

STYRMEDEL OCH ÅTGÄRDER MED SYFTE ATT ÖKA ANDELEN INTERMODALA TRANSPORTER

DEL 2 - STYRMEDEL

2019-02-15



STYRMEDEL OCH ÅTGÄRDER MED SYFTE ATT ÖKA ANDELEN INTERMODALA TRANSPORTER

DEL 2 – STYRMEDEL

KUND

Trafikanalys

Torsgatan 30
113 21 Stockholm
Tel: +46 10 7225000

KONSULT

WSP Advisory

Box 13033
WSP Sverige AB
402 51 Göteborg
Besök: Ullevigatan 19
Tel: +46 10 7225000
wsp.com

KONTAKTPERSONER

Trafikanalys

Pia Bergdahl
Tel: +46 10 414 42 39
pia.bergdahl@trafa.se

WSP Advisory

Daniel Moback
Tel: +46 10 722 71 75
daniel.moback@wsp.com

UPPDRAGSNAMN

Kartläggning av styrmedel med syfte att öka andelen intermodala transporter

UPPDRAGSNUMMER

10277775

FÖRFATTARE

Adriana Huelsz Prince
Emma Olofsson
Daniel Moback

DATUM

2019-02-15

GRANSKAD AV

Daniel Moback

INNEHÅLL

1	INLEDNING	5
1.1	Bakgrund	5
1.2	Syfte	5
1.3	Metod	5
1.4	Omfattning	6
1.5	Rapportens disposition	6
2	TYSKLAND	7
2.1	Beskrivning av landets förutsättningar	7
2.2	Stödordning för att främja nya intermodala transporttjänster - N 238/2004	9
2.3	Finansiering av terminalinvestering för privata företag - SA.46341	13
2.4	Stöd till infrastruktur i Sachsen - N 640/2008	17
3	ÖSTERRIKE	20
3.1	Beskrivning av landets förutsättningar	20
3.2	Innovationsfrämjande program för intermodala godstransporter - SA 41100 (2015/N)	22
3.3	Stöd för utförande av järnvägstransporter – SA.48390	26
3.4	Stöd för sidospår och kombiterminaler - SA.48485	29
4	BELGIEN	33
4.1	Beskrivning av landets förutsättningar	33
4.2	Strukturellt stöd för kombinerade transporter till och från flamländska hamnar - SA.50584	35
4.3	Stöd för utförande av godstransporter på järnväg – SA.47109	38
5	FRANKRIKE	41
5.1	Beskrivning av landets förutsättningar	41
5.2	Ekonomiskt stöd per omlastad intermodal transportenhet - SA.37881	43
6	SCHWEIZ	46
6.1	Beskrivning av landets förutsättningar	46
6.2	Subvention av trafikeringsavgiften på järnvägssträckor	48
6.3	Mineralölsteuerverwendungsgesetz (MinVG)	50
6.4	Investeringsbidrag för nybyggnation av terminaler samt driftsbidrag för godstransporter på järnväg	52
7	USA	54
7.1	Beskrivning av landets förutsättningar	54
7.2	TIGER/BUILD-bidrag	56
8	SAMMANFATTNING	58
8.1	Driftsstöd	58
8.2	Investeringsstöd	61
8.3	Kombinerade Drifts- och investeringsstöd	62
8.4	Indirekt ekonomiskt driftsstöd	63

8.5 Investerings- och upprustningsbidrag

63

REFERENSER

64

1 INLEDNING

1.1 BAKGRUND

Trafikanalys har regeringens uppdrag att analysera behovet av att främja intermodala godstransporter och hur det kan ske (N2018/04589/TS). Regeringen har ambitionen att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Omlastning utgör en merkostnad för de transportföretag som väljer intermodala trafikupplägg med sjöfart eller järnväg. Detta bidrar till att intermodala transportupplägg väljs bort till förmån för trafikslag som kan genomföra hela transporten utan omlastning. Flera länder inom EU har infört styrmedel för att främja intermodala godstransporter, till exempel Tyskland, Belgien, Frankrike, Schweiz, Österrike och Tjeckien.

1.2 SYFTE

Uppdraget som redovisas i denna rapport har syftat till att kartlägga och beskriva hur ekonomiska styrmedel (finansiella stöd) och andra åtgärder används i syfte att stimulera till intermodala godstransporter samt att översiktligt belysa erfarenheter och analysera för- och nackdelar med åtgärderna. I uppdraget ingick också att brett beskriva och analysera marknaden för intermodala godstransporter i Sverige idag och dess framtida utvecklingspotential. I denna delrapport redovisas genomförd kartläggning

1.3 METOD

Arbetet har genomförts genom en desktop research, i vilken flertalet dokument och hemsidor har studerats.

WSP inledde arbetet genom att ta fram en "bruttolista", innehållandes flertalet identifierade styrmedel och åtgärder¹. Denna stämdes sedan av med Trafikanalys och arbetades gemensamt ned till en "nettolista", vilken innefattar de styrmedel/åtgärder som har detaljstuderats. I detaljkartläggningen besvarades följande frågeställningar för respektive styrmedel/åtgärd:

- Vilka styrmedel och andra åtgärder har använts och hur har syftet med åtgärderna formulerats?
- Till vad och till vem riktas åtgärderna? Vilka typer av företag får del av åtgärderna? Vilka trafikslag är närmast berörda?
- Följande frågor avser särskilt ekonomiska styrmedel (dvs. finansiella stöd);
 - Vilken typ av stöd avses? Vilka villkor är förknippade med stödet? För vilken tidsperiod ges stödet? Hur stor är stödandelen? Finns det maxbelopp?
 - Hur ser administration för ansökan inkl. uppföljning och kontroll av stöd ut?
 - Hur är finansiella stöd finansierade?
 - Hur förhåller sig finansiella stöd till EU:s regler för statsstöd?
- Har det gjorts några uppföljningar av hur och i vilken omfattning styrmedel och andra åtgärder har använts och i så fall till vilka resultat?
- Har styrmedel och åtgärders effekter utvärderats och i så fall till vilka resultat?

¹ Denna finns i Bilaga med namn: 10277775_Styrmedel_Del2_Kartläggning_Bilaga2_Bruttolista_20190215

1.4 OMFATTNING

Detaljkartläggningen som redovisas i den här rapporten innefattar bara de styrmedel som inkluderar stöd för intermodala transporter på järnväg. Ekonomiska styrmedel som syftar till att stödja *enbart* intermodala transporter på vattenvägar eller *enbart* järnvägstransporter med vagnslast alternativt lastbilståg har inkluderats i ovan nämnda bruttolista, men har inte studerats i detalj. Icke direkt ekonomiska styrmedel – såsom skatter, policyförändringar, etc. – har inte heller detaljstuderats.

Kartläggningen omfattar styrmedel i följande länder:

- Belgien
- Frankrike
- Schweiz
- Österrike
- Tyskland
- USA

1.5 RAPPORTENS DISPOSITION

Nedan redovisas kartläggningen land för land. Kapitlen inleds med en beskrivning av det aktuella landets unika förutsättningar, följt av redovisning av de identifierade styrmedlen i det aktuella landet. Rapporten avslutas med en sammanfattning över de studerade styrmedlen.

2 TYSKLAND

2.1 BESKRIVNING AV LANDETS FÖRUTSÄTTNINGAR

2.1.1 Transportpolitik

Tyskland är ett federalt organiserat land bestående av 16 delstater. Delstaterna representeras mot den federala regeringen via den andra kammaren (Bundesrat). Enligt subsidiaritetsprincipen ska delstaterna kontrollera allt själva, så länge de inte bättre kan kontrolleras på nationell nivå (Ruhort, & Schöller-Schwedes, 2008).

