan kort och lång sikt har satts till öppnandet av de nya förbindelserna under Fehmarn Bält och Fehmarnsund som förväntas vara i bruk 2030.

Genomförande

Uppdraget har inkluderat följande moment:

- Samordning med tidigare närliggande utredningar.
- Intervjuer med utpekade parter, övriga branschaktörer och intressenter samt med berörda myndigheter, se bilaga 1.
- Analys av godsflöden, redundansbehov samt behov och möjligheter till ekonomiskt stöd.

Avgränsningar

Geografisk avgränsning för tåg färjetrafiken har varit mellan Trelleborg och Tyskland. För övriga färjelinjer i avsnittet om långsiktig redundans har en avgränsning gjorts för södra Östersjön och Kattegatt. Av olika godsvarukategorier har fokus riktats mot tungt gods som i främsta hand är beroende av järnvägstransporter och som bedömts svårast att omlasta utan framförhållning. För den civila och militära krisberedskapen har behoven dels belysts enskilt för det militära försvaret liksom för civilförsvaret, dels i en kombination för totalförsvaret som helhet.

² Se Trafikverkets diarium TRV 2020/81013 och Infrastrukturdepartementets diarium I2020/01984/US.

Kopplingar till övriga uppdrag och projekt

Ett antal övriga utredningar har koppling till denna redovisning och främst är det ett fortsättningsuppdrag till den tidigare utredningen om tåg färjeförbindelsen som redovisades i januari 2021. I avsnittet om statligt tonnage refereras även till den tidigare utredningen om alternativa modeller för färjetrafiken till Gotland.

- *Rapport 2021:006 Tåg färjeförbindelse Trelleborg – Tyskland*
En funktionsanalys av tåg färjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland som en långsiktigt hållbar transportförsörjning.
- *Rapport 2021:169 Analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland*
En analys av alternativa modeller för färjetrafik till Gotland.

Övriga pågående uppdrag inom Trafikverket med koppling till redundans är:

- *Kapacitet och redundans för transporter över Öresund*
Leverans är planerad under andra kvartalet 2024.
- *Transportsystemets omställningsförmåga – en scenarioanalys*
Leverans är planerad under andra kvartalet 2024.

Ett Interreg-projekt, Blue Supply Chains for the Baltic Sea Region som bland annat berör transportstråken över södra Östersjön pågår för närvarande men har inte delredovisat något utfall vid tiden för denna publicering.

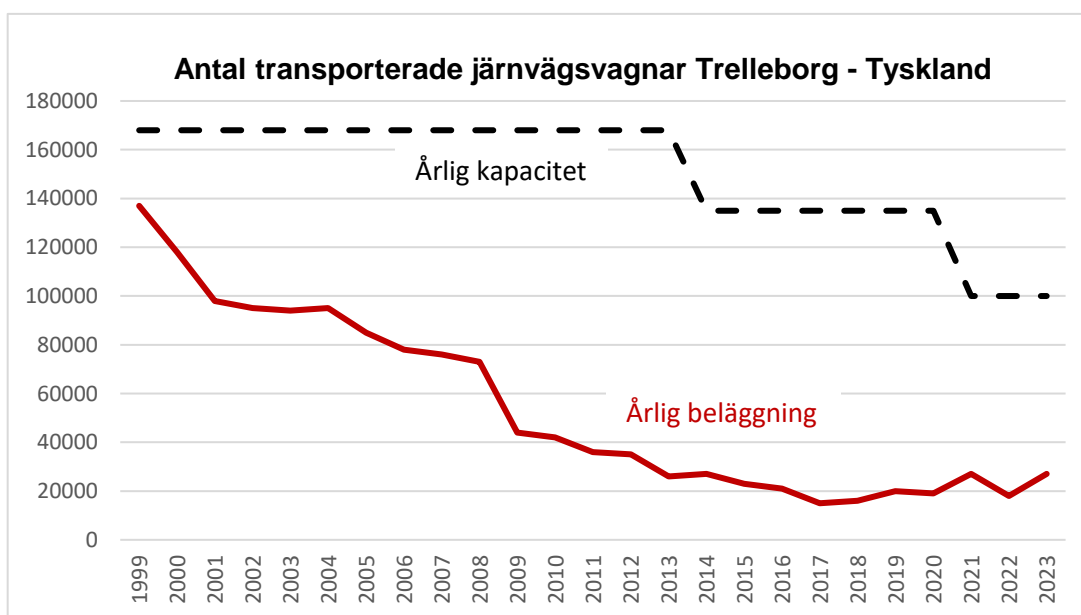
Bakgrund

Slutsatser från den föregående utredningen

I den tidigare utredningen gav industrin och transportköparna en samstämmig bild av tågfarjorna som nödvändiga för att skapa redundans för järnvägstransporter till och från Sverige. Möjligheten till redundans har också visat sig vara avgörande vid valet av överflyttning av mer gods till järnvägen. Om redundanta alternativ saknas eller alternativen inte bedöms som tillförlitliga tenderar andra trafikslag att prioriteras. Utöver nyttan med redundanta godstransportstråk identifierades även värdet av tågfarjeförbindelsen ur ett beredskapsperspektiv. Samtidigt konstaterades att den svaga beläggningen minskat ytterligare över tid och att någon form av stödåtgärd sannolikt är nödvändig för att säkerställa förbindelsen på sikt.

Förutsättningar för trafiken

Beläggningen av järnvägsgods på de befintliga tågfarjorna har avtagit över tid och trafiken antas idag vara svår att bedriva med god lönsamhet. Det har uppfattats som att den befintliga färjeoperatören för tillfället uppvisar ett svagt positivt resultat för linjen och det borde därmed för närvarande vara möjligt att fortsatt bedriva verksamheten på kommersiella villkor.



Diagrammet visar antalet transporterade järnvägsvagnar årligen med tågfarjor mellan Trelleborg och Tyskland. Beläggningen (heldragen graf) har avtagit sedan öppnandet av Öresundsförbindelsen år 2000. Den streckade grafen visar förändringen av färjornas kapacitet under samma period. På linjen mellan Trelleborg och Sassnitz trafikerade tidigare två tågfarjor fram till 2014 varefter endast en återstod fram till linjens nedläggning 2020. Trafiken koncentrerades därefter till Rostocklinjen.

Samtidigt är sjöfarten dynamisk och möjligheterna till nya och mer lönsamma linjer, attraktiva charteravtal, avsättning av tonnage på andrahandsmarknaden och i värsta fall nedläggning av olönsamma linjer utvärderas kontinuerligt. Enskilda rederiers interna beslutsprocesser är samtidigt inte kända och fattade beslut kan ofta presenteras med kort framförhållning. Exempelvis lade Stena Line ner linjen mellan Hangö och Nynäshamn i norra Östersjön den 20 oktober 2023. I detta fall kommunicerades beslutet till kunder och omvärld den 6 oktober med endast 14 dagars framförhållning.

Trelleborgs hamn bedriver också sin verksamhet på en kommersiell basis. Tågfärjetrafiken innefattar relativt få enheter och är samtidigt mer kostsam i jämförelse med övrig lasthantering i hamnen³.

Förutsättningar för hamnen

Trelleborgs hamn är Skandinavians största RORO-hamn med en genomströmning av drygt 1,2 miljoner fordon per år och är näst störst i Sverige efter Göteborgs hamn räknat i antalet hanterade ton. Hamnen är en av EU utpekad Corehamn inom TEN-T-nätverket och med 34 ankomster och avgångar per dygn trafikerar 16 färjor 5 olika destinationer i södra Östersjön. Hamnen har två tågfärjelägen till sitt förfogande och är Sveriges enda kvarvarande hamn som erbjuder reguljär tågfärjetrafik.

I jämförelse med konventionell RORO-hantering är tågfärjedriften dyr och idag uppnås inte full kostnadstäckning för hanteringen av järnvägsgods utan övrigt gods antas subventionera hanteringen av järnvägsgods i någon mån. Tågfärjetrafiken bedöms därför också stå under en löpande utvärdering som en del av hamnens affärsverksamhet. I samband med att avtalet med färjeoperatören löper ut den 31 december 2026 antas därför att en prisjustering är nödvändig vid ett eventuellt förnyande av avtalet.

Antalet transporterade järnvägsvagnar (20 000) på årsbasis är också relativt lågt i förhållande till antalet lastbilar och trailers (870 000). De intermodala transportlösningarna med lastbil, järnväg och fartyg via Trelleborgs hamn ökar i omfattning. En utbyggnad av hamnens kombiterminal skulle möjliggöra en tredubblad kapacitet av trailerhanteringen.

Hur trafiken på sikt kommer att utvecklas beror dock framförallt på i vilken utsträckning efterfrågan på intermodala järnvägstransporter kommer att utvecklas överlag.

Det handlar i sin tur om hur dessa transporter kan konkurrera med övriga transportlösningar. Hamnens mål har varit att senast 2023 hantera 150 000 trailers på järnväg per år. Dagens volymer uppgår till 40 000 enheter per år och för att kunna uppnå önskad volymökning kommer det att krävas en ombyggnad av den befintliga godsbangården. För närvarande utreder Trafikverket möjligheten att arrendera ut statliga spår inom godsbangården i syfte att kunna utveckla och effektivisera transporterna.

³ Se avsnittet om tågfärjelägen i bilaga 2 *Om tågfärjor*.

Förutsättningar för färjeoperatören

Stena Line är världens kapacitetsmässigt näst största färjeoperatör⁴ och bedriver med tre dagliga avgångar tågfarjetrafik mellan Trelleborg och Rostock med de svenskflaggade fartygen *Skåne* och *Mecklenburg Vorpommern*. Kapacitetsmässigt är de världens näst största tågfarjor. Färjorna har högre driftskostnader vid en jämförelse med rederiets motsvarande konventionella RORO-fartyg och beräknas ha en kvarvarande livslängd på mellan 10 till 15 år.

Med anledning av den svaga efterfrågan på järnvägsburet gods är det inte sannolikt att rederiet i framtiden väljer att investera i nya tågfarjor. Tonnagesituationen utvärderas löpande i rederiet och merkostnaden för en investering i tågfarjor i relation till övriga RORO-fartyg gör troligen alternativa investeringar mer intressanta. Samtidigt har rederiet erfarenhet och kompetens av ett proaktivt och långsiktigt underhåll vilket teoretiskt skulle kunna möjliggöra drift fram till år 2040 med befintligt tonnage.

För att uppnå lönsamhet på linjen har järnvägsgodset kompletterats med last på gummidäck som idag utgör merparten av dagens beläggning. Framöver bedöms ändå kommande kostnadsstegringar påverka förmågan för en fortsatt kommersiell drift. I samband med att avtalet med Trelleborgs hamn löper ut vid utgången av 2026 antas kostnaderna för hamnanlöp att öka vid ett eventuellt avtalsförnyande.

En bedömning har också gjorts för möjligheten för ökade underhållskostnader då bägge fartygens klasscertifikat behöver förnyas under 2027. Under 2030 infaller samtidigt strängare miljökrav för nya och befintliga fartyg vilket bedöms öka driftkostnaderna ytterligare.

Förutsättningar för totalförsvaret

För Försvarsmakten utgör tågfarjeförbindelsen ett primärt vägval för järnvägstransporter. Förbindelsen har ökat i betydelse på senare tid och antas öka ytterligare framöver med anledning av det svenska världlandsstödet till allierade och det annalkande NATO-medlemskapet. Behovet antas öka för snabba och långväga tungtransporter till och från kontinenten och vidare inom Sverige. Även om civilförsvaret inte har uttalat ett enskilt behov för egen del så är tågfarjorna viktiga för totalförsvarets försörjningsförmåga i sin helhet. Försvarsmakten har genom ett upphandlat ettårigt ramavtal med färjeoperatören säkrat transportbehovet på linjen mellan Trelleborg och Rostock och avtalet kan förlängas till längst den 10 oktober 2030.

Infrastruktur för tågfarjor utanför Sverige

Tågfarjeförbindelsens tyska hamn är belägen i Rostock och till skillnad från hamnen i Trelleborg finns här endast ett tågfarjeläge. Utöver hamnen i Rostock finns ytterligare ett tågfarjeläge på kontinenten i polska Świnoujście men liksom tågfarjeläget i Ystad är det inte kompatibelt med de befintliga tågfarjorna.

⁴ SHIPPAX databas sammanställd 1 april 2023.

Tågfärjeläget i Rostock är i behov av en uppgradering och en renovering är planerad att genomföras mellan den 9 mars och den 9 april 2024 med anledning av ett ökat underhållsbehov. Verksamheten fortsätter i begränsad form under reparationstiden och påverkar trafiken endast marginellt.

En förutsättning för en fungerande tågfärjeförbindelse mellan Trelleborg och Rostock är att bägge hamnarna uppnår en god standard vid ett vidmakthållande av tågfärjetrafiken. Investeringsbehov och ett eventuellt stöd till Rostock hamn har inte beaktats i denna utredning.

I Mukran⁵ på Rügen finns ett numera nedlagt tågfärjeläge avsett för 1435 millimeters normalspår och ytterligare ett tågfärjeläge för ryskt bredspår. Det förstnämnda tågfärjeläget användes tidigare i Trelleborgstrafiken fram till Sassnitzlinjens nedläggning 2020 och var kompatibelt med dagens befintliga tågfärjor på Rostocklinjen. Färjelägets skick, anslutande järnväg och tillhörande infrastruktur har inte kunnat bedömas i denna utredning och därmed är möjligheterna till ett återställande av järnvägstrafik över Mukran okända.

Tågfärjemarknaden

Över tid har befintliga tågfärjelinjer med trafik från svenska hamnar lagts ner vilket med få undantag även sker internationellt. Utöver att tågfärjor är specialiserade för järnvägstransporter är de även specifikt utformade för att fungera i de tågfärjelägen de för tillfället trafikerar. Andrahandsmarknaden är svag och flertalet tidigare tågfärjor har konverterats till konventionella RORO-fartyg då en tillräckligt lång ekonomisk livslängd bedömts finnas kvar, se vidare i bilaga 2, *Om tågfärjor*.

Globalt existerar 88 färjor som är byggda för järnvägstransporter varav endast 16 används i tågfärjetrafik idag. Enda svenska kvarvarande tågfärjeförbindelse är den mellan Trelleborg och Rostock som idag endast uppnår cirka en femtedel i beläggning av sin fulla kapacitet och svarar för 9 procent av det totala antalet järnvägsvagnar som passerar över gränsen till kontinenten. Den avtagande beläggningen har föregåtts av ett antal nedlagda tågfärjeförbindelser i det aktuella trafikområdet, se tabell på nästa sida.

I likhet med tidigare nedläggningar är upphörda tågfärjeförbindelser ofta ett resultat av nya eller förbättrade fasta förbindelser i land. Tågfärjelinjerna över bland annat Bosporen och engelska kanalen har ersatts med järnvägstunnlar och för närvarande projekteras en broförbindelse mellan italienska fastlandet och Sicilien i syfte att ersätta EU:s andra kvarvarande tågfärjeförbindelse.

I samband med det planerade öppnandet av de nya Fehmarnförbindelserna antas järnvägstransporterna över Öresundsbron öka vilket bedöms försämra tågfärjornas beläggning ytterligare.

⁵ Mukran är en ort 5 kilometer söder om Sassnitz dit färjetrafiken flyttades 1991.

Nedlagd	Trafikområde	Trafikerad linje
2020	Sverige – Tyskland	Trelleborg – Sassnitz
2019	Danmark – Tyskland	Rödby – Puttgarden
2018	Sverige – Polen	Ystad - Świnoujście
2015	Sverige – Danmark	Göteborg - Fredrikshavn
2007	Sverige – Tyskland	Malmö - Travemünde
2000	Sverige – Danmark	Helsingborg - Helsingör
2000	Sverige – Danmark	Helsingborg - Köpenhamn
1995	Danmark – Tyskland	Gedser - Warnemünde
1986	Sverige – Danmark	Malmö - Köpenhamn

Tabellen visar tidigare nedlagda tåg färjeförbindelser i södra Östersjön. Idag kvarstår endast linjen mellan Trelleborg och Rostock. Öppnandet av Stora Bältförbindelsen 1998 och Öresundsförbindelsen 2000 bidrog initialt till ett antal nedläggningar. Under de senare åren är det främst en övergång till en utökad intermodal trafik som konkurrerat ut tåg färjelinjerna. De svensk-finska tåg färjelinjerna mellan Hargshamn – Nystad och Stockholm – Åbo lades ner 1996 respektive 2011.

Transporten

Förutsättningar

Godstrafik på järnväg via Trelleborgs och Rostocks hamnar bedrivs idag både med intermodala transporter och med järnvägsvagnar som rullas direkt ombord på färjorna. De intermodala lösningarna innebär att trailers och containers omlastas i hamnen för att därefter lastas på färjorna utan järnvägsvagn. Järnvägsgods destinerat till östra Europa finner en kortare väg via Rostock i jämförelse med Hamburg vilket gör tågfarjeförbindelsen attraktiv.

Förutsättningarna för utveckling av godstrafik på järnväg via Trelleborgs hamn och andra sydsvenska hamnar är samtidigt goda. Infrastruktur- och färjekapacitet finns i Trelleborg och Rostock och bansystemet vidare genom Sverige och Tyskland kan hantera ytterligare godstrafik på järnväg.

Samtidigt utsätts tågfarjorna för en hård intermodal konkurrens från övriga RORO-linjer i södra Östersjön. Utöver det befintliga RORO-linjenätet i södra Östersjön presenterades under hösten 2023 en ny sträckning mellan Malmö och Świnoujście med planerad trafikstart under vårvintern 2024.

Vägval

Industrin ger en samstämmig bild av järnvägens vikt för transporter inom samt in och ut ur Sverige. Det finns en generell önskan att flytta över ännu mer gods till järnväg vilket enligt många företag inte skulle vara aktuellt om redundansalternativet med tågfarjorna försvann helt.

Samtidigt anger delar av industrin idag att de glesa avgångarna med tågfarjorna inte medger samma flexibilitet som vid exempelvis lastbilstransporter. Utöver de övriga möjliga avgångarna från Trelleborgs hamn kan intermodal last även omdirigeras till Öresundsbron eller någon av de övriga fem RORO-hamnarna i Skåne och Blekinge vid en störning på tågfarjeförbindelsen.

Vid både planerade och oplanerade störningar i det danska och tyska järnvägs-systemet utgör tågfarjan också det enda redundanta alternativet vilket bedömts som begränsande. Om tågfarjeförbindelsen helt upphör anger också ett stort svenskt exportföretag att en flyttning ifrån järnvägen kan bli aktuell för att skapa bättre redundansflexibilitet vid störningar.

Ytterst och slutligen är det också transportköparna som står för vägvalet genom att välja det flexiblaste, billigaste och punktligaste transportsättet vilket i de två första fallen också är till men för tågfarjeförbindelsen. Noterbart är att intermodala lösningar ökar vilket i hamnarna märks främst genom ökad omlastning från tåg till lastbil eller trailer för vidare transport med RORO-fartyg till bland annat kontinenten. Vid ankomsthavnen omlastas godset tillbaka till järnväg för vidare transport till slutdestinationen.

Generellt är det de tyngre transporterna som främst är i behov av att välja gränsöverskridande järnvägstrafik även om intermodala lösningar också ökar för bland annat stålprodukter.

Ytterligare vägväl av transportsätt styrs av effekterna som den rådande chaufförsbristen inom EU utgör även om den rådande lågkonjunkturen förbättrat utbudet något för tillfället.

Samtidigt råder det utöver chaufförer brist på såväl lokförare, sjömän och övriga inom transportsektorn vilket är andra parametrar i transportvägvalet. Bristen på arbetskraft i transportsektorn är en utmaning för transportlogistiker i att finna de effektivaste trafikslagen för respektive deltransport.

Exempelvis lastbil och trailer för regionala transporter, järnväg för medellånga och sjöfart för långa transporter nämner några som den effektivaste resurshanteringen. Personalbristen antas därför utöver miljöskäl och flexibilitet vara ytterligare en pådrivande faktor för ökad intermodalitet. Kombinationen av den tidigare pandemin, kriget i Ukraina och den innevarande lågkonjunkturen gör samtidigt ett normalläge svårbedömt.

Godset

Varuslag

Volymomfattande gods med relativt låg vikt i förhållande till volym har bedömts ha bättre förutsättningar för intermodala lösningar och omlastning mellan olika typer av lastbärare i jämförelse med tungt gods. När det gäller bedömningen av redundansbehovet har därför fokus främst inriktats på tunga transporter som i större utsträckning är beroende av tågfarjornas höga bärighet. Idag förekommer dock intermodala lösningar även för stål- och skogsindustrivaror men volymen per lastbärare blir relativt låg och förutsätter en god tillgång på chaufförsdragna bilar, trailers, containers och övriga transportflak. Exempelvis behöver en järnvägsvagn med stål ersättas med tre lastbilar för att utföra samma transportarbete.

Stålindustrin

SSAB står idag för två tredjedelar av det svenska stålet med en årsproduktion av 2 miljoner ton varav 1,55 miljoner ton exporteras till utlandet. Ungefär 550 000 ton av exportandelen transporteras gränsöverskridande med järnväg varav 60 procent nyttjar tågfarjeförbindelsen utan omlastning. I genomsnitt 7 till 8 ståltåg per vecka transporteras med tågfarjorna.

Trafikslag	Vägval	Andel
Järnväg	Tågfarjeförbindelsen	cirka 21 %
Järnväg inklusive intermodalt	Öresundsförbindelsen inklusive skånehamnarna	cirka 14 %
Vägtransport inklusive intermodalt	Öresundsförbindelsen inklusive skånehamnarna	cirka 32 %
Järnväg omlastning till sjöfart	Oxelösunds hamn	cirka 32 %

Uppskattad fördelning av transportstråk för exporterat stål (SSAB).

Produktionen sker idag i Borlänge där volymerna förväntas bli oförändrade även efter etableringen av det nya stålverket i Luleå där tillkommande produktion av stålrullar kommer att ske.

De tillkommande leveranser som planeras från Luleå kommer att innebära transportökningar inom samtliga trafikslag. Väg- och järnvägstransporterna planeras att kompletteras med utskeppning direkt från Luleå hamns planerade allvädersterminaler. Hur volymerna kommer att fördela sig mellan de olika trafikslagen vid export är ännu oklart. Idag förekommer även intermodala transporter med stålprodukter där omlastning sker från järnväg till lastbärare på gummihjul för vidare transport med RORO- och containerfartyg.

Skogsindustrin

År 2018 exporterade skogsindustrin cirka 19 miljoner ton till utlandet. Närmare tre fjärdedelar transporteras sjövägen och skeppas ut från någon av ost- och västkusthamnarna. Från att tidigare ha lastats styckevis lastas idag skogsprodukter som går sjövägen från svenska hamnar främst med containertransport, antingen direkt från industrihamnarna i anslutning till produktionen eller intermodalt.

Resterande fjärdedel av skogsindustrins transporter går relativt jämt fördelat på väg och järnväg. Lastning på lastbilar sker vid pappersbruken för att sedan lyftas på järnväg vid kombiterminaler eller vid konventionella terminaler. En viss andel omlastas sedan till fartyg för vidare transport till kontinenten.

Ungefär 2,5 procent av järnvägstransporterna anländer någon skånsk färjeterminal där merparten utgörs av kombivagnar med trailers som lossas för att därefter dras ombord på färjorna med en dragbil. Alternativt omlastas järnvägsgodset i hamnarna till lastbärare på gummidäck för de gränsöverskridande järnvägstransporterna.

Av de gränsöverskridande järnvägstransporterna söderut kör fem av sex tillfrågade storföretag inom skogsindustrin mellan 95 och 100 procent över Öresundsförbindelsen. Även intermodala transporter är viktiga och utgör en betydande del för skogsindustrins leveranser till kunder i Europa.

Trafikslag	Vägval	Andel
Järnväg	Tåg färjeförbindelsen	<1 %
Järnväg inklusive intermodalt	Öresundsförbindelsen inklusive skånehamnarna	cirka 13 %
Vägtransport inklusive intermodalt	Öresundsförbindelsen inklusive skånehamnarna	cirka 13 %
Sjöfart	Ost- och västkusthamnar	cirka 74 %

Uppskattad fördelning av transportstråk för exporterade skogsindustriprodukter.

Övrigt kommersiellt gods

För övriga industri- och dagligvaror är omlastningen enklare med anledning av de lägre varuvikterna och de bedöms klara en intermodal omställning bättre.

Militärt gods

Delar av det militära godset är teoretiskt möjligt att omlasta för intermodala transporter. Däremot förekommer enheter och partier som inte är möjliga att omlasta och i kombination med ett antal logistiska förutsättningar kopplade till den allierade planeringen är inte detta gods i nuläget lämpat för intermodalitet på kort sikt. Se vidare i avsnittet *Tågfärjor ur ett beredskapsperspektiv* längre fram.

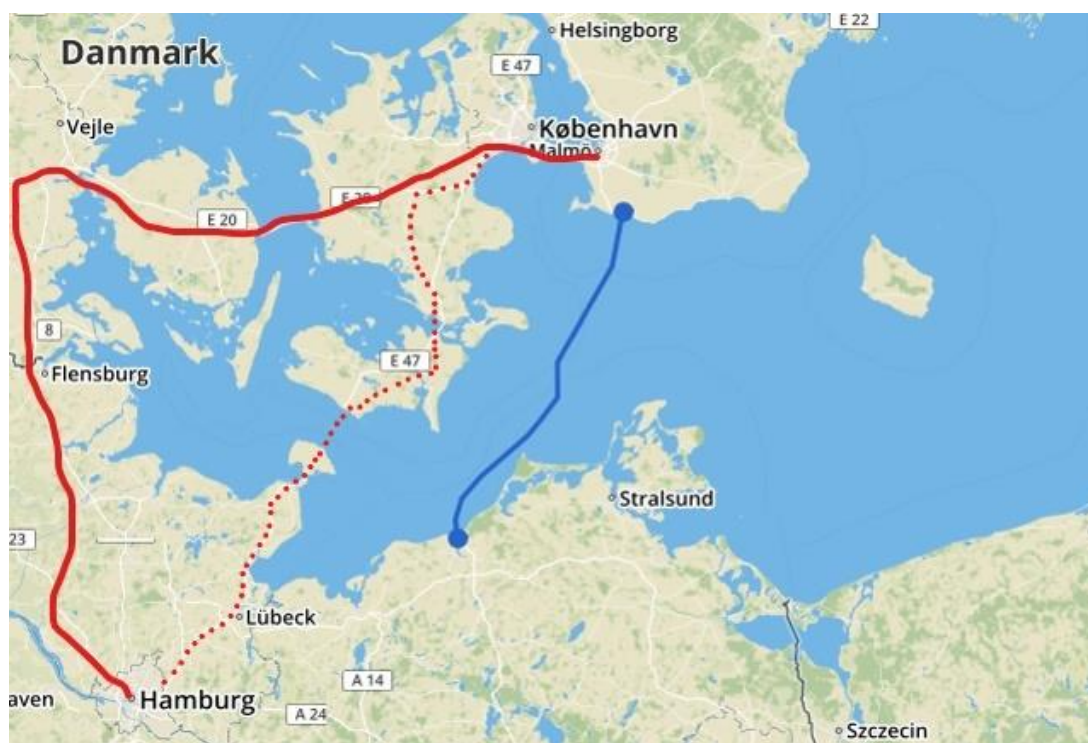
Redundans

Signalvärdet av redundans

SSAB transporterar cirka 330 000 ton stål årligen med tågfarjorna vilket motsvarar en dryg femtedel av bolagets exportflöde. Därmed är tågfarjeförbindelsen viktig både för bolagets transporter och som redundansalternativ för järnvägstransporterna över Öresundsbron. Stora delar av industrin ser samtidigt möjligheter att ställa om till andra transportflöden som inte inkluderar tågfarjeförbindelsen. En del av företagen nämner dessutom att inget behov av redundans föreligger idag eftersom andra transportlösningar redan tillämpas.

Möjligheten till redundans påverkar samtidigt företagens vilja att överflytta mer gods till järnvägen. Skulle tågfarjeförbindelsen upphöra påverkar det därför kommande planer på överflyttning till gränsöverskridande järnvägstransporter negativt. Tvärtom finns en indikation på att en flyttning från järnvägen kan bli aktuell om redundanta järnvägsförbindelser saknas helt i framtiden.

Nuvarande redundans

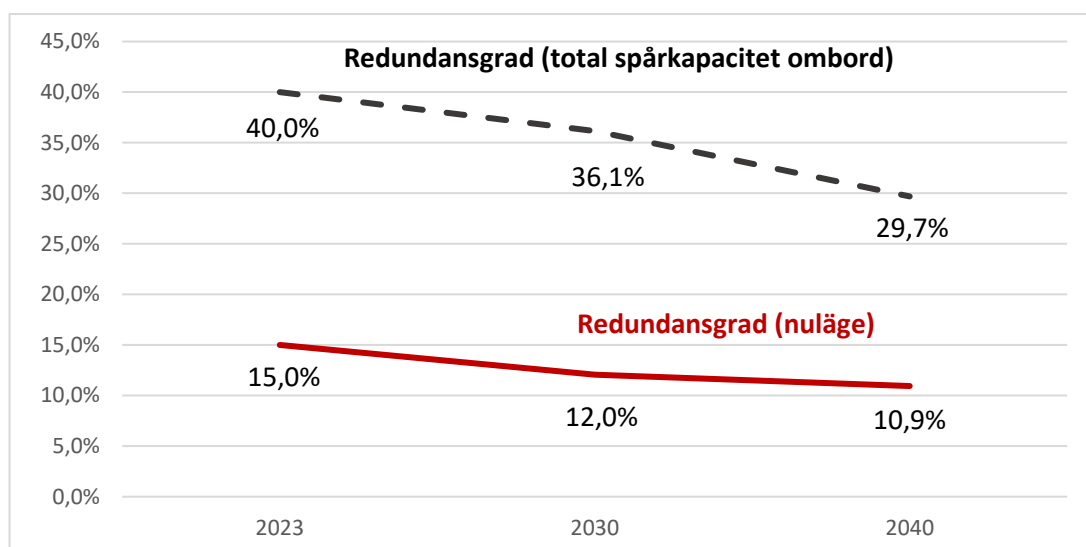


Tågfarjeförbindelsen mellan Trelleborg och Rostock är utritad i kartans mitt. Den heldragna linjen till vänster visar den fasta järnvägsförbindelsen från Malmö via Danmark till Hamburg. Den streckade linjen visar den framtida järnvägen via Fehmarn Bält och Fehmarnsund. Då återstår endast cirka 53 kilometer järnväg utan redundans mellan södra Köpenhamn och Malmö.

Efter nedläggningen av ett antal svenska tåg färjeförbindelser återstår endast linjen mellan Trelleborg och Rostock som numera utgör det enda redundanta alternativet till Öresundsförbindelsen idag för gränsöverskridande järnvägsburet gods.

Eftersom färjorna idag endast uppnår cirka 20 procents beläggning med järnvägs- vagnar har det varit viktigt för färjeoperatören att kunna komplettera järnvägsgodset med övrigt rullande gods för att åstadkomma lönsamhet på linjen. Rederiet har därför tecknat fraktavtal med ett antal övriga transportörer inom lastbils- och trailersegmentet och denna andel utgör idag ungefär hälften av den totala ombord- kapaciteten. Enligt vad som är känt är avtalstiderna relativt korta⁶.

Transport av järnvägsvagnar sker till högre tariffer och är mer lönsam men last- bilarna utgör samtidigt ett positivt täckningsbidrag för färjeoperatören. Därmed återstår för närvarande ungefär 30 procent av färjans kapacitet för redundans. I praktiken innebär det att endast cirka 15 procent av de järnvägsvagnar som idag passerar över Öresundsförbindelsen kan använda tåg färjorna i redundanssyfte vid ett stopp på kort sikt. Tåg färjeförbindelsen kan därför inte i nuläget kallas för ett redundanta alternativ sett till den begränsade kapaciteten.



Färjelinjens redundansförmåga i det fall färjorna trafikerar fram till år 2040. Den streckade grafen simulerar full tillgång till färjornas totala spårkapacitet. Den heldragna grafen speglar ett nuläge och utvecklingen framåt där beläggningen av järnvägsgods antas minska ytterligare samtidigt som intermodala transporter ökar. Tåg färjornas kapacitet är hälften av det antal järnvägsvagnar som idag passerar över Öresundsförbindelsen. Eftersom färjorna idag till merparten är belagda med avtalskunder inom lastbils- och trailersegmentet kvarstår endast möjligheten att ta emot 15 procent av järnvägsvagnarna vid ett stopp på den fasta förbindelsen. Om färjornas beläggning i en kombination av järnvägsvagnar, lastbilar och trailers antas vara oförändrad över tid sjunker redundansgraden under motsvarande tid i takt med den prognosticerade ökningen av järnvägsvagnar över Öresundsförbindelsen⁷

⁶ Enligt uppgift är avtalstiderna 1 till 2 år.

⁷ Prognosticerad ökning av antalet järnvägsvagnar över Öresundsförbindelsen är baserad på preliminära uppgifter inför BAS 2040 som tillkännagivits i november 2023. Fastställd prognos redovisas i april 2024.

I det fall färjeoperatören inte hade haft ingångna avtal med transportörer med lastbilar och trailers hade färjornas spårkapacitet utöver dagens beläggning kunnat medföra 40 procent av järnvägsvagnarna som passerar över Öresundsbron. Graden av redundans kommer samtidigt att sjunka över tid eftersom kapaciteten ombord är konstant och beläggningen över Öresundsförbindelsen antas öka, i synnerhet efter öppnandet av Fehmarn Bält- och Fehmarnsundsförbindelserna.