Den federala regeringen ("Bund") reglerar lufttransporter och federala järnvägar. Nästan hela järnvägsinfrastrukturen ägs och drivs av DB Netz AG, en filial till det federala järnvägsföretaget Deutsche Bahn AG (DB) vilket är formellt privatiserat men ägs till 100 procent av tyska staten. Staten är också ansvarig för att tillhandahålla och underhålla största delen av infrastrukturen för inlandssjöfart medan delstaterna äger de flesta hamnar (några sjöhamnar är dock delvis privatiserat) (Fichert, 2016).

Regeringen kan också besluta att upprätta ett enhetligt regelverk för sjöfart, inre vattenvägar, vägtrafik, och icke-federala järnvägar. Utöver detta ger EU-förordningar och direktiv en ganska tät ram för transportpolitiska beslut. Tyskland har fastställt mål för att minska koldioxidutsläppen som ligger över det europeiska genomsnittet (Fichert, 2016).

Tillhandahållning av ny infrastruktur i Tyskland har relativt höga kostnader och planeringsprocesser varar under ganska lång tid. Detta beror på stränga bestämmelser om miljöskydd och krav på medverkan från medborgarnas och icke-statliga organisationer (Fichert, 2016).

År 2015 publicerades dokumentet "Aktionsplan godstransport och logistik – Mot en hållbar och effektiv framtid" (BMVI, 2015) vilket svarar på utmaningar för godstransporter och har följande delsyfte:

1. Öka investeringar i infrastruktur, baserat på en högre andel av användaravgifter
2. Främja innovationer som alternativa bränslen
3. Digitalisering, t.ex. automatiserad körning.

I dokumentet nämns inget särskilt mål angående intermodala transporter. Det innehåller dock vissa åtgärder för att förstärka och främja järnvägstrafik, såsom att genomföra en "Rail Freight Masterplan" för att boosta godstransport på järnväg, åtgärda flaskhalsar i järnvägssektorn, möjliggöra längre tåg, utnyttja de fördelar som den europeiska järnvägstrafiken erbjuder, säkerställa tillräckligt finansiering för privat-ägda kombiterminaler, och förbättra driftskompatibiliteten på järnvägarna.

Det finns dock samtidigt många åtgärder som även förstärker godstrafik på väg såsom att tillåta längre lastbilar.

2.1.2 Infrastruktur

Tabell 1 ger en överblick av landets transportinfrastruktur samt de geografiska och demografiska förutsättningar som har påverkan på godstransporter.

Tabell 1: Sammanfattning av Tysklands transportinfrastruktur, geografiska och demografiska förutsättningar.

Befolkningsstäthet	237 pers/kvm (World Bank, 2017), ganska jämn fördelning över hela landet
Areal	357 380 kvkm (World Bank, 2017)
Antal gränsländer	9
Naturresurser:	kol, brunkol, naturgas, järnmalm, koppar, nickel, uran, potash, salt, byggmaterial, trä, jordbruksmark
GDP	3,7 biljoner EUR (femte största ekonomin i världen ² och Europas största, ledande exportör av maskiner, fordon, kemikalier och hushållsutrustning.)
Km kust	2 389 km (CIA, 2018)
Km järnväg:	33 590 km i 2015 (CIA, 2018)
Km väg:	645 000 km i 2010 (CIA, 2018)
Km vattenvägar	7,467 km i 2012 (största antal gods via Danube)
Antal intermodala terminaler	Ca 136 kombiterminaler (inklusive hamnar) (KombiKonsult, 2018)
Antal flygplatser	318 i 2017 (CIA, 2018)

2.1.3 Godstransporter

Enligt rapporten Analysis of the EU Combined Transport (EU, 2017a) är Tyskland den största marknaden för inrikes intermodala transporter i Europa, och är även del av de intra-EU korridorer med störst volym, både i TEU:s och ton. Dock är Tyskland också den största europeiska marknaden för landbaserade godstransporter, inklusive väg. Största containerhamnar i TEU:s är Bremen/Bremerhaven (5,535,000 TEU:s) och Hamburg (8,910,000 TEU:s) (CIA, 2018). I Tyskland utgörs 63% (313 000 miljoner ton) av alla godstransporter på väg, 22% (112 000 miljoner tonkm) på järnväg och 16% (80 000 miljoner tonkm) på inre vattenväga (OECD, 2017).

² I PPP-termer

2.2 STÖDORDNING FÖR ATT FRÄMJA NYA INTERMODALA TRANSPORTTJÄNSTER - N 238/2004

Informationen för detta styrmedel är hämtat från Europeiska Kommissionens beslutsdokument (EC, 2005) om inget annat anges.

2.2.1 Tidsperiod

Under åren 2005–2008.

2.2.2 Typ av styrmedel

Ekonomiskt driftsstöd.

2.2.3 Motivering: Vilket problem/utmaning kommer åtgärden att lösa?

Den prognostiserade ökningen av efterfrågan på godstransporter i Tyskland förväntas intensifiera kapacitetsbristen i landets väginfrastruktur om inte mer godstransporter flyttas över till alternativa transportslag, t.ex. via nya kombinerade transporttjänster. Dock finns det vissa ekonomiska risker som hindrar startandet av nya kombinerade transporttjänster.

2.2.4 Syfte

Styrmedlet har som huvudsyfte att skapa nya möjligheter för utnyttjande av befintlig kapacitet i vattenvägs- och järnvägsinfrastruktur. Ett delsyfte är att främja införandet av nya kombinerade transporttjänster genom ett ekonomiskt stöd som minskar de ekonomiska riskerna associerade med detta. Ett annat delsyfte är att främja införing av innovativa tekniker i intermodala transporter för att öka dess effektivitet och attraktivitet.

För varje 15 miljoner euro investerade förväntas resultatet av åtgärden vara en överflyttning av 545 200 000 tonkilometer från väg till järnväg och vattenväg.

2.2.5 Kort beskrivning

Stöd för införandet av nya kombinerade transporttjänster. Omfattar både ett "startstöd" i form av ett driftsstöd som ges under de första verksamhetsåren, samt investeringsstöd för utrustning inklusive innovativa tekniker. Infrastrukturkostnader ingår ej.

2.2.6 Mottagare

Alla EU-företag som är etablerade eller åtminstone har verksamhet i Tyskland och inte är deklarerad i konkurs, insolvent, etc. Mer detaljerade information hittades inte.

2.2.7 Budget

Upp till 15 miljoner euro per år är avsatta för programmet. Huruvida hela budgeten kommer att användas beror på vilka projekt som får stöd under året.

2.2.8 Om driftsbidrag; För vilken tidsperiod ges stödet?

Driftskostnader av en ny transporttjänst finansieras under en period av upp till tre år.

2.2.9 Finansieringsgrad

Startstödet finansieras med upp till 30 procent av driftskostnaderna av en ny transporttjänst under en period av upp till tre år.

Investeringsstöd finansieras med upp till 30 procent av de berättigade kostnaderna.

Bidraget begränsas till ett maximalt belopp vid beviljande, men detta belopp specificeras inte i något beslutsdokument (BVBW, 2005).

2.2.10 Berättigade kostnader

För startstöd:

1. Inhyrning eller avskrivningskostnader av intermodala lastenheter (förutom ISO-containrar), upp till högst de bevisade extrakostnaderna.
2. Inhyrning eller avskrivningskostnader av järnvägsfordon samt inlands- och kustfartyg.
3. Infrastrukturavgifter.
4. Kostnader som är relaterat till användning av innovativa logistiklösningar och informationssystem förutsatt att de är testade och godkända.
5. Kostnader för personalutbildning samt spridning av projektresultat, inklusive aktiviteter för att informera potentiella användare om den nya transporttjänsten.
6. Operativa kostnader (löner, underhåll, förbrukningsvaror) som är direkt relaterade till utförandet av den nya tjänsten.

För investeringsstöd:

Upphandling av specialutrustning, särskilt innovativa tekniska lösningar som behövs för att utveckla transporttjänsten och öka överflyttningspotentialen. Detta omfattar både innovativa omlastningstekniker (främst horisontell omlastning och fordon med permanent omlastningsutrustning), samt informationssystem (förutsatt att de är testade och godkända³).