Det finns även brister i järnvägssystemets redundans idag, i synnerhet för gods-trafiken. Om ett fel uppstår som gör Öresundsförbindelsen obrukbar finns inga övriga körvägar utöver den via tåg färjorna och systemet får istället förlita sig på omlastning i de olika terminalerna. En sårbarhet finns samtidigt i systemet eftersom fel även kan uppstå på andra kritiska platser vilket kan medföra att terminalerna då inte blir möjliga att nå.

I bilaga 4 redovisas ett simulerat stopp på Öresundsbron med ett teoretiskt effektutfall som samtidigt visar att det antal järnvägsvagnar som sannolikt leds om till tåg färjorna i princip ryms inom befintlig kapacitet och resterande andel istället väljer andra transportstråk. Simuleringens utfallsfördelning förutsätter samtidigt att det finns övrig tillgänglig RORO-kapacitet i hamnarna vilket inte alltid är fallet.

Redundans på kort sikt

I en mindre men troligen ökande omfattning sker omlastning av stålprodukter till gummihjul redan idag och en tredjedel av SSAB:s export sker med lastbilar. Kombiterminaler utvecklas liksom lastbärare för tyngre totalvikter i syfte att hantera större omlastningsvolymmer

Samtidigt kräver en omställning god framförhållning för industrin och ett akut stopp på den fasta förbindelsen över Öresund skulle därför påverka transportsektorn och exportindustrin negativt. Initialt drabbas företagen av förseningar och ökade kostnader i samband med omledning av godset vid ett stopp. Vid längre stopp är det nödvändigt att finna nya transportstråk för att kunna säkerställa leveranserna och sannolikt väljs då alternativ till järnvägen.

För skogsprodukterna, som också utgör en del av det tunga godset bedöms tåg färjornas redundansfunktion som mindre eftersom endast en bråkdel av varorna nyttjar denna transportväg idag. Resterande mängd antas kunna hanteras med omlastning i hamnarna under ett stopp på mellan 3 dagar och 3 veckor.

Den olycka som inträffade i Danmark på Stora Bältbron 2019 i samband med en lossnad trailer och den påföljande incidenten 2021 ledde till ett stopp för transport av kombivagnar med trailers. Även en begränsning i lastprofilen infördes i Danmark vilket i nuläget endast medger laster med en maximal bredd av 3,15 meter och i vissa delar av bansystemet en maximal höjd av 4,32 meter. Detta bidrog till ytterligare omställningar och godset sökte sig andra vägar ut ur Sverige, främst sjövägen via Trelleborg och Malmö.

Det danska trailerstoppet är idag upphävt men tågtransporter av tomma trailers är fortsatt förbjudna genom Danmark och tågen tillåts endast transportera trailers med 14 tons barlast per trailer. Restriktionerna för trailers på tåg påverkar fortsatt kombivagnstrafiken och exempelvis Deutsche Bahn gör bedömningen att nedgången

i volym över den fasta förbindelsen genom Danmark inte fullt kommer att återhämtas för den typen av trafik under rådande förutsättningar.

Utöver de nämnda restriktionerna medför också planerade underhållsarbeten och oplanerade stopp på det danska järnvägsnätet ett incitament till att dels nyttja tåg färjorna, dels att finna nya transportstråk. Under sommaren 2022 hindrades svensk stålexport till södra Europa med anledning av kontinentala störningar och utskeppning skedde istället från hamnarna i Gävle och Oxelösund. En tredjedel av SSAB:s stålexport sker idag från Oxelösunds hamn efter omlastning från järnväg och ytterligare kapacitet finns att tillgå för ökade volymer på sjösidan. Däremot finns begränsningar på Oxelösunds godsbangård samtidigt som mer trafik prognosticeras från och med 2025 till 2027⁸. Planerade ban- och spårarbeten på sträckan och godsbangården förväntas pågå till och med 2029 och därefter kan kapaciteten nyttjas fullt ut.

Samtidigt finns också alternativ redundans och industrin påbörjade omställningen till intermodal trafik redan innan öppnandet av Stora Bält- och Öresundsförbindelserna 1998 respektive 2000. Mellan åren 2015 och 2020 ökade nedläggningstakten av då befintliga tåg färjelinjer utan att några nya fasta järnvägsförbindelser byggts. Bortfallet av tåg färjornas beläggning har främst styrts om till vägtransporter med möjlighet att nyttja konventionella färjor till kontinenten och inrikes järnvägs-transporter för omlastning i Skåne- och västkusthamnar i en jämn fördelning.

Ett stort utbud med frekventa avgångar finns att välja från många hamnar och delar av industrin ser också sjöfarten som ett relativt störningsfritt trafikslag med mycket få inställda turer. Linjetrafiken kan tillfälligt ställas in under svåra stormar men är oftast åter i trafik igen inom ett dygn.

Utökad kapacitet över den fasta förbindelsen

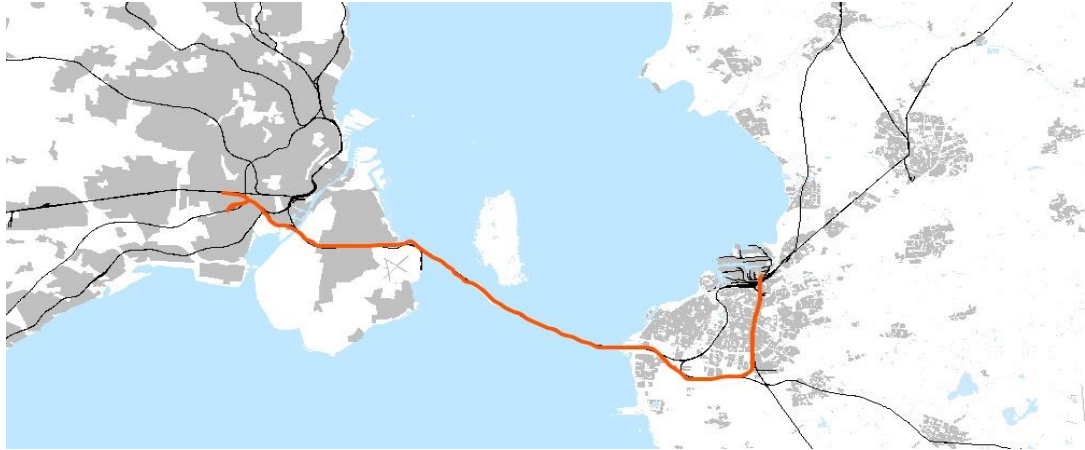
Fehmarn bältförbindelsen och den anslutande sänktunneln under Fehmarnsund antas stå klara 2030 vilket väsentligt ökar kapaciteten på den fasta förbindelsen genom Danmark till kontinenten. Den bedöms attrahera mer järnvägstrafik och därmed minska beläggningen på tåg färjorna ytterligare.

Transporttiden mellan Sverige och Tyskland förkortas och sträckan mellan Köpenhamn och Hamburg antas sjunka från dagens 4 timmar och 40 minuter till knappt 3 timmar vilket ger bättre förutsättningar för effektivare lokomlopp⁹.

Även efter öppnandet av den nya förbindelsen som då möjliggör två transportvägar inom Danmark med ökad redundans kvarstår 53 kilometer från Malmö godsbangård, över Öresundsbron och vidare till Vigerslev i Danmark som fortsatt kommer att vara i behov av en redundant väg. Riskerna för ett stopp på den fasta förbindelsen genom Danmark kommer att avta väsentligt men fortsatt finns endast en väg över Öresund i det fall tåg färjeförbindelsen upphör.

⁸ Utöver dagens södra stålpendel (2 gånger per dygn) planeras för vagnslasttåg med skrot (2 gånger per dygn), systemtåg Norrbotten (2 gånger per dygn), malmtåg Bergslagen (2 gånger per dygn) och malmtåg Dannemora (2 gånger per dygn).

⁹ Bedömning gjord av Green Cargo.



När Fehmarn Bält och Fehmarnsundsförbindelserna öppnas kommer det att finnas två landvägar för järnvägsgods genom Danmark till kontinenten. Därmed ökar redundansen kraftigt i Danmark men fortsatt finns endast en fast förbindelse från Sverige till Danmark. Sträckan mellan Malmö godsbangård och Vigerslev i södra Köpenhamn är drygt 50 kilometer och visas här med röd linje.

I samband med den prognosticerade beläggningsökningen från och med 2030 antas samtidigt redundansgraden på tåg färjorna sjunka till 12 procent¹⁰. Mer svårbedömt är hur mycket den intermodala omställningen hinner utvecklas under perioden 2027 till 2030. Flexibiliteten med intermodala transporter antas öka även fortsättningsvis med hänsyn till begränsningarna på den fasta förbindelsen genom Danmark.



Högbron i Rendsburg till vänster som idag är belagd med viktrestriktioner trafikeras på dagens fasta förbindelse genom Danmark och utgör en begränsning för bland annat tunga ståltåg och militära transporter. Fehmarnsundsbron till höger mellan Fehmarn och fastlandet har också viktbegränsningar och kommer i framtiden att endast användas för lokal trafik. En sänktunnel under sundet har planerats men inte påbörjats och den förväntas vara färdigställd i samband med öppnandet av Fehmarn Bältförbindelsen. Foto: Malte Hüber respektive Wolfgang Pehlemann.

Förbindelsen under Fehmarn Bält kommer att skapa en större kapacitet för järnvägstrafik genom Danmark men precis som för den befintliga fasta förbindelsens viktbegränsningar på Rendsburgerbron finns motsvarande begränsningar för bron över Fehmarnsund. Bron kommer på sikt inte tillåta tunga godståg utan endast användas för lokal och regional trafik.

¹⁰ Interpolerat värde baserat på en preliminär uppskattning av antalet vagnspassager över Öresundsförbindelsen enligt BAS 2040. Fastställd prognos presenteras i april 2024.

En sänktunnel mellan Fehmarn och fastlandet, tillsammans med en helt ny järnvägssträckning från Lübeck, har planerats vara färdigställda i samband med öppnandet av sänktunneln under Fehmarn Bält men dessa arbeten är ännu endast i planeringsfasen.

Redundans på lång sikt

Ökad intermodalitet

I ett scenario utan framtida tåg färjor krävs en ökad omlastningsförmåga och ökad intermodalitet. På sikt finns goda omställningsmöjligheter för intermodala lösningar även när det gäller import och export av tungt gods. Kombiterminaler utvecklas både till antal och med förmåga att hantera större och tyngre volymer.

Trelleborg hamns utveckling och målsättning redovisades i avsnittet *Förutsättningar för hamnen* och även i andra svenska hamnar pågår en utveckling mot en ökad kapacitet. Det är därför nödvändigt att säkerställa tillgång till omlastningsytor, rangerspår och traverskranar som möjliggör fler och mer omfattande och tunga lyft. Med rätt förutsättningar och framförhållning är det på sikt möjligt att med undantag för de militära transportererna omflytta alla typer av gods som idag använder tåg färjeförbindelsen.

Det finns gott om kapacitet i landet för att omlasta mer gods, exempelvis nyttjar Malmö kombiterminal i dagsläget endast 60 procent av sin kapacitet. Större hamnar har egna kombiterminaler och en tydlig vilja för expansion. Vid en förfrågan hos berörda hamnar i Skåne och Blekinge anger samtliga att ytterligare förmåga och färjekapacitet¹¹ finns att tillgå och fyra av fem hamnar har betydande kapacitet för en ökad omlastning.

Utbudet av transportflak finns idag för standardvikter från 60 till 100 ton. Enstaka projektlaster kan innebära högre godsvikter och marknaden erbjuder redan idag lastbärare på gummidäck för vikter upp till 250 ton per transportflak¹². En utveckling av nya kombivagnar pågår för självlossning av lastbilar och andra automatiserade vagnar planeras för enklare omlastning utan att vara beroende av kombiterminaler.

Utan att en grundlig genomlysning genomförts finns också indikationer på ett ökat behov av järnvägsspår för att effektivisera de intermodala transportererna. Tidigare har Trelleborg hamns vilja att arrendera hamnspår av Trafikverket för utökad omlastning nämnts liksom behovet av åtgärder på Oxelösunds godsbangård för att möjliggöra fler stålpendlar mellan Borlänge och Oxelösund.

¹¹ De fem tillfrågade hamnarna (Malmö, Helsingborg, Karlshamn, Trelleborg och Ystad) anger att ombord- och omlastningskapacitet finns för ytterligare + 20 till + 260 procent jämfört med dagens volymer.

¹² MAFI Transport Systeme GMBH.

Ytterligare fasta förbindelser över Öresund

Ytterligare fasta förbindelser utöver Öresundsförbindelsen har diskuterats en längre tid och för närvarande diskuteras tre förslag på framtida fasta förbindelser;

- En tunnel mellan Helsingborg och Helsingör för väg- och järnvägspersontrafik.
- En tunnelbaneförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn som sammankopplas med Köpenhamns Metrosystem.
- En tunnel mellan Landskrona och Köpenhamn för väg- och järnvägstrafik.

På regeringens uppdrag utreder Trafikverket för närvarande kapacitets- och redundansförmågan över Öresund och utredningen kommer att redovisas under andra kvartalet 2024. Trafikverket konstaterar redan nu att kapaciteten kommer att bli kritisk inom det skånska väg- och järnvägssystemet innan den blir det för Öresundsbron.

I synnerhet är det järnvägssystemet som är i behov av ytterligare kapacitetsförstärkningar, främst på södra stambanan mellan Hässleholm och Lund samt mellan Alvesta och Hässleholm innan behov av ytterligare kapacitet över Öresund uppstår. Bedömningen är att en ytterligare kapacitetsutbyggnad över Öresund kan vara aktuell tidigast runt år 2050.

Tågfärjor som ett långsiktigt redundansalternativ

Utbudet av tågfärjor är nästintill obefintligt och marknaden saknar intresse för nyinvesteringar med anledning av en liten och svag marknad. Att återställa tidigare tågfärjor till tågfärjedrift är kostsamt och åldern på befintliga tidigare tågfärjor skulle innebära att en konvertering vore trolig endast i ett kortare perspektiv samt att åtgärderna som krävs för en återställning är få, små och lönsamma.

I trafiken från Trelleborg och Ystad till kontinenten finns också tre tidigare tågfärjor med järnvägsspår kvar ombord men som för närvarande är i trafik som konventionella RORO-fartyg. Färjorna har lägre kapacitet, är äldre än de befintliga tågfärjorna mellan Trelleborg och Rostock och bedöms inte lämpliga som ett långsiktigt alternativ. Mer om tågfärjors för- och nackdelar återges i bilaga 2 *Om tågfärjor*.

Statens möjlighet att upphandla konkurrensutsatt tågfärjetrafik är därför liten med anledning av bristen på lämpligt tonnage. En upphandling av tågfärjetrafik kan i teorin bidra till en vilja för nyinvesteringar men de orimligt långa avtalstiderna som skulle vara nödvändiga för ett anbudsgivande rederi är inte realistiska. Avtalstiden skulle behöva motsvara färjornas avskrivningstid¹³ då de troligen inte kan avsättas på andra marknader efter avtalstidens utgång.

De befintliga tågfärjorna kan sannolikt vidmakthållas en längre tid om ett proaktivt underhåll tillämpas. Färjeoperatören Stena Line har en lång erfarenhet av långsiktigt och förebyggande fartygsunderhåll i syfte att möjliggöra en lång livslängd för sina färjor. Exempelvis har *Stena Danica* trafikerat linjen mellan Göteborg och Fredrikshavn i 40 års tid och det antas att även färjorna *Skåne* och *Mecklenburg Vorpommern* kan livstidsförslängas om det finns ekonomiska förutsättningar för det.

¹³ Avskrivningstiden för ett fartyg varierar normalt mellan 25 - 30 år.

Färjekapacitet i södra Östersjön

Tågfärjekapaciteten

I samband med öppnandet av Öresundsförbindelsen har beläggningen på de två aktuella tågfärjorna sjunkit gradvis från 60 procent till dagens 20 procent. Den lägre nivån tangerades 2011 och minskningen var som störst i samband med Lehmann Brothers-krisens efterdyning. Någon markant återhämtning skedde inte fram till pandemin och de påföljande omvärldshändelserna har inte heller medfört någon ökning.

Nivåerna har sedan dess varierat och periodvis ökat vid störningar i den fasta järnvägsförbindelsen genom Danmark för att sedan avta igen. Det har också varit motiverat för gods riktat mot den östeuropeiska marknaden att nyttja tågfärjeförbindelsen. Räknat i antal järnvägsvagnar från Trelleborg har beläggningen sedan 1993 sjunkit från cirka 200 000 vagnar till cirka 20 000 vagnar per år och Sassnitzlinjen lades ner 2020 på grund av sviktande underlag till förmån för Rostockförbindelsen.

Redan tidigare har järnvägsfärjetrafiken från Göteborg, Helsingborg, Malmö och Ystad lagts ner. Utöver Trelleborg hamns två tågfärjelägen finns fortfarande ett fungerande tågfärjeläge kvar i Ystad men det är inte kompatibelt med utformningen av tågfärjorna som trafikerar mellan Trelleborg och Rostock.