2.2.11 Villkor

1. Förstudier, även om de är relaterade till åtgärden, samt forskning och utveckling är inte berättigade.
2. Åtgärden bör inte stödjas av andra offentliga medel.
3. Företag som inte uteslutande utför intermodala transporter måste tillhandahålla bevis för separat bokföring.
4. Sökande ska visa att bidraget inte kommer negativt påverka befintliga kombinerade transporttjänster, det vill säga att den nya tjänsten ska resultera i överföring från vägtransporter och inte från andra befintliga intermodala transporterbjudanden.
5. Sökare ska bevisa att åtgärden inte kan vara ekonomiskt genomförbart utan stöd. Det måste dock vara tydligt att ekonomisk effektivitet kommer att uppnås när subventionen har löpt ut.
6. Den totala finansieringen av åtgärden, med beaktande av stödet, måste säkerställas.
7. Åtgärden som ska finansieras får inte ha påbörjats vid inlämning av ansökan.
8. Bevis för överensstämmelse med miljökravet ska lämnas i form av inlämnande av fordonsregistrering.

³ Till exempel via förstudier eller genomförbarhetsstudier

För startstöd:

9. Stöd ges endast för kostnader relaterat till nya transportupplägg som inte är befintliga när ansökan skickas. Kostnader för befintliga upplägg ingår bara om deras modifiering/utvidgning (t.ex. ytterligare tågavgångar) orsakar en överflyttning från väg till järnväg/vattenvägar.
10. Bara nationella kombinerade transporter kan stödjas. För gränsöverskridande transporter stöds bara den del som utförs på tysk mark.
11. Om tjänsten blir lönsam före stödperiodens slut, upphör stödet. Detta eftersom stödet syftar att minska risken för förlust men inte för att öka lönsamheten.
12. Om målet inte uppnås under den budgeterade perioden upphör betalningen av subventionen.

För investeringsstöd:

Stödmottagaren ska säkerställa användningen av upphandlade utrustning/system inom den avtalade perioden. Om den subventionerade utrustningen säljs före avtalstidens utgång eller inte används för åtgärden i den överenskomna omfattningen, måste stödmottagaren återbetala subventionen.

2.2.12 Kontrollsystem

Avsnitt 44 av de allmänna förvaltningsföreskrifterna i den federala budgetkoden samt avsnitt 48–49 av förvaltningsprocesslagen (Verwaltungsverfahrensgesetz, VwVfG) gäller för bevis och granskning av användningen och eventuell uppsägning/återhämtningen av bidraget.

Orimlig snedvridning av konkurrensen hindras genom att granska volymernas utveckling inom godkännandeperioden, se även punkt 4 i "Villkor".

Ändringar av den subventionerade trafiken som väsentligt påverkar betalningen och omfattningen av subventionerna ska utan dröjsmål meddelas till den beviljande myndigheten.

Betalningssättet (engångsbetalning eller avbetalning) skiljer sig mellan stödmottagare och beror på individuell finansieringsplan. Generellt kommer 50 procent av de överenskomna medlen betalas för uppstart av transporttjänsten, och slutbetalningen sker efter utgången av den period som överenskommit för granskningen av betalningsvolymen (BVBW, 2005).

2.2.13 Ansökningsprocess

Ansökan ska lämnas till den federala järnvägsmyndigheten (Eisenbahn-Bundesamt, EBA) för projekt som gäller järnväg eller till generaldirektoratet för vattenvägar och sjöfart (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, WSV) för projekt relaterat till vattenvägar och sjöfart.

Det avgörande utvärderingskriteriet är det förväntade trafiköverföring från väg till alternativa transportslag.

Beviljandet, godkännandet och betalning av stödet ska utföras enligt avsnitt 44 av de allmänna förvaltningsföreskrifterna för den federala budgetkoden (Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung, VV-BHO).

De beviljande myndigheterna ska säkerställa ett enhetligt ansöknings- och bedömningsförfarande för alla ansökningar. Varje ansökan är en bedömning från fall till fall, med beaktande av de enskilda omständigheterna i åtgärden.

Sökande ska tillhandahålla vissa dokument såsom handlingsplan, en uppskattning av vilken kundpotential som ska omfattas av åtgärden, kartor över det geografiska området och dess transportnätverk, samt bevis för att den totala finansieringen är säkerställd (BVBW, 2005).

Information om huruvida ansökningsprocessen sker löpande eller årligen har inte kunnat hittas.

2.2.14 Hur finansieras stödet

Ej specificerat.

2.2.15 Förhållande till EU:s regler för statsstöd

Enligt Artikel 87 (1) i EG-fördraget är åtgärder som snedvrider den interna marknaden och som påverkar handeln mellan medlemsstaterna ej tillåtna, om inte annat anges i fördraget. Med denna åtgärd kommer vissa företag att få stöd medan andra företag som eventuellt är konkurrenter inte får det, vilket hotar att sneddriva intern konkurrens.

För att ta beslut utredde Europeiska kommissionen åtgärden närmare. Utredningen konkluderade att stödet är förenligt med fördraget enligt artikel 87 (3 – c). Detta eftersom stödordningen innehåller rimliga villkor samt riktar sig mot att främja intermodala transporter som är en prioritet för den europeiska transportpolitiken. De avses inte påverka handeln på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.

2.2.16 Lärdomar

Ingen information funnen.

2.2.17 Genomförda uppföljningar och bedömning av effekter

Ingen information funnen.

2.2.18 Rättslig grund

Stödet regleras av *Direktiv (administrativ föreskrift) för främjande av ny transport inom kombinerad transport med järnväg och vattenvägar*⁴ samt Allmänna administrativa bestämmelser i den federala budgetkoden (VV-BHO) enligt avsnitt 44 BHO⁵ (BVBW, 2005)

Stödet är godkänd av den Europeiska Kommissionen under N 238/2004.

⁴ Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße

⁵ Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur Bundeshaushaltsordnung (VV-BHO) zu § 44 BHO. Hänvisas till https://www.jurion.de/gesetze/vv_bho/30.1/

2.3 FINANSIERING AV TERMINALINVESTERING FÖR PRIVATA FÖRETAG - SA.46341

2.3.1 Tidsperiod

I olika utformningar sedan 1998 och senare under tidsperioderna 2002-2005, 2006-2008, 2009-2011, 2012-2015, 2016, och 2017-2021.

2.3.2 Typ av styrmedel

Ekonomiskt investeringsstöd.

2.3.3 Motivering: Vilket problem/utmaning kommer åtgärden att lösa?

Kapacitetsbrist i landets intermodala terminaler.

2.3.4 Syfte

Det övergripande målet med styrmedlet är att stödja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och vattenvägar genom intermodala transporter.

Det specifika målet är att utöka den totala hanteringskapaciteten i Tyskland med i genomsnitt 9 000 godsenheter för varje miljon euro investerad (BMVI, 2017).

2.3.5 Kort beskrivning

Investeringsstöd med upp till 80 procent för byggande och expansion av intermodala terminaler.

2.3.6 Mottagare

Privata företag/terminaler som äger marken där kombiterminalen ligger, alternativt har ett långtidshyresavtal med markägaren (BMVI, 2017).

2.3.7 Budget

Cirka 92 miljoner euro per år under perioden 2012-2015, samt 2016 (EC, 2011) (EC, 2015b) .

Budget för perioden 2017-2021 är inte specificerad.

2.3.8 Om Driftsbidrag; För vilken tidsperiod ges stödet?

N/A

2.3.9 Finansieringsgrad

Upp till 80 procent bidrag för terminalens berättigade infrastrukturkostnader. Dessutom finns det två andra faktorer:

- Storlek av bidraget bestäms enligt nuvärdesmetoden (Net Present Value, NPV⁶), så att NPV med bidraget ska vara = 0.
- Den resulterande minskningen i omlastningskostnader ska inte vara mer än 33 euro per lastenhet, eller 15 euro per lastenhet i terminaler lokaliserade nära sjöhamnar (BMVI, 2017).

⁶ Också kallat diskonteringsmetoden. Den avser bara investering + kassaflöden och inte samhällsekonomisk nytta.

2.3.10 Berättigade kostnader

Kostnader som ingår omfattar:

1. Förvärv av mark.
2. Landbaserad infrastruktur (t.ex. byggnads-, jord-, järnvägs- och vägförbindelser, omlastnings- och förrådsområden, byggnadskonstruktion och åtgärder baserade på officiella bestämmelser).
3. Supra-struktur (t.ex. mobil omlastningsutrustning, terminalutrustning).
4. Planeringskostnader. (BMVI, 2017)

2.3.11 Villkor

Skyldigheter:

- Terminalen ska vara öppen för allmän användning (non-discriminatory access), på ett icke-diskriminerande sätt.
- Terminalen ska vara i drift i minst 10 eller 20 år beroende på stödnivå. Om terminalen inom denna tid slutar att bedriva verksamhet, alternativt avvecklar, återställer, säljer eller hyr ut sina av stödet finansierade anläggningar inom denna tidperiod ska motsvarande del av bidraget återbetalas med ränta.

Vid ansökan:

- Sökare ska bevisa ett nationalekonomiskt värde⁷ minst 4 gånger större än finansieringsvärdet.
- Projektet ska följa villkor avseende konkurrenslagor och bevisa att finansiering inte förväntas påverka konkurrensen (se Förhållande till EU:s regler för statsstöd).
- Sökare ska bevisa att, om projektet skulle finansieras med endast privat kapital, skulle detta inte leda till terminalens ekonomiska livskraft, d.v.s. NPV skulle vara negativt utan bidraget.
- Kombiterminalen ska vara ansluten till den publika transportinfrastrukturen.
- Bidraget får inte vara så stort att det ger stora kostnadsfördelar till en enskild terminal. Detta säkerställs genom att ställa följande krav:
 - Beräkning av NPV: Värdet ska vara negativt om stödet inte tas med i beräkningarna, och ska vara noll när stödet gör det.
 - Minskning i omlastningskostnader ska inte vara mer än 33 euro per lastenhet, eller 15 euro per lastenhet när det gäller terminaler lokaliserade nära sjöhamnar.
- Sökare ska bevisa att bidraget inte förvränger konkurrensen (enligt beräkning av ekonomiska förmåner)
- Projektet har inte påbörjats innan bidragsansökan lämnas in.

(BMVI, 2017)

2.3.12 Kontrollsystem

Den icke-diskriminerande tillgången till terminalerna samt kravet på att hålla terminalen i drift i 20 år övervakas av EBA/WSV samt den nationella nätverksbyrån Bundesnetzagentur (BMVI, 2018).

⁷ Enligt en samhällsekonomisk beräkning inklusive externa effekter

2.3.13 Ansökningsprocess

Intresserade investerare lämnar in sina ansökningar om bidrag till den federala järnvägsmyndigheten (Eisenbahn-Bundesamt, EBA) för projekt som gäller väg-järnväg eller järnväg-järnväg, och till generaldirektoratet för vattenvägar och sjöfart (Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, WSV) för projekt relaterat till vattenvägar och sjöfart. EBA och WSV beslutar om godkännande av federala medel i enlighet med riktlinjerna och enligt eget omdöme, men inom den tillgängliga budgeten (BMVI, 2018).

Dokument som sökarna ska leverera i ansökningsprocessen omfattar:

- Lönsamhetsanalys enligt nettonuvärdesmetoden (NPV).
- Beräkning av ekonomiska förmåner.
- Finansieringsplan.
- Konstruktionsstart och icke-diskriminerande tillgång av faciliteterna.
- Deklaration om korrekt tillämpning av direktivet om korruptionsskydd.
- Master data sheet (såsom terminalnamn, lokalisering, företag som söker om bidrag)
- Analys av förväntade effekter på överflyttning av gods från väg och beskrivning av hur projektet kommer att påverka konkurrensen i dess upptagningsområde.

Sökarna kan få stöd av myndigheter under utformningen av ansökan för att säkerställa att den uppfyller de formella kraven samt för att eliminera tvetydigheter och eventuella fel⁸.

Resultatet av granskningen av bidragsansökan ska meddelas sökanden snarast, men senast tre månader efter att alla handlingar som krävs för beslutet har lämnats in (Eisenbahn-Bundesamt, 2018) (Allianz pro schiene, 2017) (BMVI, 2018)

2.3.14 Hur finansieras stödet

Stödet finansieras med nationella medel. Mer information hittades inte.

2.3.15 Förhållande till EU:s regler för statsstöd

Bidraget evaluerades av den Europeiska Kommissionen och det bedöms vara förenligt med Artikel 107.1 i EUF-fördraget (EC, 2015b). Enligt detta ska offentligt stöd som beviljas ett företag inte ge företaget en ekonomisk fördel som kan snedvrída konkurrensen och funktionen av den inre europeiska marknaden (EC, 2012a).

2.3.16 Genomförda uppföljningar och bedömning av effekter

Under 2015/2016 genomförde den tyska Bundesfinanzministerium, på uppdrag av Bundeskabinett, den första utgiftsoversynen av finansieringsriktlinjerna tillsammans med andra berörda myndigheter.

Resultaten visade att målen för finansieringsprogrammet hade uppnåtts. Den beräknade minskningen av CO₂-utsläpp var cirka 2 miljoner ton, och godsöverflyttningen från väg till andra trafikslag uppgick till 28,4 miljarder tonkilometer godstransporter (Bundesfinanzministerium, 2016).

⁸ Myndigheter ger dock inga uttalanden om det planerade projektets tekniska och rättsliga tillåtlighet.

Rapporten visade också att inte all tillgänglig budget hade använts till programmets syfte, utan endast cirka 53 procent. På grund av politiska aspekter har några fonder använts för ej-relaterade projekt och inte för att stötta byggnation av kombiterminaler.

Ändringsförslag som identifierades i den översyn som genomfördes infördes i den uppdatering av riktlinjerna som gjordes 2017. Bland annat har det finansiella kravet på den sökande minskat, mer kostnader är finansieringsberättigade samtidigt som den byråkratiska processen blivit enklare (Bundesfinanzministerium, 2016).

Förbundsministeriet för transport och digital infrastruktur (BMVI) bedömer att programmet har resulterat i en minskning av omlastningskostnader från mellan 26 och 31 euro, till 18 euro per godsenshet. Enligt den tyska järnvägsmyndigheten har 40 terminalplatser mellan 1998 och 2010 nybyggts eller utbyggts med en investering på 400 miljoner euro, vilket har möjliggjort hantering av cirka 2,5 miljoner lastningsenheter (FIS, 2018).

2.3.17 Lärdomar

Nuvärdesmetoden (Net Present Value, NPV) som används för att bestämma bidragets storlek har visat sig vara framgångsrik, särskilt eftersom det ger en standardiserad beräkningsmetod som gör det möjligt att behandla alla sökanden lika.

Stödet som erbjuds sökarna i ansökningsprocessen är speciellt användbart för små och medelstora företag för vilka ansökningsprocessen annars kan vara för tids- och resurskrävande.

Om den totala budgeten för programmet är mycket större än nödvändigt riskerar fonderna att användas för ej-relaterade syften vilket kan vara missvisande vid redovisning av projektets resultat (Bundesfinanzministerium, 2016).

2.3.18 Rättslig grund

Sedan 1998 har den tyska regeringen givit privata företag stöd för nybyggande och expansion av intermodala terminaler under *Riktlinjerna för främjande av omlastningsanläggningar för kombinerade transporter* (Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs). Under perioden 2002-2005⁹ registrerades programmet för första gången i europeiska State Aid cases, och förlängdes för perioderna 2006-2008¹⁰ och 2009-2011¹¹.