Befintlig kapacitet idag är 100 000 vagnar årligen varav cirka en femtedel nyttjas¹⁴. Resterande ombordkapacitet används för övriga lastbärare och utgör samtidigt en redundanskapacitet i de fall hinder uppstår på den fasta förbindelsen. Omräknat till förmåga i dygnskapacitet finns idag cirka 3 000 spårmeter per dygn tillgängligt.

Den fasta järnvägsförbindelsen nyttjades 2022 av uppskattningsvis 200 000¹⁵ vagnar att jämföras med i genomsnitt 237 000 vagnar per år under åren 2015 till 2019. Tågfärjornas kapacitet är därmed hälften av antalet vagnspassager som passerar via Öresundsförbindelsen.

Den trafik borträknad som idag nyttjar tågfärjorna innebär att restkapaciteten på färjorna är 80 000 vagnar per år, det vill säga redundanskapaciteten motsvarar idag 40 procent. I praktiken kan endast 15 procent flyttas över till tågfärjorna med hänsyn till att halva kapaciteten ombord avtalats med lastbils- och trailertransportörer.

¹⁴ Under 2023 beräknas 27 000 vagnar nyttja tågfärjorna och under vissa år har beläggningen endast kommit upp i 12 000 till 18 000 vagnar.

¹⁵ Uppgiften bygger på en uppskattning av att antalet vagnar per tåg motsvarar samma antal vagnar per tåg under åren 2015 till 2019 då antalet var 8700 godstågpassager fördelat på 237 000 vagnar i genomsnitt per år. Motsvarande antal 2022 är 7350 passager över Öresundsförbindelsen och uppgifterna har hämtats från Trafikverkets ekonomisystem för fakturering av banavgifter. Systemet LUPP har registrerat 7455 passager innehållande 167 700 passerade vagnar och andra uppskattningar har pekat på närmare 230 000 vagnspassager. Antalet 200 000 har därför bedömts som riktmärke och motsvarar också den tidigare utredningens modell för en bättre jämförelse.

Övrig RORO-kapacitet

I en jämförelse med tillgänglig spårkapacitet ombord på färjorna, för närvarande cirka 2 000 meter vilket medger en dygnskapacitet på cirka 3 000 meter, är den totala längdmeterskapaciteten för lastbilar och trailers drygt 100 000 meter per dygn på RORO-färjorna sammantaget. Regelbundna avgångar erbjuds idag från Göteborg, Malmö, Trelleborg, Ystad, Karlshamn och Karlskrona till Fredrikshavn, Kiel, Travemünde, Rostock, Świnoujście, Gdynia och Klaipeda.

Färjeoperatör	Antal färjor	Längdmeter	Längdmeter per dygn ¹⁶
Stena Line	8	25 600	33 000
TT Line	9	25 200	35 000
Unity Line	7	11 700	15 000
Finnlines	3	10 000	10 000
Polferries	5	9 600	9 600
DFDS	2	9 000	9 000

Uppskattad RORO-kapacitet i södra Östersjön hösten 2023.

Utöver transportstråket i södra Östersjön sker även många intermodala transporter företrädesvis från Göteborg via Nordsjön direkt till kontinenthamnarna i Tyskland, Holland, Belgien och Frankrike.

Under utredningen har flertalet av rederierna inom RORO-segmentet i södra Östersjön indikerat att de tar sikte på en ökad intermodal trafik i framtiden och erbjuder numera helhetslösningar för transportköparna. Redan idag lanserar dessa rederier skraddarsydda transporter från dörr till dörr som inkluderar trafikslagen väg, järnväg och sjöfart. Ur ett nordiskt perspektiv är det intressant att det danska rederiet DFDS genom sina linjenät i Östersjön och Medelhavet kunnat knyta ihop norra Europa med Nordafrika vilket medför snabbare transporter än tidigare. Utöver att också inneha ett eget åkeri är rederiet dessutom sin egen järnvägsoperatör på ett antal kontinentala linjer i syfte att länka ihop transporterna mellan sina olika hamnar.

¹⁶) Dygnskapaciteten är teoretiskt beräknad efter färjornas antal möjliga enkelturer per dygn enligt det linjenät som för tillfället trafikeras.

Tågfärjor ur ett beredskapsperspektiv

Det svenska totalförsvarets behov

För Sveriges totalförsvaret i allmänhet och för Försvarsmakten i synnerhet bedöms en tågfärjeförbindelse mellan norra Tyskland och Skåne, i varje fall på kort sikt¹⁷ som kritisk för att uppnå full funktion i händelse av höjd beredskap och i krig. Ingångna allianser och ett förestående NATO-medlemskap sätter Sverige i ett större sammanhang och kräver därmed en kapacitetsstark och fungerande logistik ur ett beredskapsperspektiv. Därtill vidtas kontinuerligt steg för att fördjupa samarbetet mellan Sverige och NATO samt i bilaterala avtal med allierade länder.

Ett sådant exempel är det *Defense Cooperation Agreement* (DCA) som förhandlats fram mellan Sverige och USA under 2023 och som kommer att utgöra ett ramverk för det fortsatta försvarssamarbetet. Avtalet möjliggör för ett mer kontinuerligt samarbete genom att reglera förutsättningarna för amerikanska styrkor att verka i Sverige. Bland annat hanterar avtalet tillgång till baseringsområden och förhandslagring av materiel på svenskt territorium.

Ett större sammanhang innebär även att Sverige utgör en del av en gemensam planering inom NATO-kontexten, vilket medför att det ställs krav på logistiken för att Sverige och den svenska geografins tilltänkta roll ska kunna fylla sin funktion. Argument och behovsmotiv är inte möjliga att beskriva mer utförligt i denna redovisning men har under faktainsamlingen bedömts som välgrundade.

I händelse av beredskap finns ett militärt behov av att lösa transporter av en bred variation med emellanåt avvikande dimensioner, volymer och vikter. Det finns välgrundade skäl för att tillämpa sammanhållna transporter vilket kraftigt försvårar omlastning av enskilda partier. Därtill finns det särskilda transporter som inte är möjliga att lasta om med anledning av avsaknad av lastbärare i Sverige för såväl väg som järnväg för vidare transporter.

Här finns även komparativa fördelar jämfört med transporter över Öresundsbron där restriktioner på den fasta järnvägsförbindelsen genom Danmark inte gör det möjligt att genomföra planerade transporter. Hindren består av tekniska begränsningar såsom viktrestriktioner i Tyskland, förbud mot transport av tomma trailers och en lastprofilsbegränsning av vagnarnas maximala bredd och på vissa bansträckningar även vagnarnas maximala höjd inom det danska järnvägsnätet.

Enligt vad som är känt är det sannolikt endast viktrestriktionerna i Tyskland som hävs tidigast efter 2029. I nuläget är det oklart om det kommer att ha påverkan på den allierade planeringen.

Samtidigt finns det en koppling till samhällets behov av civila resurser i en kris-situation och behovsbilden omfattar därför landets totalförsvaret i sin helhet för att klara hanteringsförmågan vid en höjd beredskap och i krig. NATO-medlemskapet ställer även ett antal krav på civilförsvaret för att viktiga samhällsfunktioner ska fungera under en kris vilket också förutsätter en god försörjningsförmåga.

¹⁷ Kort sikt har definierats som perioden fram till det planerade öppnandet av Fehmarn Bält- och Fehmarnsundsförbindelserna 2030.

Civilförsvaret enskilt bedöms inte ha behov av en tåg färjeförbindelse utan antas klara samma omställning till intermodala transporter som industrin. Utrustning till gagn för civila kriser har relativt låga vikter och volymerna går därmed att hantera med andra transportsätt. Däremot är behovet fastställt även för myndigheter inom civilförsvaret för att säkerställa en god beredskap i ett totalförsvars sammanhang.

Behovet av redundans för Försvarmakten

Liksom för industrin finns ett redundansbehov för Försvarmaktens möjlighet att kunna välja alternativa vägar om det blir nödvändigt. Avvikande, i förhållande till industrins behov, anger Försvarmakten att det är tåg färjeförbindelsen som utgör det primära vägvalet och den fasta förbindelsen genom Danmark som utgör ett redundant alternativ.

Det leder till, i enlighet med behovsbeskrivningen i föregående avsnitt, att ett redundansalternativ för Försvarmakten kan vara ett utpekande av reservhamnar. Att peka ut reservhamnar är fullt möjligt men bör då kombineras med åtgärder i form av anpassning av övriga befintliga tåg färjelägen i området i bilaterala samförstånd, exempelvis för hamnarna i Ystad och Świnoujście. Även ett ytterligare antal svenska hamnar för tåg färjetrafik har pekats ut av Försvarmakten som möjliga reservhamnar vilket på motsvarande sätt i så fall behöver koordineras bilateralt.

Försvarmaktens behov av transporter på lång sikt¹⁸ med tåg färjor behöver samtidigt utredas i särskild ordning med hänsyn till den svaga tåg färjemarknaden och de stora kostnader ett statligt färjeengagemang skulle medföra. Alternativa lösningar som exempelvis möjligheter till omlastning av gods och tillgång till bärkraftiga lastbärare behöver beaktas liksom möjligheten till dispens för transport av tomma trailers och normalbreda och normalhöga vagnslaster på det danska järnvägsnätet.

¹⁸ Lång sikt har definierats som perioden efter öppnandet av de nya Fehmarn Bält- och Fehmarnsundsförbindelserna 2030.

Åtgärdsförslag

Avtal om transporter av järnvägsburet gods

Trafikverket föreslår att Försvarsmakten ges i uppdrag att genom avtal säkerställa sitt behov av järnvägstransporter mellan Trelleborg och Rostock under perioden 2027 - 2030. En ersättning bör konstrueras utifrån merkostnaden för driften som grund för att uppnå en så god konkurrensneutralitet som möjligt och att de kommersiella godstransporterna inte subventioneras till förmån för en avtalad färjeoperatör.

Om Fehmarn Bält- och Fehmarnsundsförbindelserna riskerar att försenas bör ett erforderligt antal optionsår övervägas.

Fördjupad utredning av en fortsatt tåg färjeförbindelse på lång sikt

I syfte att bedöma hur en tåg färjeförbindelse kan säkerställas på lång sikt föreslås att Trafikverket ges i uppdrag att utreda behovet av järnvägstransporter med tåg färjor för tiden efter färdigställandet av Fehmarn Bält- och Fehmarnsundsförbindelserna.

En ny bedömning av behovet bör belysa huruvida tåg färjor fortsatt ska vara ett transportstråk för tiden efter 2030. Om ett fortsatt behov konstateras behöver en bedömning göras av förutsättningarna för ett statligt engagemang och om befintliga färjor är lönsamma att livstidsförlängas till längst 2040. Utredningen bör även bedöma om behovet av en statlig förköpsrätt till färjorna ska inkluderas i avtalet i det fall en livstidsförlängning blir aktuell.

Om det bedöms att en tåg färjeförbindelse även är nödvändig på lång sikt bör även redundans för färjelägen övervägas och åtgärder för en standardisering av färjor och färjelägen för full kompbilitet vidtas.

Alternativa lösningar till tåg färjetransporter på lång sikt, som exempelvis möjligheter till omlastning av gods och tillgång till bärkraftiga lastbärare för både väg och järnväg behöver beaktas liksom möjligheten till dispens för transport av tomma trailers och normalbreda och normalhöga vagnslaster på det danska järnvägsnätet.

Ställningstagande för åtgärdsförslaget

Utredningen bedömer att Försvarsmaktens behov av gränsöverskridande transporter med tåg färjor kräver en åtgärd som säkerställer upprätthållandet av förbindelsen. Tåg färjornas redundans betydelse för det kommersiella behovet är mindre påtagligt och alternativa lösningar finns i olika utsträckning och utvecklas löpande. Försvarsmakten tecknade i oktober 2023 ett avtal med Stena om transporter på linjen mellan Trelleborg och Rostock och har därför bedömts som lämplig avtalspart för staten.

Den 1 januari 2027 bedöms vara ett kritiskt datum för fortsatt tåg färjetrafik eftersom hamnavtalet mellan Trelleborgs hamn och färjeoperatören löper ut vid tidpunkten samt att Stenas färjor under året ska förnya sina klasscertifikat med sannolikt efterföljande och fördyrande underhållskostnader.

Utredningen har endast delvis haft insyn i tåg färjeförbindelsens driftsekonomi och lönsamheten för dagens tåg färjetrafik har inte kunnat bedömas fullt ut, men det kan konstateras att färjorna är i drift idag på kommersiella grunder utifrån de förutsättningar som nu gäller. Utifrån principen att hushålla med statens resurser bör inte verksamheter som bär sig på kommersiella grunder erhålla ett stöd. Därtill finns det utmaningar ur ett statsstödsperspektiv att ge ett stöd till verksamheter som bär sig på kommersiella grunder.

Ett nytt hamnavtal och ökade kostnader kopplade till färjornas certifikat bedöms dock att förändra förutsättningarna för en fortsatt lönsam drift av färjorna för färjeoperatören. Helhetsbedömningen är därför att färjorna kommer vara i fortsatt drift till och med 2026 och att stödet därmed preliminärt behöver kunna utbetalas från och med 1 januari 2027.

Öppnandet av Fehmarnförbindelserna kommer att förbättra redundansen genom Danmark och sammanfaller även med planerade banarbeten i anslutning till Oxelösunds godsbangård vilket leder till ökade möjligheter till utskeppning av stål. Behovet av att möjliggöra en utvärdering av Försvarmaktens och allierades transportbehov på längre sikt och därefter vidta eventuella åtgärder är också vägledande för stödets längd som föreslås löpa till och med utgången av 2030.

Ett avtal direkt med en färjeoperatör bedöms vara mest verkningsfullt och enklast att administrera då ett stöd endast behöver betalas ut till en aktör. Om färjeoperatören kan bedriva en lönsam verksamhet kommer det även vara möjligt att betala övriga inblandade aktörer erforderliga avgifter såsom bland annat hamnavgifter. Beslutet om fortsatt upprätthållande av förbindelsen bedöms därtill också främst ligga hos färjeoperatören.

Förutsättningarna och åtgärdsförslagen har förankrats med Försvarmakten samtidigt som en viss diskrepans råder när det gäller ansvarsfrågan för de föreslagna åtgärderna.

Riskbedömning

Om linjen varslas om nedläggning innan 2027, trots de antaganden som anförs i föregående stycke, är det viktigt att staten kan vidta åtgärder som möjliggör ett vidmakthållande på kort sikt. I ett sådant scenario behöver stödet kunna utarbetas tidigare än 2027. Att snabbt kunna agera på en sådan situation kräver en fortsatt öppen och transparent dialog med de inblandade aktörerna. Vidare kan ett stöd behöva notifieras i syfte att få ett statsstöd godkänt av EU-kommissionen vilket kan innebära en tidsmässig risk. I det fall Fehmarnförbindelserna riskerar att försenas bör även ett erforderligt antal optionsår övervägas.

Sammanfattande analys

Förutsättningar för tåg färjeförbindelsen

Enligt vad som idag är känt visar verksamheten ett svagt men positivt resultat både för tåg färjelinjen och tåg färjeanläggningen i Trelleborg. Resultatet bedöms samtidigt kunna variera över åren och en ytterligare nedgång av beläggningen eller ökade driftkostnader kan göra verksamheten stödberoende. Under 2027 infaller ett antal händelser som antas vara så kostnadsdrivande att förbindelsen riskerar att upphöra.

Påverkande faktorer för tåg färjeförbindelsens fortlevnad är;

1. *En volymökning av järnvägsgods på de befintliga färjorna är nödvändig.*

I samband med att Fehmarn Bält- och Fehmarnsundsförbindelserna antas öppna 2030 bedöms linjens attraktivitet minska ytterligare och industrin har sedan tidigare delvis redan påbörjat steget mot en ökad intermodalitet. En volymökning antas därför inte vara realistisk.

2. *En fungerande marknad för tåg färjor globalt är nödvändig.*

Idag finns inget utbud av och för tåg färjor. Befintliga tåg färjor är svåra att omsätta i trafik och avyttra på en svag andrahandsmarknad. Viljan att nyinvestera saknas på den öppna marknaden och nya tåg färjor beställs idag nästan uteslutande i form av statlig infrastruktur. I det fall förbindelsen är viktig att behålla på lång sikt krävs ett statligt engagemang.

3. *En ökad attraktivitet för järnvägstransporter på tåg färjor är nödvändig.*

Ytterst avgör transportköparna godsets vägval och prioriterar oftast förmånligast flexibilitet, leveranssäkerhet och transportkostnad. Tåg färjorna utgör inte det primära vägvalet när det gäller dessa faktorer.

Sammantaget är dessa orsaker, enskilt eller i kombination gränssättande för en långsiktig tåg färjetrafik och i ett längre perspektiv behöver uppgraderade eller nya transportstråk samt förbättrade intermodala lösningar tillämpas för gränsöverskridande godstransporter.