För perioden 2012-2015¹² omformades och utvidgades programmet, och riktlinjens namn ändrades till *Riktlinjerna för främjande av omlastningsanläggningar för kombinerade transporter för icke-statliga företag*. Programmet förlängdes då till år 2016¹³, och år 2017 förlängdes programmet för tredje gången, då för perioden 2017-2021 (BMVI, 2018) (Allianz pro schiene, 2017).

Den rättsliga grunden i Tyskland är den federala budgetlagen (Bundeshaushaltsgesetz) och den federala budgetförordningen (Bundeshaushaltsordnung), samt de Allmänna administrativa bestämmelserna i den federala budgetkoden (VV-BHO) enligt avsnitt 23 och 44.

Nuvarande stödet är godkänt av den Europeiska Kommissionen under numret: SA.46341.

⁹ State aid N 406/2002

¹⁰ N 397/2005

¹¹ N 304/2008

¹² SA.33486

¹³ SA.43008

2.4 STÖD TILL INFRASTRUKTUR I SACHSEN - N 640/2008

Information om styrmedlet är hämtat från Europeiska Kommissionens beslutsbrev (EC, 2010).

2.4.1 Tidsperiod

Styrmedlet var i bruk från 1 januari 2009 till 31 december 2015.

2.4.2 Typ av styrmedel

Ekonomiskt investeringsstöd samt uppstartsstöd (driftsstöd) för fem olika typer av projekt.

2.4.3 Motivering: Vilket problem/utmaning kommer åtgärden att lösa?

Ingen officiell motivering funnen.

2.4.4 Syfte

Syftet med styrmedlet är olika för de fem olika typerna av stödberättigade projekt. Dessa olika typer av projekt kommer härnäst klassificeras a-d, och syftet med dessa är:

- a. Att bättre koppla samman de olika transportslagen digitalt och därigenom få en mer effektiv användning av infrastrukturkapaciteten samt öka trafiksäkerheten.
- b. Att förflytta godstransporter från väg till järnväg eller sjöfart.
- c. Att bistå med ett uppstartsbidrag för att minska den finansiella risken kopplat till att starta upp en ny transporttjänst.
- d. Att öka mängden godstransporter på floden Elbe.
- e. Att öka användningen av befintliga privata och offentliga järnvägssidospår samt att öka möjligheten att investera i nya sidospår.

2.4.5 Kort beskrivning

De fem olika stödberättigade typerna av projekt är:

- a. Utveckling, inköp eller installation av transporttelematik.
- b. Förbättring av infrastruktur för intermodala transportlösningar.
- c. Uppstartsbidrag för nya intermodala transporttjänster.
- d. Innovativa åtgärder (bland annat relaterat till anläggningar och omlastningar) för att förbättra Sachsens inlandshamn ekonomiskt, transportmässigt och miljömässigt.
- e. Åtgärder för att bevara, expandera och bygga nya järnvägssidospår för godstrafiken.

2.4.6 Mottagare

Mottagare av styrmedlet är kommuner, landsbygdsdistrikt, kommunala föreningar, kollektivtrafikföretag samt privata företag som äger eller driver infrastrukturanläggningar eller som planerar att äga och/eller driva sådana.

2.4.7 Budget

Den totala budgeten för hela perioden är 125,25 miljoner euro, och den årliga budgeten är cirka 18 miljoner euro.

2.4.8 Om driftsbidrag; För vilken tidsperiod ges stödet?

Se punkt c under "Finansieringsgrad".

2.4.9 Finansieringsgrad

Finansieringsgraden är olika för de olika projekten, nedan presenteras projekten efter klassificering a-e, som ovan.

- a. Projekt kan bli finansierade med upp till 70 procent av de stödberättigade kostnaderna.
- b. Projekt kan bli finansierade med upp till 70 procent för små företag, med 60 procent för medelstora företag och med 50 procent för andra företag.
- c. Projekt finansieras i upp till tre år med 30 procent av transportkostnaderna första året, 27,5 procent av transportkostnaderna andra året och 25 procent av transportkostnaderna under tredje året.
- d. Projekt finansieras med upp till 50 procent av investeringen.
- e. Projekt finansieras med upp till 50 procent av de stödberättigade kostnaderna.

2.4.10 Berättigade kostnader

De olika typerna av projekt har olika berättigade kostnader:

- a. För generella investeringar som syftar till att förbättra transportledningen i urbana områden genom att använda intelligenta ledningssystem samt specialutrustning för att installera i bussar.
- b. För åtgärder för att förbättra infrastrukturen, såsom bygga och utveckla vägar, broar, järnvägsspår samt terminaler för intermodala transporter.
- c. För hyr-, leasing- eller avskrivningskostnader för intermodala transportenheter (exempelvis containrar), järnvägsfordon (exempelvis lokomotiv) och kanalfartyg, för kostnaden för att använda järnvägsinfrastrukturen samt de operationella kostnaderna som direkt hör till åtgärderna stödet ska finansiera.
- d. För utveckling av innovativa initiativ och/eller koncept som syftar till att förbättra inlandsnavigationen.
- e. För en rad åtgärder som relaterar till att förbättra omgivningen och teknik relaterade till sidospår samt upprustning av sidospår under förutsättning att de direkt eller indirekt är kopplade till ett offentligt järnvägsnätverk samt att de används för att frakta och/eller lasta av och på gods.

2.4.11 Villkor

Företag och organisationer har ingen laglig rätt till bidrag, utan ges prioritet om ansökan innehåller både en regional utvecklingsstrategi samt en handlingsplan. Vidare kan ett projekt endast få stöd om mottagarna ansöker om styrmedlet innan några stödberättigade investeringar görs. Organisationer som ansöker om styrmedlet får inte heller vara konkursutsatta.

2.4.12 Kontrollsystem

Ingen information funnen.

2.4.13 Ansökningsprocess

Ansökan ska skriftligen skickas in till den stödutgivande myndigheten vilken är Saxon State Ministry of Economic Affairs, Employment and Transport. En finansieringsplan, ett intyg på att investeringen ännu inte gjorts, ett intyg på att organisationen eller den legala personen inte ansökt om konkurs samt ett intyg på att organisationen eller den legala personen inte gjort ett uttalande under "Section 807 of the Code of Civil Procedure or Section 284 of the 1977 Tax Code" eller planerar att göra ett sådant ska skickas med. Vidare krävs det en rad olika dokument beroende på vilken typ av projekt som det söks bidrag för.

2.4.14 Hur finansieras stödet

En del av bidraget är finansierat av Sachsens fonder, och en del Sachsens årliga statsbudget som finansieras genom Tysklands statsbudget.

2.4.15 Förhållande till EU:s regler för statsstöd

Europeiska Kommissionen uppmärksammar att dessa stöd kan snedvrída konkurrensen till förmån för de bidragstagande organisationerna och företagen. Dock finner kommissionen stöd för bidragen i artikel 107 i Treaty on the Functioning of the European Union.

2.4.16 Lärdomar

Ingen information funnen.

2.4.17 Genomförda uppföljningar och bedömning av effekter

Ingen information funnen,

2.4.18 Rättslig grund

Den nationella legala basen för styrmedlet är Sachsens budgetakt samt Sachsens operationella program genom den europeiska regionala utvecklingsfonden under programperiod 2007-2013.

3 ÖSTERRIKE

3.1 BESKRIVNING AV LANDETS FÖRUTSÄTTNINGAR

3.1.1 Transportpolitik

Österrikes Ministry for Transport, Innovation and Technology har det övergripande ansvaret för landets infrastruktur och arbetar med att skapa och utveckla en intelligent, effektiv och hållbar infrastruktur. Ansvaret för väg- och järnvägsinfrastrukturen ligger under samma ministerium vilket det dock inte gjorde fram till år 2000. I och med ett byte av styre i landet sammanslogs dock dessa ansvarsområden under the Ministry for Transport, Innovation and Technology och i myndighetsdeklarationen slogs det fast att de bland annat skulle arbeta för att utarbeta en intermodal strategi, expandera väg- och järnvägsnätverket samt verka för ett modalt skifte till mer miljövänliga transportalternativ (Emberger, 2017). Vidare har Österrike ett statligt järnvägsbolag ÖBB, som 1992 separerades från den statliga budgeten, samt ett statligt bolag, ASFiNAG, som underhåller och utvecklar motorvägar och expressvägar samt har rätt att ta ut tullavgifter på dessa (ibid.).