Det kommersiella godset

Utredningen har fokuserat på det tunga godsets redundansbehov, specifikt för stål- och skogsindustrin som antagits ha störst nytta av tåg färjornas fördelaktiga bärighet för tunga transporter. I synnerhet är det också ståltågen som främst nyttjar tåg färjeförbindelsen och möjligen har svårast att ställa om i det fall förbindelsen upphör. Samtidigt sker redan två tredjedelar av SSAB:s stålexport till sjöss och på väg och ett annat stålföretag har påbörjat en intermodal omställning. Resultatet av ett simulerat stopp på den fasta förbindelsen har genomförts och visar tydligt att godset styrs om till färjehamnarna för intermodala transporter.

Experterade skogsprodukter nyttjar i princip inte tåg färjeförbindelsen utan industrin har sedan tidigare påbörjat övergången till fler intermodala transporter och utskeppning med sjöfart. Förutsättningarna för en ökad intermodalitet är därför goda förutsatt att upphörande av förbindelsen kommuniceras till industrin i god tid.

Tåg färjornas redundansförmåga är samtidigt svag och kommer att sjunka ytterligare när beläggningen på den fasta förbindelsen antas öka. Därför är signalvärdet av tåg färjornas redundans större än själva godstransportnyttan och är främst en viktig parameter för industrins vilja att flytta över gods till järnvägen. Tvärtom riskeras en flyttning från järnvägen om det enda kvarvarande redundansalternativet upphör.

Försörjningsberedskapen

När det gäller svensk krisberedskap har Sveriges NATO-ansökan placerat Sverige i ett större sammanhang vilket innebär att Sverige utgör en del av en gemensam planering inom NATO-kontexten. Därmed ställs krav på logistiken för att Sverige och den svenska geografins tilltänkta roll ska kunna fylla sin funktion. Behovet av att transportera väsentliga volymer med tunga laster i en obruten kedja är fastställt och idag saknas på kort sikt redundanta alternativ till tåg färjorna med anledning av restriktioner i Danmark och Tyskland.

Motsvarande behov bedöms civilsamhället ha i en krissituation och en fungerande tåg färjeförbindelse utgör därför det primära vägvalet för Försvarsmakten. För intermodala transporter i beredskapssammanhang finns övriga tillkommande logistikproblem som försvårar sådana lösningar och behöver utredas vidare.

Åtgärder

För att inte riskera ett upphörande av tåg färjeförbindelsen som skulle försvåra Försvarsmaktens transportbehov är därför ett tillfälligt stöd nödvändigt att utforma för perioden 2027 – 2030 med en eventuell möjlighet till ett erforderligt antal optionsår. Inför att restriktionerna på den fasta förbindelsen genom Danmark antas upphöra 2030 behöver en ny utvärdering göras av behovet och de befintliga tåg färjornas kvarvarande förmåga. I det fall en tåg färjeförbindelse fortfarande bedöms som nödvändig behöver ett statligt engagemang övervägas i brist på en fungerande marknad.

Bilagor

Bilaga 1 - Referenser

Intervjuförteckning

DB Cargo
Finnlines
Försvarsmakten
Green Cargo
Holmen Paper
MSB
Näringslivets Transportråd
Outokumpu
Skogsindustrierna
SOL TransProCon
SSAB
Stena Line
Södra skogsägarna
Trafikverket Färjerederiet
Transportindustriförbundet
Trelleborgs Hamn
TT-Line
TXG Technology
Unity Line
Westerman Logistics
Ystads Hamn

Övriga källor

BIMCO (Baltic and International Maritime Council)
CMP (Copenhagen Malmo Port)
Deltamarin
DFDS
Fakta om fartyg
Fennorail
Flexiwaggon
Helsingborgs hamn
Karlshamns hamn
MAFI Systeme GMBH
NT Group
Polferries
Sea Cargo A/S
Svensk Sjöfart

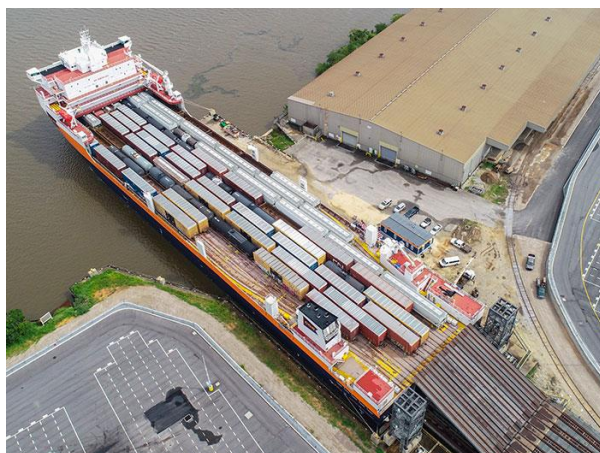
Foto

Författaren där inte annat angivits.

Bilaga 2 - Om tåg färjor

Marknaden

Tåg färjor återfinns idag främst i Svarta havet, Kaspiska havet och i Kina. Nämnvärd är också den långlinje som trafikerar mellan USA och México med två stora moderna färjor i syfte att avlasta transporter med farligt gods på väg- och järnvägsnätet genom urbana miljöer. En enkelresa tar 3 dygn och färjorna har 2 000 spårmeter i kapacitet vardera vilket är dubbelt så mycket i jämförelse med de svenska tåg färjorna. De svenska tåg färjorna *Skåne* och *Mecklenburg Vorpommern* är dock världens största tåg färjor mätt i dräktighet¹⁹.



Världens två i kapacitet mätt största tåg färjor, Cherokee och Mayan trafikerar mellan Mobile, Alabama USA och Veracruz, México. Foto: Business Wire.

Utöver de kapacitetsstarka tåg färjorna i mexikanska golfen byggs även nya färjor för inrikes järnvägstransporter i Kina och Nya Zeeland. Färjorna har en något lägre kapacitet än de svenska tåg färjorna. I övrigt är tåg färjemarknaden svag ur ett internationellt perspektiv och linjer har lagts ner i samband med öppnandet av fasta förbindelser över exempelvis Öresund, Bosporen och engelska kanalen.

Inom EU kvarstår utöver den svensk-tyska förbindelsen idag endast tåg färjor i Messinasundet där den italienska staten bedriver tåg färjetrafik till Sicilien med en upphandlad driftentreprenör. Samtidigt har en fast broförbindelse till och från Sicilien projekterats i Italien. Det sicilianska broprojektet har genom åren skrinlagts och återupptagits beroende på för stunden sittande regering och för närvarande (hösten 2023) pågår projekteringen åter. Utöver de nyinvesteringar som nämnts ovan finns inga planerade tåg färjor i beställning.

Vid millennieskiftet räknades sju tåg färjelinjer in i Sverige och endast en förbindelse kvarstår idag efter tidigare nedläggningar, främst beroende på öppnandet av Öresundsbron för trafik till kontinenten och en ökad överflyttning till konventionell RORO för trafik till sydöstra Europa.

¹⁹ Dräktighet är ett fartygs inneslutna volym och anges sortlöst som brutto eller netto. Det används normalt för att ange storleken på passagerarfartyg till skillnad från lastfartyg där begreppet dödviktston istället används.

Idag kvarstår endast linjen mellan Trelleborg och Rostock som idag är starkt konkurrensutsatt av Öresundsbron och en ökad intermodal trafik från skånska och västsvenska hamnar.

Det finns idag 16 existerande tåg färjor i världen, se bilaga 3. Utöver de svenska, italienska och amerikanska tåg färjorna finns merparten i kinesisk inrikestrafik och i Kaspiska havet. Däremot är ett större antal (88) ursprungligen byggda som tåg färjor och merparten av dessa fartyg börjar bli föråldrade och har borttagna eller igensatta spår. Från Trelleborg, Ystad och Helsingborg seglar fortfarande idag tidigare tåg färjor men numera endast med lastbilar och trailers.



Byggd för järnvägslaster mellan Trelleborg och Travemünde men kom aldrig i trafik som tåg färja eftersom Berlinmuren föll i samband med leveransen och den spårbundna färjetrafiken koncentrerades till forna Östtyskland. Huckleberry Finn och systerfartyget Tom Sawyer är fortfarande i trafik men spåren är numera igensatta.

Tåg färjor är generellt lastdryga med mycket god bärighet. Lastnings- och lossningsoperationer av spårbundet gods är dessutom tidseffektiva och medger relativt korta hamntider om hamnarnas logistik i övrigt är välfungerande. Normalt saknar tåg färjor bogport och spårbundet gods både lastas och lossas genom en akterport vilket till skillnad från övriga lastbärare inte innebär någon nackdel. Däremot finns ett antal nackdelar i form av högre investerings- och driftkostnader samt en mindre flexibilitet eftersom det krävs specifika färjelägen för tåg färjorna.

De få nya tåg färjor som byggts och som ligger under beställning är nästan uteslutande att betrakta som statlig infrastruktur men en pågående projektering i vårt närområde utgör ett undantag. Det åländska företaget Fennorail har under året

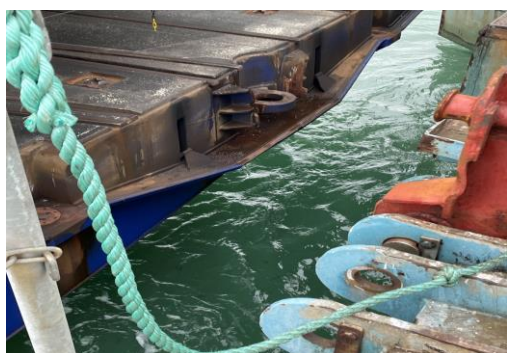


Över finska viken transporteras årligen ungefär 400 000 lastbilar som till delar ska kunna flyttas över till järnvägen. Färjan som projekteras för LNG- och vätgasdrift är tänkt att medföra bredspårsvagnar som omlastas till normalspårsvagnar vid den polsk-litauiska gränsen. Foto: Deltamarin.

projekterat en kombinerad tåg- och trailerfärja med ambitionen att knyta ihop det finska och europeiska TEN-T-järnvägsnätet med en kort överfart mellan Finland och Estland. Förbindelsen ska ses som ett alternativ till den järnvägstunnel (FINEST) som tidigare projekterats för samma sträckning. En analys av trafikförutsättningarna är under genomförande och avgör om projektet ska förverkligas från omkring 2025.

Tågfärjor ur ett tekniskt perspektiv

En tågfärja är i en jämförelse med ett konventionellt RORO-fartyg mer komplicerad och därmed dyrare både som investering och i dagliga drift- och underhållskostnader. De har generellt en högre bärighet för att möjliggöra tunga laster och bärigheten i form av fartygsstyrka förutsätter därför en större andel fartygsstål än normalt. Av dessa skäl är det inte lämpligt att i efterhand konvertera konventionella RORO-fartyg till tågfärjor även om ett fåtal sådana projekt tidigare genomförts. Däremot är det möjligt att åter utrusta tidigare tågfärjor med nya spår om färjornas bärighet och styrka är intakt. För att hantera lastning av järnvägsvagnar och undvika urspärning krävs också mycket effektiva ballastsystem och anpassningar i färjornas anslutning till tågfärjeläget vilket är ytterligare kostnadsdrivande och underhållskrävande.



I aktern på tågfärjan Skåne syns delar av de speciellt anpassade recesserna till tågfärjeläget. I centrum syns den konring där färjeklaffens kon slutligen låser färjan till sitt läge. I bildernas ytterkanter finns ytterligare styrspar och till höger utanför bild finns en elektriskt manövrerad dragstång för ytterligare säkerhet. Systemet utgör färjans hela aktra förtöjning.

I kombination med effekter från den tidigare pandemin och det nuvarande kriget i Ukraina har priser för fartygsstål och fartygstekniska komponenter rusat i höjden. Utbudet minskade kraftigt i samband med den kinesiska nedstängningen under pandemin och därefter förstörandet av ukrainska Azovstal, ett av världens största stålverk. Det gör differensen i investeringskostnad än mer markant i jämförelse med ett RORO-fartyg avsett för gods på lastbärare med gummidäck.

En hög stålvikt innebär också att färjorna har en relativt sett högre bränsleförbrukning som en effekt av den större egenvikten. Mer egenvikt innebär i sin tur lägre vikt-mässig nyttolast²⁰ som kan lastas vilket förutsätter högre frakttariffer för det gods som transporteras. Mer teknik och räsläggning på ett fartygsdäck leder också till ett större underhållsbehov. Ökat underhåll i samband med färjornas järnvägsspår har i

²⁰ Dödviktston.

vissa fall bidragit till att rederier med tåg färjor valt att ta bort befintlig räls ombord. Stena Line uppskattar merkostnaden till 5 procent högre för bränsleförbrukningen och 15 procent högre för underhållet för sina tåg färjor vid en jämförelse med rederiets i ålder och storlek motsvarande RORO-färjor.

Negativt ur en investeringssynvinkel är också tåg färjans brist på flexibilitet då de anpassas specifikt för de tåg färjelägen de trafikerar för tillfället och därmed inte kan användas på andra trader. Exempelvis är det inte möjligt för färjorna som trafikerar mellan Trelleborg och Rostock att nyttja färjelägena i Ystad och Świnoujście med mindre än att dessa färjelägen byggs om till en korrekt passning. Tåg färjorna saknar även traditionella RORO-rampar vilket låser färjorna till de utpekade tåg färjelägena och det är inte möjligt att transportera andra typer av lastbärare från en annan kaj än just från tåg färjeläget.

Tidigare nämndes den svaga tåg färjemarknaden och befintliga tåg färjors sämre möjlighet till avsättning på nya marknader vilket också bör påverka tåg färjornas restvärde negativt.



Konventionell RORO-färja till vänster och en tåg färja till höger lastar i Trelleborg. Skillnaderna mellan ett enkelt RORO-färjeläge och ett tåg färjeläge framgår med tydlighet. Foto: Trelleborgs Hamn.

Att lasta lastbilar och trailers på en tåg färja är fullt möjligt från det anpassade tåg färjeläget men eftersom tåg färjor generellt saknar genomkörningsmöjligheter måste lasten vändas ombord för att kunna lossas i mottagningshamnen. Vändning av last är fullt möjlig och är till och med ett standardförfarande i vissa trafikområden för många konventionella RORO-färjor. Däremot är lastnings- och lossningsoperationerna mer tidskrävande och i viss mån påverkar det även last-kapaciteten negativt eftersom en platskrävande vändyta är nödvändig.

Konvertering av äldre tåg färjor till konventionella RORO-fartyg är fullt möjlig genom att eftermontera en RORO-ramp och sätta igen eller ta bort järnvägsspåren ombord. Även bogvisir kan eftermonteras för att uppnå möjlighet till genomkörning. Underhållskostnaden för färjan antas därmed sjunka men den höga bränsleförbrukningen kommer att kvarstå med anledning av den höga egenvikten.

Likaså kan en tidigare tåg färja oftast återställas till sitt ursprungsskick. Motsatt är det inte praktiskt att konvertera ett RORO-fartyg till tåg färja då de inte byggts med avsedd styrka och bärighet. I något enstaka fall har sådana konverteringar tidigare genomförts men de bedöms inte vara lönsamma.

Korrekt lastade har tåg färjor generellt en god stabilitet vilket möjligen motbevisades när tåg färjan *Jan Heweliusz* kantrade och sjönk 1993 i södra Östersjön under en stormnatt mellan Świnoujście och Ystad. I efterhand har det genom dykningar bekräftats att en odokumenterad reparation med 60 ton betong högt uppe i fartyget kraftigt försämrat färjans stabilitet.

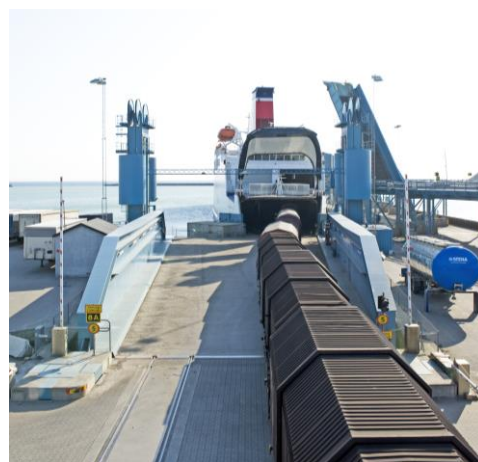


Jan Heweliusz reparerades med betong för att utjämna fartygsplåt som slagit sig efter en brand ombord 1986. Tretton år efter förlisningen fastslog en polsk domstol att reparationerna varit avgörande för färjans försämrade stabilitet. Foto: Balcer

Tåg färjeläget

På motsvarande sätt krävs specialanpassade färjelägen för att säkerställa en kontrollerad lastning och lossning. Låsningen mellan en tåg färja och ett tåg färjeläge är integrerad och så hållfast att färjeläget även fungerar som färjans aktra förtöjning.

Utformningen av ett tåg färjeläge är speciellt anpassad för de tåg färjor som trafikerar hamnen och kan inte nyttjas av andra med mindre än att färjelägena behöver byggas om. Även äldre befintliga färjor som byggts som tåg färjor för trafik från Trelleborg passar inte de aktuella lägena utan justeringar. Av samma skäl fungerar inte de färjor som idag trafikerar Trelleborg i Ystads tåg färjeläge och vice versa.



Färjeläge 9 i Trelleborgs hamn, ett av två tåg färjelägen som används i trafiken till Rostock. Höger fotografi: Trelleborgs hamn AB.