Österrike är en parlamentarisk republik och en förbundsstat som består av nio delstater. Regeringen med regeringschefen (förbundskanslern) i spetsen har den reella och lagstiftande makten medan presidenten traditionellt enbart har haft en ceremoniell roll (Utrikespolitiska institutet, 2017). Var och en av de nio delstaterna har i sin tur sitt eget parlament och regering (Nationalencyklopedin, 2018).

3.1.2 Infrastruktur

Tabell 2 ger en överblick av landets transportinfrastruktur samt de geografiska och demografiska förutsättningar som har påverkan på godstransporter.

Tabell 2: Sammanfattning av Österrikes transportinfrastruktur, geografiska och demografiska förutsättningar.

Befolkningsstäthet	104 pers/kvm (World Population Review, 2018)
Areal	83 871 kvkm (CIA, 2018)
Antal gränsländer	8 (CIA, 2018)
Naturresurser:	Olja, kol, brunkol, timmer etc. (CIA, 2018)
GDP	416,6 miljarder dollar (370 miljarder Euro) (World Bank, 2018)
Km kust	0 km
Km järnväg:	5 800 km år 2017 (CIA, 2018)
Km väg:	138 696 km år 2016 (CIA, 2018)
Km vattenvägar	358 km år 2011 (CIA, 2018)
Antal intermodala terminaler	Ca 22 kombiterminaler (inklusive hamnar) (KombiKonsult, 2018)
Antal flygplatser	52 år 2013 (CIA, 2018)

Österrikes nätverk av vägar är, tack vare landets centrala läge i Europa, tätt och välutbyggt och infrastrukturkvalitén ligger i topp i jämförelse med andra EU-länder (EC, 2019). Landet har varit en viktig länk och logistikhub mellan nord-, syd-, öst- och västeuropa och har därför också välutvecklade transport- och passagerartåg. Järnvägsinfrastrukturen kontrolleras av Austrian Federal Railways. Företaget är statligt ägt med drivs som ett självständigt företag. Österrike har ingen kust men en stor del av landets godstransporter sker ändå på vattnet tack vare floden Donau som rinner genom landet och som binder samman Tyskland och Svarta havet (Encyclopedia Britannica, 2019). Österrikes logistikinfrastruktur karaktäriseras av moderna terminaler, gott om omlastningsutrymme och goda transportanslutningar (Advantage Austria, 2018).

Den transalpina trafikerna spelar en stor roll för ekonomin för både Österrike och dess omliggande länder och genom Alperna färdas gods för både export som import. Den transalpina godstrafiken har därför en stor påverkan på den nationella godsstrategin. Extra vikt läggs vid att flytta så mycket gods som möjligt från väg till järnväg eftersom tågtransporter oftast är mer effektiva på längre distanser samt påverkar den känsliga alpmiljön i lägre utsträckning än vägtransporter (OECD, 2012).

3.1.3 Godstransporter

År 2017 fraktades 18 400 miljoner tonkilometer gods på väg 2017 samt 22 256 tonkilometer på järnväg. (OECD, 2019). Trots att Österrike saknar kust sker också 1 963 miljoner tonkilometer godstransporter på vatten, främst på Donau som också har stor betydelse för många andra länder i Europa (Nations Encyclopedia, 2019).

3.2 INNOVATIONSFRÄMJANDE PROGRAM FÖR INTERMODALA GODSTRANSPORTER - SA 41100 (2015/N)

3.2.1 Tidsperiod

I olika utformningar under åren 1999-2002, 2003-2008, 2009-2014 och 2015-2020.

3.2.2 Typ av styrmedel

Investeringsstöd i form av icke återbetalningsbara subventioner.

3.2.3 Motivering: Vilket problem/utmaning kommer åtgärden att lösa?

Intermodala transporter har vissa nackdelar i jämförelse med vägtransporter. Å ena sidan är behovet för hanteringsarbete och speciell utrustning större med intermodala transporter, å andra sidan beaktas inte de externa kostnaderna i vägtransporter (BMVIT, 2018a).

3.2.4 Syfte

Syftet med finansieringsprogrammet är att öka effektiviteten och kvaliteten på intermodala transporter genom förbättrad samverkan mellan transportsätt och optimering av trafikflöden. Programmet syftar också till en överföring av 5 miljarder tonkilometer från vägtransportslag till andra transportslag (BMVIT, 2018b).

3.2.5 Kort beskrivning

Stöd för investeringar i ny teknik och system, samt mobil utrustning för transport- och godshantering i intermodala transporter (BMVIT, 2018b).

3.2.6 Mottagare

Transportföretag såsom omlastnings- och logistikföretag, speditörer, hamnoperatörer, sjöfart- och järnvägsföretag. Ansökningar från järnvägsoperatörer är bara stödberättigande om dessa har en hög innovationsdel (BMVIT, 2018b).

3.2.7 Budget

Budgeten för perioden 2015-2020 är 18 miljoner euro, eller 3 miljoner euro per år. Detta är en minskning med 25 procent jämfört med perioden 2009-2014 (EC, 2015a).

3.2.8 Om driftsbidrag; För vilken tidsperiod ges stödet?

N/A

3.2.9 Finansieringsgrad

Det lägsta beloppet som beviljas är 8 000 euro och det maximala beloppet är begränsat till 800 000 euro per projekt eller per mottagare och år.

Projekt finansieras med upp till 30 procent och genomförbarhetsstudier med upp till 50 procent (BMVIT, 2018a).

3.2.10 Berättigade kostnader

1. Upphandling av innovativ teknik och system för att förbättra kombinerade transportsystem, till exempel innovativa omlastnings- och laddningstekniker, logistiksystem och kommunikationssystem för användare av kombinerad transport finansieras med upp till 30 procent.
2. Förvärv av utrustning för intermodala transporter. Detta omfattar containers (exklusive sjöfartscontainers), speciella fordon och lastenheter, anpassningar av semitrailers för att underlätta lastning och anpassning av lastenheter för vägtransporter som finansieras med upp till 30 procent.
3. Genomförbarhetsstudier, speciellt för specifika genomförandeåtgärder, inklusive förberedelser för internationellt samarbete finansieras med upp till 50 procent.
4. Relaterade personalutbildningar finansieras med upp till 50 procent.

Bara kostnader som uppstår efter inlämning av ansökan är berättigade (EC, 2015a).

3.2.11 Villkor

Vid ansökan:

- Om projektet får subventioner från andra källor får det totala stödet inte överstiga maximala gränser enligt punkterna 1 till 4 ovan.
- Den totala finansieringen, med beaktande av finansieringen inom ramen för detta program, måste säkras.
- Minst 30 procent av de stödberättigande kostnaderna ska finansieras i form av egna eller lånade medel.
- Om ett projekt är av intresse för en stat eller en kommun bör deras ekonomiska deltagande också sökas.
- Projektets lönsamhet enligt marknadsvillkor måste garanteras.
- Projektet får inte leda till snedvridningar av konkurrensen mellan icke-vägbaserade transportslag.
- Sökare ska bevisa att projektet inte kan genomföras med endast privat kapital, utan måste ha finansiellt stöd för att kunna vara livskraftigt. Detta innebär att stöd är absolut nödvändigt för genomförande av projektet på grund av avsaknad av egna fonder eller privata lån.
- Sökare ska samtycka att all finanseringsdata som tillhandahålls ska kunna vidarebefordras till det federala finansministeriet för transparensens skull.

(EC, 2015a) (BMVIT, 2015)

Skyldigheter:

- Åtgärderna ska utföras inom den överenskomna tiden, eller åtminstone inom en rimlig tid.
- Organ eller agenter av den federala regeringen och Europeiska Unionen får inspektera stödmottagarens bokföring och dokument, samt andra dokument som verifierar utförandet av godstransport- eller hanteringstjänster och dess prestanda. De får även utföra platsbesök på begäran. Stödmottagaren ska hålla alla relevanta dokument under 10 år efter mottagning av stödet.
- Användningen av den inköpta utrustningen i intermodala transporter måste garanteras i minst 5 år eller under avskrivningsperioden.

(BMVIT, 2015)

3.2.12 Kontrollsystem

Stödet betalas i avdrag i proportion till de bevisade framstegen i projektet.

Betalning av stödet sker efter avveckling av projektet och inlämnande av bevis för att de återstående stöd villkoren och kraven är uppfyllda.

Speciella villkor för varje projekt samt bestämmelser om återbetalning av bidraget vid avtalsbrott bestäms av AWS. Vid avtalsbrott kan stödmottagare vara skyldig att återbetala bidraget med 4 procents ränta.

(BMVIT, 2015).

Verifieringen av bilagorna och andra bevis utförs av Förbundsministeriet för transport, innovation och teknik (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, BMVIT) via ERP-fonder¹⁴.

3.2.13 Ansökningsprocess

Programmet regleras av BMVIT (Förbundsministeriet för transport, innovation och teknik) men genomförs och projektleds av *Schieneinfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH* (SCHIG mbH) (BMVIT, 2018a).

Ansökan kan skickas löpande via ett webbaserat utlysningssystem. Det finns tre sista-leveransdatum om året enligt ett särskilt tidsschema, varje med respektive datum för projektvärdering (SCHIG, 2018).

Austria Wirtschaftsservice Gesellschaft mbH (AWS) är ansvarig för behandlingen av finansieringsärenden samt för utvärdering av projektet enligt finansieringsriktlinjerna. Detta görs med hjälp av en granskningskommission som består av representanter från förbundsministeriet för transport, innovation och teknik (BMVIT), den österrikiska handelskammaren, arbetskammarernas och universitet. Enligt denna utvärdering ges rekommendationer till förbundsministeriet, vilket tar det slutgiltiga beslutet om finansiering (BMVIT, 2015).

Projekt väljs med hänsyn till åtgärdens innovationsgrad, den förväntade överflyttningen från vägtransporter, samt de typer av varor som kommer att flyttas över från väg (särskilt farligt gods). I de fall där det är låga ekonomiska resurser, ges företräde till små och medelstora företag samt till de projekt som förväntar sig en hög transportförflyttning och har en särskilt innovativ karaktär (BMVIT, 2018a).

Ifall en ansökan får ett negativt beslut meddelas grunden till beslutet till sökare skriftligt (BMVIT, 2015).

3.2.14 Hur finansieras stödet

Ej specificerat, förmodligen skattemedel.

¹⁴ ERP betyder European Recovery Program, se http://www.eif.org/what_we_do/resources/erp/index.htm [European Recovery Program, se http://www.eif.org/what_we_do/resources/erp/index.htm](http://www.eif.org/what_we_do/resources/erp/index.htm)

3.2.15 Förhållande till EU:s regler för statsstöd

Fortsättningen av programmet för perioden 2014-2020 godkändes 2015 av den Europeiska Kommissionen. Godkännande finns tillgänglig under nummer SA 41100 2015 N, där den Europeiska Kommissionen beskriver att åtgärden är förenlig med den europeiska inre marknaden på grundval av artikel 93 i EUF-fördraget, och att storlek av finansieringsgraden inte förväntas väcka snedvridningar på marknaden (EC, 2015a).

3.2.16 Lärdomar

Ej specificerat.

3.2.17 Genomförda uppföljningar och bedömning av effekter

I slutet av 2014 gjordes en evaluering av programmet för perioden 2009-2014¹⁵. Enligt detta uppnådde programmet en överföring av vägtransporter till andra transportmedel på cirka 48 miljoner ton gods under denna period. Den totala överflyttningen från väg var upp till 58 miljarder tonkilometer. Det uppsatta målet för systemet var en överflyttning på 2 miljarder tonkilometer per år, vilket överträffades med cirka 9,5 miljarder tonkilometer per år. Under denna tidsperioden minskades utsläppen av 653 000 ton koldioxid per år, medan NO_x-utsläppen minskade med 5 010 ton per år (EC, 2015a).

3.2.18 Rättslig grund

Stödet regleras av de *Särskilda riktlinjer för främjande av innovation i kombinerad transport* (Sonderrichtlinie Innovationsförderprogramm Kombiniertes Verkehr), (BMVIT, 2015).

De särskilda direktiven är baserade på "Allmänna ramdirektiv för beviljande av federala bidrag - ARR 2014, Federal Gazette I nr 208/2014, med ändringar"¹⁶ och är godkänt av Europeiska Kommissionen under numret: SA 41100 2015 N.

Detta styrmedel bygger på ett tidigare program med namn *Stödprogram för kombinerad väg-järnvägs-sjötransport* (Sonderrichtlinien für das Programm für die Förderung des kombinierten Güterverkehrs Straße-Schiene-Schiff), som utgick 1999-2002¹⁷ och 2003-2008¹⁸. Under perioden 2009-2014¹⁹ ändrades namnet till *Innovationsfrämjande program för intermodala godstransporter* (Sonderrichtlinien: Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr). Jämfört med tidigare versioner har den nya versionen mycket mer fokus på innovativa tekniker och logistikkoncept. Dessutom finansierades leasingprojekt inte längre. Syftet med dessa förändringar var att förstärka privata investeringar i kombinerade transporter och i synnerhet förbättra kvaliteten på de kombinerade transporttjänsterna. Detta program förlängdes till perioden 2015-2020.

¹⁵ Hänvisas till *Innovationsförderprogramm Kombiniertes Güterverkehr (IKV) (2009-2014) Evaluierung*, https://www.bmvit.gv.at/innovation/publikationen/evaluierungen/downloads/ikv_evaluierung_2014_endbericht.pdf

¹⁶ Hänvisas till „Allgemeinen Rahmenrichtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln - ARR 2014, BGBl. I Nr. 208/2014 in der jeweils geltenden Fassung“, <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20008920>.

¹⁷ State aid case N 121/1999

¹⁸ State aid case N 140/2004

¹⁹ State aid case N 415/2008

3.3 STÖD FÖR UTFÖRANDE AV JÄRNVÄGSTRANSPORTER – SA.48390

Informationen för detta styrmedel är hämtat från Europeiska Kommissionens beslutdokument (EC, 2012; EC, 2017).

3.3.1 Tidsperiod

Styrmedlet utlystes för första gången under åren 2012-2017. Andra utlysningsperioden är 2018-2022.

3.3.2 Typ av styrmedel

Ekonomiskt driftstöd.

3.3.3 Motivering: Vilket problem/utmaning kommer åtgärden att lösa?

Järnvägstransporter kan ofta resultera i extra kostnader i jämförelse med vägtransporter.

3.3.4 Syfte

Syftet med styrmedlet är att stödja tre former av järnvägstransporter: vagnslasttransporter, intermodala transporter (med exempelvis containrar, swap bodies eller semi-trailers), och lastbilståg²⁰ samt att kompensera för de extra kostnaderna som järnvägstransporter har i jämförelse med vägtransporter.

3.3.5 Kort beskrivning

Detta styrmedel infördes för att främja ett modalt skifte från vägtransporter till järnvägstransporter genom att subventionera transportkostnaderna på järnväg (i form av vagnslasttransporter, intermodala transporter, och lastbilståg). Stödet är finansierat av den österrikiska staten med skattemedel och mottagare av styrmedlet är järnvägstransportörer med verksamhet i Österrike.

3.3.6 Mottagare

Mottagare av styrmedlet är järnvägstransportörer i europeiska ekonomiska samarbetsområdet och som tillhandahåller eller planerar att tillhandahålla godstransporttjänster i Österrike.