Tågfärjelägena är flerdubbelt dyrare i drift i jämförelse med konventionella RORO-lägen. Kontinuerligt arbetande elmotorer balanserar färjeläget för de dynamiska rörelser som uppstår då tungt lastade vagnar rullar ombord på färjan och dyning förekommer i hamnbassängen. Utöver en hög elförbrukning utgör även den utökade mekaniken och hydrauliken en högre underhållskostnad.

Det är fullt möjligt att standardisera en nations tågfärjelägen men en motsvarande standardisering behöver i så fall även genomföras i destinationshamnarna för att uppnå full effekt. I nuläget finns viss redundans i form av två tågfärjelägen i Trelleborg men i Rostock finns endast ett tågfärjeläge. Om exempelvis Ystads tågfärjeläge skulle anpassas enligt de dimensioner som Trelleborgs tågfärjelägen är utformade efter bör motsvarande anpassning göras i Świnoujście för att uppnå full kompatibilitet och redundans.

Tågfärjelägen som inte längre nyttjas för järnvägsgods är fullt möjliga att användas som konventionella RORO-lägen till lägre drift- och underhållskostnader i jämförelse med kostnaderna för drift av järnvägsgods.

Bilaga 3 - Förteckning över befintliga och planerade tågfärjor

Existerande RORO-fartyg som byggts eller är under byggnation och konstruerats som tågfärjor. Fartygsnamn i fetstil anger tågfärjor med bibehållna järnvägsspår ombord.

Namn	Nationalitet	Byggår	Filmeter	Spårmeter	Trafik
Azerbaijan State Caspian	Azerbajdzjan	2025	860	728	AZE-RUS
Interislander 1	New Zealand	2025	3600		NZE
Interislander 2	New Zealand	2026	3600		NZE
A WIND	Liberia	1972	1200	0	
AGDAM	Azerbajdzjan	2006	780	0	AZE-TKM
AKADEMIK HESEN ALIYEV	Azerbajdzjan	1986	415	0	AZE
AKADEMIK TOPCHUBASHOV	Azerbajdzjan	1985	415	0	AZE
AKADEMIK ZARIFA ALIYEVA	Azerbajdzjan	2006	780	0	AZE-TKM
AL ANDALUS EXPRESS	Cypern	1988	1275	0	SPA
ALEKSANDR DEYEV	Ryssland	2023	1036	440	RUS
AMBAL	Ryssland	1990	1787	0	RUS
AQUA HERCULES	Storbritannien	1980	3058	0	upplagd
ARATERE	Nya Zeeland	1998	1212	0	NZE
AURORA AF HELSINGBORG	Sverige	1992	539	0	SWE-DEN
AVANGARD	Ryssland	1979	560	560	BUL-RUS
AZERBAIJAN	Azerbajdzjan	2021	860	728	AZE-RUS
AZERBAIJAN	Azerbajdzjan	1985	415	0	AZE
BALAKEN	Azerbajdzjan	2012	780	0	AZE-KAZ
BALTIJSK	Ryssland	1984	1949	0	RUS
BARDA	Azerbajdzjan	2012	780	0	AZE
CARRIER PRINCESS	Canada	1973	654	0	CAN
CHEROKEE	Marshallöarna	2021	2000	2000	MEX-USA
CONRO TRADER	Ryssland	1978	420	0	upplagd
DAGISTAN	Azerbajdzjan	1984	415	0	AZE
DEUTSCHLAND	Tyskland	1997	480	0	DEN
EFORIE	Rumänien	1991	1600	0	upplagd
ERDENIZ	Turkiet	1979	940	0	TUR
FATA MORGANA	Italien	1988	380	0	ITA
GENERAL CHERNYAKHOVSKY	Ryssland	2022	1430	970	RUS
GEORGES ALEXANDRE LABEL	Kanada	1975	0	500	CAN
GEROI PLEVNY	Ukraina	1978	1680	0	upplagd
GEROI SHIPKI	Ukraina	1978	1680	0	upplagd
GEROITE NA ODESSA	Bulgarien	1978	1680	0	upplagd
GEROITE NA SEVASTOPOL	Bulgarien	1978	1680	0	GEO
GREIFSWALD	Panama	1988	1570	0	UKR-GEO
HUCKLEBERRY FINN	Sverige	1988	2200	0	SWE-GER

Namn	Nationalitet	Byggår	Filmeter	Spårmeter	Trafik
IDRISI BITLISI	Turkiet	2018	500		TUR
IGINIA	Italien	2021	550	455	ITA
JAN SNIADOCKI	Cypern	1988	1175	0	POL-SWE
KARABAKH	Azerbajdzjan	2005	780	0	AZE-KAZ
KAUNAS	Panama	1989	1570	0	MOR
KRONPRINS FREDERIK	Tyskland	1981	625	0	DEN-GER
LOGUDORO	Italien	1988	387	0	upplagd
MANGALIA	Rumänien	1988	1679	0	upplagd
MARSHAL ROKOSSOVSKY	Ryssland	2021	1430	970	RUS
MAYAN	Marshallöarna	2021	2000	2000	MEX-USA
MECKLENBURG-VORPOMMERN	Sverige	1996	3100	918	SWE-GER
MERCURI 1	Azerbajdzjan	1986	415	0	AZE
MESSINA	Italien	2013	550	455	ITA
MOROCCO STAR	Marocko	1980	693	0	MOR
NAKHCHYVAN	Azerbajdzjan	1986	415	0	AZE
ORHAN ATILMAN	Turkiet	1971			Upplagd
POLONIA	Bahamas	1995	2200	0	SWE-POL
PRINCESS SUPERIOR	Kanada	1974	540	0	CAN
PRINS RICHARD	Danmark	1997	580	0	DEN-GER
PRINSESSE BENEDIKTE	Danmark	1997	580	0	DEN-GER
PROFESSOR GUL	Azerbajdzjan	1986	415	0	AZE
RIACE	Italien	1983	380	0	ITA
SAKHALIN 10	Ryssland	1992		0	RUS
SAKHALIN 8	Ryssland	1985		0	RUS
SAKHALIN 9	Ryssland	1986	430	0	RUS
SCHLESWIG-HOLSTEIN	Tyskland	1997	480	0	DEN-GER
SCILLA	Italien	1985	445	0	ITA
SEASPAN GREG	Kanada	1964			CAN
SHAH DAG	Azerbajdzjan	2005	780	0	AZE-KAZ
SKÅNE	Sverige	1998	3295	1126	SWE-GER
SLAVYANIN	Tanzania	1984	634	634	BUL-RUS
SULTAN ALPARSLAN	Turkiet	2017	500		TUR
TATVAN	Turkiet	1975			Upplagd
TFM-1	Ryssland	2007	650	0	RUS
TITIAN MURNI	Indonesien	1967	175	0	INO
TOM SAWYER	Cypern	1998	2200		SPA-MOR
TYCHO BRAHE	Danmark	1991	539	0	SWE-DEN
UHURU II	Kenya	2024			KEN
VAN	Turkiet	1976			TUR
VARNA	Bulgarien	1996	658	0	BUL-RUS

Namn	Nationalitet	Byggår	Filmeter	Spårmeter	Trafik
VASILY OSHCHEPKOV	Ryssland	2023	1036	440	RUS
VILLA	Italien	1985	445	0	ITA
VILNIUS	Panama	1987	1700	0	ROM
WOLIN	Bahamas	1986	1770	0	SWE-POL
YUE HAI TIE 1 HAO	Kina	2002	800	0	CHI
YUE HAI TIE 2 HAO	Kina	2003	800	0	CHI
YUE HAI TIE 3 HAO	Kina	2011	1000	0	CHI
YUE HAI TIE 4 HAO	Kina	2011	1000	0	CHI
ZARIFA ALIYEVA	Azerbajdzjan	2022	860	728	AZE-RUS
ZHONG TIE BO HAI 1 HAO	Kina	2006	1200	0	CHI
ZHONG TIE BO HAI 2 HAO	Kina	2006	1200	0	CHI
ZHONG TIE BO HAI 3 HAO	Kina	2008	1200	0	CHI

Källa: Shippax databas med rederiernas inrapporterade uppgifter som underlag. Förteckningen har kompletterats med kända data där dessa saknats.

Bilaga 4 - Simulering av ett stopp på Öresundsbron

I programmet SAMGODS, version 1.2.1 genomfördes i december 2023 en simulering av gränsöverskridande godsflöden, där jämförelsealternativet (JA) motsvarade en öppen broförbindelse medan utredningsalternativet (UA) simulerade en avstängd broförbindelse.

Simuleringen innehåller ett antal osäkerhetsfaktorer eftersom momentan kapacitet på färjor och kombiterminaler inte är möjlig att beräkna liksom tillgången på alternativa lastbärare vid varje enskilt tillfälle. Däremot går det att skönja troliga godsstråk och i vilka hamnar godset sannolikt kommer att anhopas vid ett stopp på bron.

Förändring av det nationella transportarbetet vid ett stopp

Trafikslag	Förändring
Väg	+2 %
Järnväg	-16 %
Färjesjöfart	+13 %
Övrig sjöfart	+3 %

Vid ett stopp på Öresundsbron antas förändringar ske mellan transportslagen enligt prognosen. Färjesjöfartens betydelse för intermodala gränsöverskridande transporter framgår i tabellen liksom den minskade järnvägstrafiken.

Förändring av volymer i hamnarna vid ett stopp

Hamnområde	Förändring
1. Haparanda - Skellefteå	+1%
2. Umeå - Sundsvall	+6%
3. Hudiksvall - Gävle	+5%
4. Norrtälje - Nynäshamn	+6%
5. Uppsala - Eskilstuna (Mälaren)	+3%
6. Södertälje - Norrköping	+2%
7. Västervik - Kalmar	+1%
8. Visby (Gotland)	0%
9. Karlskrona - Trelleborg²¹	+22%
10. Malmö - Helsingborg²²	+9%
11. Halmstad - Varberg	+2%
12. Göteborg (nedanför Trollhätte kanal)	+6%
13. Stenungsund - Strömstad	0%
14. Trollhättan - Kristinehamn (Vänern)	+7%

En koncentration av godset bedöms riktas mot olika Skåne- och Blekingehamnar.

Även övriga svenska hamnar förutspås få en större utskeppning vid ett stopp på Öresundsbron.

Totalt antas närmare 90 procent av godset att skeppas ut från någon svensk hamn och återstoden bedöms passera gränserna till Norge och Finland landvägen.

²¹ Innefattar hamnarna Trelleborg, Ystad, Sölvesborg, Karlshamn och Karlskrona.

²² Innefattar hamnarna Malmö, Landskrona och Helsingborg.

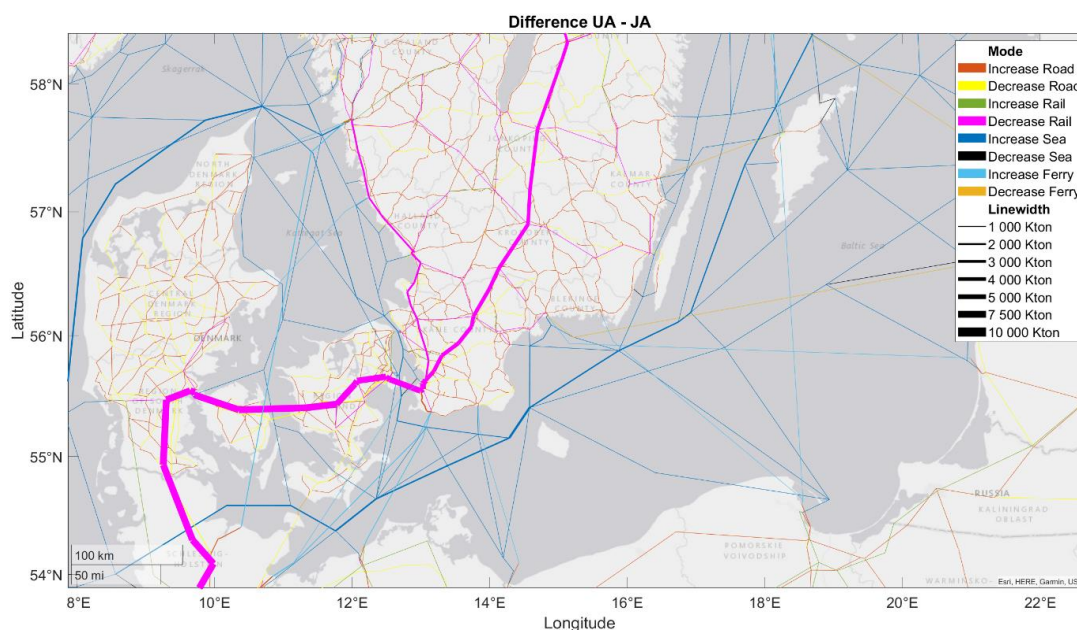
Förändring av godsflöden till Trelleborgs hamn vid ett stopp

Vad som händer i Trelleborg vid ett eventuellt stopp på Öresundsförbindelsen är av intresse då störst koncentration av det gränsöverskridande godset antas samlas i denna hamn. Trelleborgs andel är enligt prognosen nästan lika stor som de tre i storleksordning påföljande hamnarnas andelar tillsammans. Fördelat på de tysklandslinjer som utgår från Trelleborgs hamn antas fördelningen bli enligt tabellen nedan. Om utfallet i denna modell är korrekt är tågfarjornas redundanskapacitet avsevärt högre än förväntat.

Fartygstyp	Trad	Förändring
Tåg färja	Trelleborg - Rostock	+21 %
Tåg färja	Rostock - Trelleborg	+5 %
RORO-färja	Trelleborg - Rostock	+50 %
RORO-färja	Rostock - Trelleborg	+102 %
RORO-färja	Trelleborg - Travemünde	+31 %
RORO-färja	Travemünde - Trelleborg	+45 %

Förväntade flöden till Trelleborgs hamn vid ett stopp på Öresundsförbindelsen och uppskattad fördelning mellan linjerna som trafikerar Trelleborg – Tyskland.

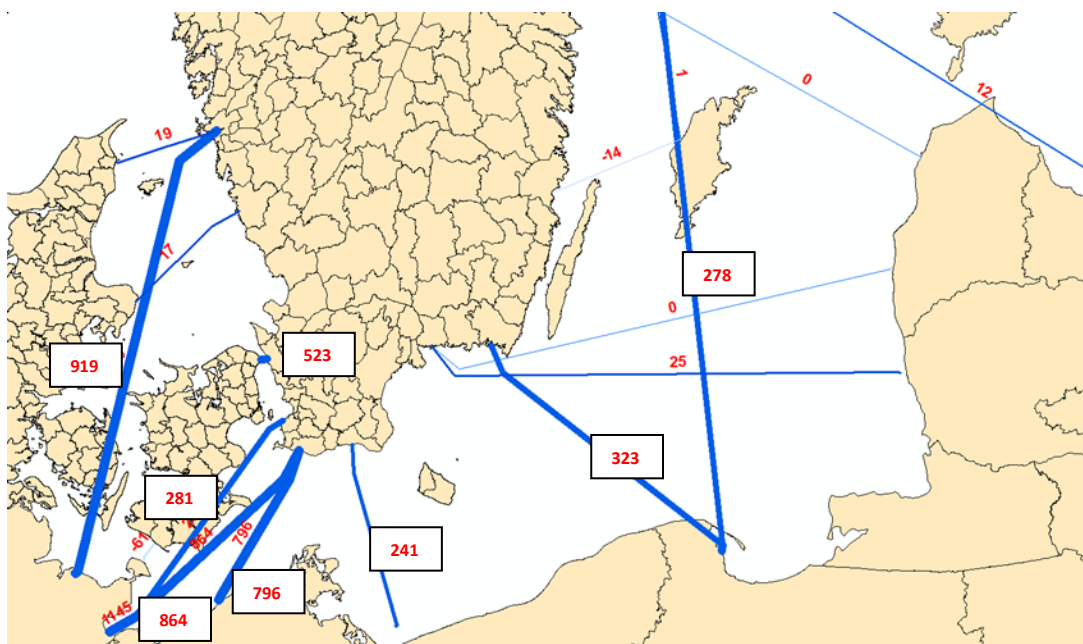
Förändring av gränsöverskridande godsflöden vid ett stopp



Nettoeffekterna av de bägge jämförelsealternativen visar en ökad belastning på det svenska vägnätet och ett större nyttjande av vattenvägarna vid en stängning av Öresundsbron. Kartans linjer utgörs av skillnaden mellan de två olika alternativen, i ökning och minskning av olika transportstråk vid stängd respektive öppen bro. Av bilden framgår betydelsen både av större och mindre hamnar.

Fördelning mellan olika färjelinjer vid ett stopp

I simuleringen har effekten för olika färjelinjer i södra Östersjön bedömts vid ett stopp på Öresundsbron. Angivna volymer i kiloton är föråldrade men relationerna är korrekta. Resultatet visar vilka vägar godset söker sig till men däremot gör SAMGODS ingen bedömning av tillgänglig färjekapacitet i respektive hamn och följaktligen inte heller det ansamlade godsets möjligheter att lämna Sverige från de utpekade hamnarna.



Fördelningen mellan de åtta linjer som antas få störst godsökning vid ett stopp på Öresundsförbindelsen är i fallande ordning; Göteborg-Kiel, Trelleborg-Travemünde, Trelleborg-Rostock, Helsingborg-Helsingör, Karlskrona-Gdynia, Malmö-Travemünde, Nynäshamn-Gdansk och Ystad-Świnoujście. Angivna värden utgörs av förväntad ökning i kiloton per år och är baserad på prognosen för BAS 2107. Värdena är föråldrade och exempelvis 2017 blev utfallet av mängden lastat och lossat gods för hamnområdet Trelleborg - Karlskrona 140 procent i jämförelse med prognosen. Däremot antas fördelningen mellan linjerna vara korrekt och visar den belastning som förväntas i Trelleborgs hamn vid ett stopp på Öresundsförbindelsen.

Bilaga 5 – Statsstödsregler

När det offentliga direkt eller indirekt genomför ekonomiska transaktioner i någon form behöver det säkerställas att det är förenligt med Europeiska unionens regler om statligt stöd. Det finns dock goda förutsättningar för medlemsstaterna att ge statligt stöd, det gäller bara att navigera rätt.

Allt som det offentliga gör är dock inte statligt stöd. En av de vanligaste ekonomiska transaktionerna för en myndighet torde vara upphandling av varor och tjänster för myndighetens behov. Ersättningen för detta till företagen utgör som utgångspunkt inte statligt stöd. I de följande avsnitten kommer mer om detta och vad som är statligt stöd samt några exempel på stödåtgärder som kan genomföras utan anmälan till Europeiska kommissionen.

Vad är statligt stöd?

Statligt stöd definieras i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt, EUF-fördraget. En åtgärd är statligt stöd enbart om den uppfyller alla kriterier i artikeln.²³

Artikel 107.1 EUF-fördraget

Om inte annat föreskrivs i fördragen, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag²⁴ eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

Något förenklat så är statsstöd när det offentliga (det vill säga staten, kommuner eller regioner) stöttar företag genom en åtgärd och det resulterar i att mottagaren får en fördel²⁵ gentemot andra aktörer på marknaden, genom att det gynnar en viss verksamhet eller produktion. Det gäller till exempel om endast vissa sektorer eller branscher får stöd.

Stödet måste också ha en potentiell påverkan på konkurrensen och på handeln mellan EU:s medlemsstater. Dessa krav är dock mycket lågt ställda och är oftast uppfyllda när någon har fått en viss fördel.

²³ Hur dessa kriterier ska tolkas och bedömas utvecklas genom rättspraxis från EU-domstolen. Europeiska kommissionen har i, Kommissionens tillkännagivande om begreppet statligt stöd som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt (2016/C 262/01) (härefter kommissionens tillkännagivande), sammanfattat denna praxis samt, i de fall där praxis ännu saknas, kompletterat med hur kommissionen anser att begreppet statligt stöd ska tolkas.

²⁴ Med företag avses enheter som bedriver ekonomisk verksamhet. Ekonomisk verksamhet ska tolkas mycket brett och omfattar varje organisation oavsett juridisk form, ägande eller finansiering, som med eller utan vinstsyfte erbjuder varor eller tjänster på en marknad.

²⁵ En fördel är det så snart företaget befrias från en kostnad som den annars skulle ha haft, till exempel bidrag, lån på förmånliga villkor, borgensåtaganden, garantier, hyresnedsättningar eller reducerade offentliga avgifter och skatter.

Vilka stöd får det offentliga ge?

Utgångspunkten är att statligt stöd är förbjudet. Från detta generella förbud finns dock en mängd undantag och det offentliga får ge stöd så länge undantagen från det generella förbudet i fördraget är uppfyllda. En del undantag möjliggör att medlemsstaten kan genomföra stödet utan anmälan till kommissionen såsom till exempel den allmänna gruppundantagsförordningen (härefter GBER²⁶) som innehåller möjligheter att ge stöd på en mängd olika områden såsom till exempel investeringsstöd till hamnar, flygplatser eller miljöstöd för inköp av fartyg etcetera.

Andra undantag kräver anmälan och godkännande av kommissionen innan stödet får genomföras.²⁷ I de fall det krävs en anmälan finns det ofta, men inte alltid villkor i riktlinjer utfärdade av kommissionens som ska vara uppfyllda för att kommissionen ska godkänna stödet till exempel kommissionens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (2004/C 13/03) (härefter Sjöfartsriktlinjen) eller riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (2014/C 249/01).

När det offentliga direkt eller indirekt genomför ekonomiska transaktioner i någon form behöver de således säkerställa att det är förenligt med unionens regler om statligt stöd. Det finns dock goda förutsättningar för medlemsstaterna ge statligt stöd.

Det är också viktigt att komma ihåg att allt som det offentliga gör är inte statligt stöd.²⁸ En av de vanligaste ekonomiska transaktionerna för en myndighet torde vara inköp av varor och tjänster för myndighetens behov. Ersättningen för detta till företagen utgör som utgångspunkt inte statligt stöd i och med att avtalet ingåtts efter upp-handling.²⁹ Myndigheten agerar i detta fall som en marknadsekonomisk aktör, se *Det offentliga agerar som en marknadsekonomisk aktör*.

Det offentliga agerar som en marknadsekonomisk aktör³⁰

Unionens rättsordning är neutral vad gäller egendomsordningen och fråntar på inget sätt medlemsstaterna deras rätt att agera som ekonomiska aktörer.³¹

Om det offentliga genomför ekonomiska transaktioner enligt normala marknadsvillkor det vill säga om en privat aktör skulle ha agerat likadant om den var i en

²⁶ Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget.

²⁷ Artikel 107.3 och 108.3 i EUF-fördraget.

²⁸ Till exempel är artikel 107.1 i fördraget är inte tillämplig om staten agerar "genom myndighetsutövning" eller när offentliga organ agerar "i egenskap av offentliga myndigheter". På engelska "exercise of public powers", punkt 17 i kommissionens tillkännagivande eller "public remit". Det handlar således om att staten agerar inom ramen för statens offentliga uppdrag.

²⁹ Punkt 89 och 93 i kommissionens tillkännagivande.

³⁰ Det finns olika principer med hänsyn till formen på den ekonomiska transaktionen men ett samlingsnamn är den marknadsmässiga aktören (förkortas ofta MEOP, efter engelskans Market Economy Operator Principle).

³¹ Enligt artikel 345 i fördraget ska fördragen "inte i något hänseende ingripa i medlemsstaternas egendomsordning".

jämförbar situation så får motparten ingen fördel.³² Den ekonomiska ersättning som motparten får är således inte statligt stöd.³³

Det finns flera olika sätt för en offentlig aktör att se till att en transaktion eller en annan åtgärd är marknadsmässig beroende på vilken åtgärd som avses.³⁴ Vid till exempel investering är en variant att i förväg ta fram en kalkyl som visar att investeringen ger samma avkastning som en privat aktör skulle kräva för motsvarande transaktion och risk.

Om inköp av tillgångar, varor och tjänster sker genom en upphandling enligt förfaranden i tillämplig upphandlingslag kan det antas att transaktionen ligger i linje med marknadsvillkoren. Till exempel om Försvarsmakten upphandlar avtal eller ramavtal om sjötransport eller tillgång till fartyg för att säkerställa Försvarsmaktens behov (här inbegrips inte bara Försvarsmaktens egna nyttjande utan även till exempel allierades).

Det kan dock finnas förfaranden eller situationer där den upphandlande myndigheten kan behöva vidta ytterligare åtgärder för att säkerställa att transaktionen är marknadsmässig.³⁵

Exempel på åtgärder som inte kräver anmälan till kommissionen

Även om det mesta tyder på att tågfarjetrafiken kommer att bedrivas till och med 2027/2030 och Försvarsmakten har att säkra avtal för sitt transportbehov så kan saker hända. Företag kan gå i konkurs eller hamna i en sådan ekonomisk situation att det rationella är att avsluta en viss verksamhet, trots avtal med kunder. Det kan då finnas ett behov av att staten kan ge ett ekonomiskt stöd som möjliggör ett vidmakthållande på kort sikt till dess att andra åtgärder är på plats eller om behovet av transport löses på annat sätt.

I de efterföljande avsnitten finns därför en genomgång av ett antal exempel på stödåtgärder utifrån dagens regelverk som inte kräver anmälan till kommissionen. Om det krävs större statligt stöd än vad undantagsreglerna från anmälan medger så får man i första hand titta på de riktlinjer som kommissionen utfärdat såsom till exempel Sjöfartsriktlinjen, stöd till företag i svårigheter (2014/C 249/01), rambestämmelser (2012/C 8/03).

För att undvika att besked om nedläggning kommer med kort varsel så kan de inblandade aktörerna ha en fortsatt dialog. Andra mer formella sätt att säkerställa information är till exempel att i en allmän trafikplikt³⁶ reglera att den som bedriver tågfarjetrafik mellan Trelleborg och Rostock ska informera staten en viss tid innan den upphör eller att i en överenskommelse reglera en sådan informationsplikt. Då det krävs lagstiftning för att införa allmän trafikplikt och åtgärden ska vara

³² Samtliga villkor i artikel 107.1 EUF-fördraget är inte uppfyllda i och med att det inte är någon fördel.

³³ Punkt 73 och 74 i kommissionens tillkännagivande.

³⁴ Avsnitt 4.2 i kommissionens tillkännagivande

³⁵ Punkt 84 ii), 89-93 och punkt 96 i kommissionens tillkännagivande.

³⁶ Det torde gå att ha krav på att rederier som trafikerar linjen ska informera inom viss tid för det fall rederiet har för avsikt att upphöra med trafiken.

proportionerlig torde det därför ligga närmare till hands att Försvarsmakten inom ramen för sitt avtal säkerställer tillgången till information.³⁷

Upp till 300 000 euro (de minimis)

Om behovet av stöd inte är så stort eller om det behövs en snabb åtgärd för att få tid för att få en annan åtgärd på plats så kan ett alternativ vara stöd enligt kommissionens förordning (EU) 2023/2831.³⁸

Stöd av mindre betydelse så kallat *de minimis stöd* kan användas både för att täcka driftskostnader och/eller investeringskostnader och då det inte krävs någon anmälan till kommissionen kan det genomföras snabbt.³⁹

Det totala stödet av mindre betydelse till ett företag får inte överstiga 300 000 euro under en period om tre år.⁴⁰ Om det inte är tillräckligt att återkommande ge 300 000 euro så kan företaget först få 300 000 euro som ett stöd av mindre betydelse och därefter få ett annat stöd så länge som förenligt med kumuleringsregler. Att man väljer att först ge ett stöd av mindre betydelse kan vara för att det alternativ som ger möjlighet att ge större belopp tar längre tid att få på plats.

Förordningen gäller från och med 1 januari 2024 till och med den 31 december 2030.

Upp till 750 000 euro (SGEI⁴¹ de minimis)

Om tågfarjetrafiken inte tillhandahålls i den omfattning eller på de villkor som staten anser nödvändigt torde det finnas förutsättningar att definiera en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse. Då kan ett alternativ vara stöd enligt kommissionens förordning (EU) 2023/2832.⁴²

Stödet kan användas både för att täcka driftskostnader och/eller investeringskostnader som är nödvändiga för tillhandahållandet av den ålagda tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse. Företaget som får stödet måste därför ha fått i uppdrag att tillhandahålla en viss tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.⁴³ Om inget undantag

³⁷ Riksdagen kan till exempel i lag bemyndiga regeringen som därefter i förordning kan reglera villkoren, den allmänna trafikplikten, närmare, jämför lag (1996:19) om begränsning av rätten att bedriva linjesjöfart på Gotland.

³⁸ Kommissionens förordning (EU) 2023/2831 av den 13 december 2023 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse.

³⁹ Stöd som uppfyller villkoren i förordningen är inte statligt stöd enligt artikel 107.1. i EUF-fördraget.

⁴⁰ Artikel 3.2 och 3.4 i förordning 2023/2831.

⁴¹ Service of general economic interest, ofta förkortat SGEI. På svenska tjänst av allmänt ekonomiskt intresse.

⁴² Kommissionens förordning (EU) 2023/2832 av den 13 december 2023 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse som beviljas företag som tillhandahåller tjänster av allmänt ekonomiskt intresse.

⁴³ Det krävs dock enligt denna förordning ingen kontroll av de kostnader som faktiskt uppkommit i samband med tillhandahållandet av tjänsten (även om utgångspunkten är att beloppet beviljas som ersättning för extra kostnader i samband med tillhandahållandet) och därmed krävs heller ingen kontroll av eventuell överkompensation (så länge under maxbelopp).

ifrån upphandling föreligger så torde upphandling krävas för tilldelning av uppdraget.⁴⁴ Beroende på förutsättningarna så kan mer eller mindre snabba förfaranden vara tillämpliga. Det krävs ingen anmälan till kommissionen.⁴⁵

Det totala stödet till ett företag får inte överstiga 750 000 euro under en period om tre år.⁴⁶ Stöd av mindre betydelse enligt denna förordning får inte räknas ihop med annan ersättning för samma tjänst, oavsett om en sådan ersättning utgör statligt stöd eller inte.⁴⁷

Det torde dock ändå vara möjligt att först ge stöd av mindre betydelse enligt förordningen och att, om det inte är tillräckligt att återkommande ge det mindre beloppet, under tiden se till att få en annan förenlighetsgrund på plats för att kunna ge den ersättning som krävs för att vidmakthålla tåg färjetrafiken. Förutsatt att det avser hela ersättningsbeloppet för tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse så kan till exempel Altmark-domen eller kommissionens rambestämmelser (2012/C 8/03) vara alternativ för att säkerställa förenlighet med statsstödsreglerna.

Då är förordning 2023/2832 inte längre grunden för förenlighet utan antingen Altmark eller att kommissionen godkänt ersättningen då den är förenlig med kommissionens rambestämmelser (2012/C 8/03).

Förordningen gäller från och med 1 januari 2024 till och med den 31 december 2030.

Investeringsstöd för efterhandsanspassning eller för förvärv av rent eller utsläppsfritt fartyg

Investeringsstöd till fartyg kan ges utan att kommissionen lämnat ett förhandsgodkännande förutsatt att förutsättningarna i kapitel 1 och artikel 36b i GBER är uppfyllda. GBER gäller från och med 1 juli 2014 och ska tillämpas till och med den 31 december 2026.

Det som kan ersättas vid nyförvärv eller leasing är extra kostnader för att förvärva det som klassificeras som ett rent⁴⁸ fartyg eller utsläppsfritt⁴⁹ fartyg.⁵⁰ Vid efterhandsanspassning är det kostnader för att klassificera fartygen som rena eller utsläppsfria som kan ersättas.⁵¹

44 Undantag till exempel om det är under tröskelvärdena eller om det inte ens är fråga om ett kontrakt enligt upphandlingslagarna utan bara bidrag och då faller utanför upphandlingsreglernas tillämpningsområde (stöddordning och allmän trafikplikt).

45 Stöd som uppfyller villkoren i förordningen är inte statligt stöd enligt artikel 107.1. i EUF-fördraget.

46 Det går således att ge 750 000 euro till samma företag flera gånger så länge stödet inte överstiger maxbeloppet under tre år.

47 Artikel 5.2 i förordning 2023/2832.

48 Vad som är rent fordon beträffande havsgående fartyg så är det definierat i artikel 2 punkt 102f d).

49 Vad som är utsläppsfritt fordon beträffande fartyg så är det definierat i artikel 2 punkt 102g e).

50 Extra kostnader ska beräknas som skillnaden mellan investeringskostnaderna för inköp av det rena fordonet eller det utsläppsfria fordonet och investeringskostnaderna för att köpa ett fordon i samma kategori som uppfyller unionsnormerna som redan är i kraft och som skulle ha förvärvats utan stöd, artikel 36b.3 a. För leasing se artikel 36b.3 b GBER.

51 Artikel 36b.3 c GBER.

För att GBER ska kunna tillämpas får inte investeringsstödet överstiga 30 miljoner euro per företag och investeringsprojekt.⁵² Om det behövs ett större stöd så är det inte möjligt att genomföra enligt GBER utan då behövs en anmälan och villkoren i kommissionens riktlinjer för statligt stöd till klimat, miljöskydd och energi 2022 (2022/C 80/01) behöver som utgångspunkt vara uppfyllda för att kommissionen ska godkänna stödet.

Vilken stödnivå som kan ges enligt GBER varierar. Om stödet ges efter ett konkurrensutsatta anbudsförfarande som uppfyller vissa villkor så kan stöd ges med upp till 100 procent av kostnaderna för klassificering som utsläppsfritt⁵³ eller med upp till 80 procent för klassificering som rent.

Ges stödet istället via en stödordning är det som utgångspunkt begränsat till 20 procent men kan vara mer beroende på bland annat storleken på företaget som ska erhålla stödet.⁵⁴

Om man har ett avtal om allmän trafik som ingåtts efter ett konkurrensutsatt anbudsförfarande så kan man till det företaget ge stöd upp till 40 procent av kostnaderna för rent fartyg och med upp till 50 procent av kostnaderna för utsläppsfritt fartyg.⁵⁵

Om en övergång från fossila bränslen aktualiseras för tåg färjetrafiken så finns det även möjligheter i GBER att ge stöd till hamnen så att det finns förutsättningar för fartygen att tanka det nya bränslet där. Det är inte bara möjligt att ge stöd till laddnings- och tankningsinfrastruktur som levererar el, vätgas, ammoniak och metanol utan stöd kan också ges för investeringskostnaderna för produktion av förnybar el eller vätgas på plats eller investeringskostnaderna för lagringsenheter för lagring av förnybar el eller vätgas.⁵⁶

Investeringsstöd till kusthamn

Stöd till kusthamnar är under vissa förutsättningar möjligt enligt GBER och därmed undantaget ifrån anmälan till kommissionen.⁵⁷ Investeringsstöd till kusthamn⁵⁸ kan ges till exempel för kostnader, inbegripet planeringskostnaderna, för investeringar i byggande, ersättande eller uppgradering av hamninfrastruktur⁵⁹ samt infrastruktur

⁵² Tröskelvärde för investeringsstöd till miljöskydd, artikel 4.1 s) GBER.

⁵³ Artikel 36b.5 GBER.

⁵⁴ Artikel 36b.6 GBER.

⁵⁵ Artikel 36b.7 GBER.

⁵⁶ Artikel 56b.2a i GBER.

⁵⁷ Artikel 56b samt kapitel 1 i GBER.

⁵⁸ Med kusthamn avses en hamn för mottagande av huvudsakligen havsgående fartyg, artikel 2 punkt 155 GBER.

⁵⁹ Med hamninfrastruktur avses infrastruktur och anläggningar för tillhandahållande av transportrelaterade hamntjänster, till exempel kajplatser som används för förtöjning av fartyg, kajväggar, bryggor och flytande pontonramper i tidvattenområden, inre bassänger, återfyllningar och landåtervinning, infrastruktur för insamling av fartygsgenererat avfall och lastrester samt laddnings- och tankningsinfrastruktur i hamnar som levererar fordon, mobil terminalutrustning och mobil marktjänstutrustning med el, väte, ammoniak och metanol, artikel 2 punkt 157 GBER.

för tillgänglighet⁶⁰. Det är således möjligt, förutsatt att övriga villkor är uppfyllda, att till exempel ge stöd till en hamn för investeringskostnader i tågfarjeläge eller järnvägsspår. För att GBER ska kunna tillämpas krävs att kostnaderna för projektet i sin helhet inte överstiger 143 miljoner euro eller 165 miljoner euro om det är en TEN-T hamn.⁶¹ Vilken stödnivå som är möjlig enligt GBER är beroende av storleken på de stödberättigade kostnaderna för projektet och varierar mellan 60 till 100 procent.⁶²

Förordningen gäller från och med 1 juli 2014 och ska tillämpas till och med den 31 december 2026.

Drift och/eller investeringsstöd till icke-ekonomisk verksamhet

Om behovet av tågfarjetrafiken är begränsat till att säkerställa Försvarmaktens behov eller att i vart fall säkerställa det behovet först för att få en annan eller en kompletterande åtgärd på plats för att säkerställa även det kommersiella godsets behov så kan ett alternativ vara att se på förutsättningarna att ge ersättning för icke-ekonomisk verksamhet⁶³.

Offentlig finansiering av icke-ekonomisk verksamhet som faller inom ramen för statens ansvar är inte statligt stöd och följaktligen krävs ingen anmälan till kommissionen.⁶⁴ Ersättning till icke-ekonomisk verksamhet kan användas både för att täcka driftskostnader och/eller investeringskostnader. Finansiering av icke-ekonomisk verksamhet omfattas inte av statsstödsreglerna men det behöver säkerställas att finansieringen inte kan användas för att korssubventionera ekonomisk verksamhet.

Det som faller under Försvarmaktens ansvar och behov bör vara att betraktas som icke-ekonomisk verksamhet.⁶⁵ Typiskt sett är dock säkerställande av tillgänglighet i form av transporter för allmänhetens behov till exempel sjötransporttjänster en

⁶⁰ Med infrastruktur för tillgänglighet avses varje typ av infrastruktur som krävs för att säkra tillgänglighet land- eller sjövägen eller via floder för användare av en hamn, eller i en hamn, såsom vägar, järnvägsspår, kanaler och slussar, artikel 2 punkt 159 GBER.

⁶¹ Artikel 4.1 ee) GBER.

⁶² Om de totala stödberättigande kostnaderna för projektet uppgår till a) högst 22 miljoner euro så kan 100 procent ges i stöd, b) över 22 miljoner euro och upp till 55 miljoner euro så kan max 80 procent ges i stöd, och c) över 55 miljoner euro och upp till 143/165 miljoner euro max 60 procent ges i stöd, artikel 56b.5 GBER. Kan höjas under vissa förutsättningar med 5-10 procent, jfr artikel 56b.6 GBER.

⁶³ För att en åtgärd ska räknas som ett statsstöd krävs att mottagaren av stödet är ett företag. Med företag avses enheter som bedriver ekonomisk verksamhet. Ekonomisk verksamhet ska tolkas mycket brett och omfattar varje organisation oavsett juridisk form, ägande eller finansiering, som med eller utan vinstsyfte erbjuder varor eller tjänster på en marknad (motsatsen är icke-ekonomisk verksamhet, vilken inte omfattas av statsstödsreglerna). Följaktligen kan en välgörenhetsorganisation, icke-vinstdrivande företag eller en offentlig aktör (till exempel myndighet eller kommunala organ) alla vara ett företag om de har någon ekonomisk verksamhet.

⁶⁴ Artikel 107.1 i fördraget är inte tillämplig om staten agerar "genom myndighetsutövning" eller när offentliga organ agerar "i egenskap av offentliga myndigheter". På engelska "exercise of public powers", punkt 17 i kommissionens tillkännagivande eller "public remit". Det handlar således om att staten agerar inom ramen för statens offentliga uppdrag.

⁶⁵ Se punkt 17 a) i kommissionens tillkännagivande.

ekonomisk verksamhet och vid offentlig finansiering måste statsstödsreglerna beaktas. Beroende på vilket behov tågfarjetrafiken i detta läge ska säkerställa och brådskan så kan finansiering av icke-ekonomisk verksamhet vara mer eller mindre komplex.

Om tågfarjan i detta läge bara används och ersätts för att säkerställa Försvarens behov (här inbegrips inte bara Försvarens egna nyttjande utan även till exempel allierades) så är det enbart fråga om icke-ekonomisk verksamhet. Finansieringen kräver således ingen anmälan till kommissionen.

I det fall tågfarjan istället till exempel inte bara nyttjas av Försvarens utan det även är öppet för andra transportköpare att boka plats på tågfarjan så kan det vara svårt att särskilja vilka investeringskostnader/driftskostnader som är relaterade till vilken typ av verksamhet.⁶⁶ Därför faller i princip den offentliga finansieringen av tågfarjan under kontroll av statligt stöd. Om det inte går att identifiera investerings/driftskostnader hänförliga till icke-ekonomisk verksamhet och det går att visa att den offentliga finansieringen inte överstiger vad som är nödvändigt.

Det är således möjligt, även vid dubbel användning av tågfarjan, att finansiera den icke-ekonomiska verksamheten utan anmälan till kommissionen. Då det är mer komplicerat att säkerställa finansieringen kan det beroende på förutsättningarna ändå vara lämpligt att hantera det enligt något statsstödsrättsligt regelverk eller att överväga anmälan till kommissionen för att säkerställa rättslig trygghet. Särskilt om det finns ett behov av finansiering av tågfarjetrafiken för något annat än Försvarens behov såsom till exempel det kommersiella godset.

Avtal om allmän trafik

När en myndighet ingår avtal om sjötransport för att säkerställa det egna behovet av transport så behöver typiskt sett bara tillämplig upphandlingslag beaktas, se ovan under *Det offentliga agerar som en marknadsekonomisk aktör*. Till exempel om Försvarens upphandlar avtal eller ramavtal om sjötransport eller tillgång till fartyg för att säkerställa Försvarens behov (här inbegrips inte bara Försvarens egna nyttjande utan även till exempel allierades).

Avtal om allmän trafik däremot ska som utgångspunkt handla om att säkerställa sjötransport till medborgarna eller ligga i hela samhällets intresse. Det handlar således om att medlemsstaten anser att marknaden inte tillhandahåller sjötransporter i den utsträckning och på de villkor som medlemsstaten anser nödvändigt.

Av artikel 1 i 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 (härefter förordning 4055/86) följer att det råder frihet för rederier inom unionen, vars fartyg är registrerade på visst sätt, att tillhandahålla sjötransporttjänster (avseende både passagerare och gods) mellan medlemsstater och mellan medlemsstater och tredje land.

⁶⁶ En enhet som bedriver både ekonomisk och icke-ekonomisk verksamhet är att betrakta som ett företag endast med avseende på den ekonomiska verksamheten.

Förordning 4055/86 innehåller ingen reglering om förutsättningar att införa allmän trafikplikt⁶⁷ och/eller att ingå avtal om allmän trafik. Det innebär dock inte att det är förbjudet utan bara att det är de grundläggande förutsättningarna i EUF-fördraget för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse⁶⁸ som gäller.⁶⁹ Rent allmänt innebär uppdraget att tillhandahålla en särskild allmännyttig tjänst tillhandahållandet av tjänst som ett företag, om det beaktar sitt eget kommersiella intresse, inte skulle åta sig i samma utsträckning eller på samma villkor.

I avsaknad av särskilda unionsbestämmelser som fastställer räckvidden för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse har medlemsstaten stor frihet när den definierar ett uppdrag av allmänt ekonomiskt intresse och villkoren för dess genomförande. Omfattningen av den kontroll som kommissionen är behörig att företa i detta hänseende är begränsad till att avse uppenbara fel. Det krävs dock att det finns ett nödvändigt och verkligt behov av transporter.⁷⁰

Förordning 4055/86 innehåller inget krav på samråd eller den andra medlemsstatens godkännande. Åtgärden sträcker sig dock utanför den egna medlemsstatens gränser och det torde därför aktualisera ett behov av samråd/information till den andra medlemsstaten samt information till kommissionen innan åtgärden genomförs.

För ingående av avtal om trafik för att säkerställa den tjänst som definierats som ett uppdrag av allmänt ekonomiskt intresse ska de unionsrättsliga principerna beaktas (icke-diskriminering, proportionalitet, öppenhet/transparens, likabehandling, ömsesidigt erkännande). Då tillämplig upphandlingslag ändå ska tillämpas så torde detta samt att säkerställa förenlighet med statsstödsreglerna inte vara särskilt betungande för den upphandlande myndigheten.

Ersättning som ges av det offentliga för tjänster av allmänt ekonomiskt intresse är inte en fördel och därför inte statligt stöd under förutsättning att Altmark-kriterierna

⁶⁷ Allmän trafikplikt ensamt torde inte vara en lösning för det fall tågfarjetrafiken ska läggas ned till exempel på grund av konkurs eller för låg avkastning så därför berörs inte förutsättningarna för allmän trafikplikt närmare här. Se dock under avsnittet om SGEI de minimis att kombinera allmän trafikplikt med stöd. Om behöver ge mer stöd än vad SGEI de minimis tillåter krävs istället anmälan till kommissionen.

⁶⁸ På engelska services of general economic interest eller public service.

⁶⁹ Se om tjänst av allmänt ekonomiskt intresse i artiklarna 14 och 106.2 i EUF-fördraget, i protokoll nr 26 som åtföljer EUF-fördraget, samt artikel 36 i Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna.

⁷⁰ Enligt Tribunalen bör en medlemsstat kunna visa att omfattningen av tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse är begränsad till det transportbehov som inte kan säkerställas av marknaden. Det kan medlemsstaten göra i tre steg genom att identifiera användarnas behov (1) och i vilken omfattning marknaden ensamt kan tillgodose detta behov (identifiera brist på transport) (2) samt att visa att det inte är tillräckligt med allmän trafikplikt utan ersättning (3). Det sista steget (3) avser att säkerställa att medlemsstaten vidtar den minst ingripande åtgärden för att nå sitt mål när väl behovet identifierats dvs. om tjänsten av allmänt ekonomiskt intresse kan säkerställas genom allmän trafikplikt och/eller avtal om allmän trafik. T366/13 (dom 1 mars 2017, Republiken Frankrike mot Europeiska kommissionen) och T-454/13 (dom 1 mars 2017, Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNM) mot Europeiska kommissionen).

är uppfyllda.⁷¹ Det handlar något förenklat om att säkerställa att inte mer ersättning än vad som är nödvändigt ska ges för tjänsten. Kommissionen har i sitt meddelande om tillämpning av reglerna om statligt stöd på tjänster av allmänt ekonomiskt intresse utvecklat vad den anser krävs för att uppfylla respektive kriterium.⁷² Den upphandlande myndigheten kan typiskt sett säkerställa uppfyllelse av Altmark-kriterierna genom ett upphandlingsförfarande och att i upphandlingsdokumenten bocka av att de förutsättningar som kommissionen anser bör vara på plats är omhändertagna.

För det fall det inte finns förutsättningar att uppfylla Altmark-kriterierna eller om det finns en osäkerhet kring förutsättningarna att klara villkoren, och andra undantag ifrån anmälan inte är tillämpliga, så kan medlemsstaten istället välja att anmäla åtgärden till kommissionen. För att kommissionen ska godkänna åtgärden krävs att villkoren Europeiska unionens rambestämmelser för statligt stöd i form av ersättning för offentliga tjänster (2012/C 8/03) är uppfyllda.

Det ovanstående avser ekonomisk verksamhet för det fall det är ersättning för icke-ekonomisk verksamhet så är det inte fråga om statligt stöd. Om mottagaren utför både icke-ekonomisk och ekonomisk verksamhet behöver det säkerställas att ersättning för den icke-ekonomiska verksamheten inte kan korssubventionera den ekonomiska verksamheten.

Allmän trafikplikt och stöd

Allmän trafikplikt (en förpliktelse om allmän trafik) är generella krav som införs på en rutt till exempel krav om vilka hamnar som skall anlöpas, regelbundenhet, kontinuitet, turtäthet, kapacitet att utföra tjänsten, fraktsatser och bemanning av fartyget.⁷³ Förordning 4055/86 innehåller inget krav på samråd eller den andra medlemsstatens godkännande. Åtgärden sträcker sig dock utanför den egna medlemsstatens gränser och det torde därför aktualisera ett behov av samråd/information till den andra medlemsstaten samt information till kommissionen innan åtgärden genomförs. Det torde dock inte påverka tiden för införandet i och med att det inte krävs något godkännande. Medlemsstaten ska välja den åtgärd som är minst ingripande för att nå sitt mål.

⁷¹ Det krävs att samtliga fyra kriterier är uppfyllda, se dom C-280/00, punkterna 86–93. Altmark-kriterierna (i) Företaget som får offentlig finansiering för att tillhandahålla en tjänst av allmänt ekonomiskt intresse ska formellt ha fått i uppdrag att tillhandahålla tjänsten, och de skyldigheter som ingår ska vara klart definierade. (ii) Parametrarna för beräkning av ersättningen måste vara fastställda på förhand på ett objektiva och transparent sätt. (iii) Ersättningen får inte vara högre än vad som krävs för att helt eller delvis täcka kostnaden för att tillhandahålla tjänsten, med beaktande av relevanta intäkter och en rimlig vinst för att fullgöra skyldigheterna, och (iv) I de fall där mottagaren inte väljs ut genom ett offentligt upphandlingsförfarande, som möjliggör att tjänsten tillhandahålls samhället till lägsta möjliga kostnad, ska nivån på den beviljade ersättningen fastställas på grundval av en analys av de kostnader som ett välskött typiskt företag skulle ådra sig vid fullgörandet av skyldigheterna, med beaktande av relevanta intäkter och en rimlig vinst.

⁷² Avsnitt 3.2 i Meddelande från kommissionen om tillämpningen av Europeiska unionens regler om statligt stöd på ersättning för tillhandahållande av tjänster av allmänt ekonomiskt intresse (2012/C 8/02).

⁷³ Det ska vara villkor som rederier på linjen i fråga, om det tog hänsyn till sina egna kommersiella intressen, inte skulle uppfylla över huvud taget eller inte skulle uppfylla i samma utsträckning eller på samma villkor.

En allmän trafikplikt säkerställer dock inte att någon trafik kommer att bedrivas. Det är endast när ett rederi trafikerar eller har för avsikt att trafikera linjen som omfattas av allmän trafikplikt som det måste fullgöra de ålagda förpliktelserna. I en situation där trafiken på en linje ska läggas ned är därför allmän trafikplikt som en ensam åtgärd inte en lösning. Däremot i kombination med ett stöd såsom till exempel SGEI-de minimis eller avtal om allmän trafik. Om det krävs större belopp eller Altmark-kriterierna inte kan uppfyllas krävs att stödordningen anmäls och godkänns av kommissionen.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se