3.3.7 Budget

Budgeten för detta styrmedel var ca 220 miljoner euro om året under en femårsperiod under första utlysningsperioden, eller totalt 1 118 miljoner euro. På grund av restriktioner i den österrikiska budgeten gjorde den österrikiska staten dock klart att det maximala beloppet inte skulle komma att delas ut. Under andra utlysningsperioden är stödet 120 miljoner euro per år under fem år, totalt 600 miljoner euro.

3.3.8 Om Driftsbidrag; För vilken tidsperiod ges stödet?

Stödet utgavs under samma tidsperiod som det godkändes för.

²⁰ Dessa är tåg där hela lastbilar transporteras på tåget, tillsammans med sina förare. Det kallas också för *Accompanied Combined Transport*.

3.3.9 Finansieringsgrad

Stöd för järnvägsinfrastrukturavgifter utgick med upp till 30 procent av de totala kostnaderna för järnvägstransport samt upp till 100 procent av de stödberättigade kostnaderna.

Stöd för att reducera de externa kostnaderna utgick med upp till 30 procent av de totala kostnaderna för järnvägstransport samt upp till 50 procent av de stödberättigade kostnaderna.

3.3.10 Berättigade kostnader

Tre olika studier genomfördes för att bedöma kostnaden av godstransporter på järnväg i Österrike, de stödberättigande kostnaderna, samt det maximala stödbeloppet. Dessa data sammanställdes sedan i ett flertal tabeller uppdelat på transporttyp (vagnslasttransporter, intermodala transporter, eller lastbilståg) samt geografisk omfattning (inrikes, import/export och transit). Anledningen till att differentiera stödet enligt denna uppdelning är på grund av distansskillnaden mellan dessa olika transportkategorierna och skalekonomin som uppstår vid längre transporter. De höga fasta kostnaderna minskar drastiskt med en ökad transportsträcka och högre stöd för korta transportsträckor skulle ge ett incitament för tågtransporter även på dem.

När det gäller intermodala transporter beräknas stödet per transporterad lastenhet (exempelvis containrar, swap bodies eller semi-trailers). Stödet bestäms av enhetens storlek och vikt, sträckan som omfattas av järnväg i Österrike och den speciella produktionsfaktorn för bergig terräng.

3.3.11 Villkor

Villkoren för att ta del av stödet stipuleras i de dokument som ligger till den rättsliga grunden för stödet.

Bland annat ingår i stödets riktlinjer en kvalitetsfaktor för att säkerställa en hög kvalitet på tjänsten som ska levereras. Om tjänsten inte är tillräckligt punktlig måste stödmottagaren betala ersättning.

Stödet kan kombineras med stöd från andra offentliga källor så länge det totala stödet inte överstiger finansieringsgraden som specificeras av stödets riktlinjer.

3.3.12 Kontrollsystem

För att säkerställa att den ekonomiska fördelen överförs till järnvägsföretagen ska subventionskontrakten offentliggöras på det federala ministeriet för transport, innovation och tekniks (BMVIT) hemsida. På så sätt kan stödmottagarnas affärspartners få information om hur mycket stöd som beviljats stödmottagarna och använda informationen i affärsförhandlingar. Dessutom ska slutkunder bli medvetna om stödet på fakturorna.

3.3.13 Ansökningsprocess

Ingen ansökningsprocess är funnen.

3.3.14 Hur finansieras stödet

Med statliga medel, och därför troligtvis med skattemedel.

3.3.15 Förhållande till EU:s regler för statsstöd

Stödet godkänns i enlighet med EU:s regler för statsstöd eftersom stödet finansieras av den österrika staten, ger mottagarna en ekonomisk fördel samt är selektiv i sin natur eftersom stödet ges till ett visst transportsegment. Europeiska Kommissionen godkände riktlinjerna i enlighet med Artikel 93 TFEU som deklarerar att ”stöd är förenligt med fördragen, om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt.” (EC, 2008)

3.3.16 Lärdomar

Inga lärdomar funna.

3.3.17 Genomförda uppföljningar och bedömning av effekter

Enligt en studie som företaget SchiGmbH gjorde 2016 för de österrikiska myndigheterna²¹ har styrmedlet under första utlysningsperioden undvikit 3,41 euro i externa kostnader för varje investerad euro under åren 2013-2015. Under 2016 var den siffran 3,39 euro. Vidare minskade antal transporterade tonkilometer med 2,8 procent under perioden 2013-2015.

3.3.18 Rättslig grund

Styrmedlet har sin rättsliga grund i *Särskilda riktlinjer för stöd till vissa typer av järnvägstransporter i Österrike* (Sonderrichtlinien Beihilfeprogramm für die Erbringung von Schienengüterverkehrs-leistungen in bestimmten Produktionsformen in Österreich) samt *Generella riktlinjer för subventioner från statsbudgeten* (Allgemeine Richtlinien für die Gewährung von Förderungen aus Bundesmitteln).

Stödet är godkänt av Europeiska Kommissionen under numret: SA.48390.

²¹ Ingen annan referens funnet.

3.4 STÖD FÖR SIDOSPÅR OCH KOMBITERMINALER - SA.48485

Information om styrmedlet är hämtat från Europeiska Kommissionens beslutsbrev för perioden 2018-2022 (EC, 2017)

3.4.1 Tidsperiod

Första utlysningen utgick 2013-2018 med förlängning 2018-2022.

3.4.2 Typ av styrmedel

Investeringsstöd; icke återbetalningsbart bidrag.

3.4.3 Motivering: Vilket problem/utmaning kommer åtgärden att lösa?

Ingen officiell motivering funnen.

3.4.4 Syfte

Syftet med styrmedlet är att främja omlastning i kombiterminaler för att bibehålla eller öka andelen intermodala transporter i Österrike.

3.4.5 Kort beskrivning

Stöd med upp till 50 procent av investeringarna i byggnation, förlängning och modernisering av omlastningsanläggningar och anslutningsspår i Österrike. Åtgärden omfattar två delar, (1) stöd för omlastningsanläggningar och (2) stöd för privata anslutningsspår.

Omlastningsanläggningar är anläggningar för omlastning av gods mellan järnväg-väg, järnväg-vattenväg, och/eller väg-vattenväg²². Gods som hanteras är antingen containeriserad gods (d.v.s. med container, påhängsvagnar/släpvagn eller semitrailer) eller som enhet/bulklasthantering.

3.4.6 Mottagare

Mottagare är EU-företag med registrerat kontor eller dotterbolag i Österrike och med en robust ekonomisk situation.

Stöd för omlastningsanläggningar: åtgärden riktar sig främst till industriella och kommersiella företag som utför omlastning av gods. Järnvägsinfrastrukturförvaltare eller järnvägstransportföretag är ej berättigade.

Stöd för privata anslutningsspår: stödmottagare är ägarna av privata anslutningsspår som även är ansvariga för dess samordning och verksamhet. Detta kan även omfatta fysiska personer och andra partnerskap oberoende om de är etablerade i Österrike.

3.4.7 Budget

För åren 2018-2022 är den totala budgeten 50 miljoner euro, d.v.s. 10 miljoner euro per år.

3.4.8 Om Driftsbidrag; För vilken tidsperiod ges stödet?

N/A

²² Detta omfattar kombiterminaler samt övriga bangård där gods lastas till/från tåg.

3.4.9 Finansieringsgrad

Maximalt 10 till 50 procent av de berättigade kostnaderna, beroende på kostnadstyp.

Stöd för omlastningsanläggningar utgår med upp till 3 miljoner euro per projekt. Stöd för privata anslutningsspår utgår med upp till 1,5 miljoner euro för förbättring och upp till 2,5 miljoner euro för ny- och utbyggnation av anslutningsspår. Den minimala stödnivån under perioden 2013-2018 är 15 000 euro. För åren 2018-2022 är den minimala stödnivån 10 000 euro.

3.4.10 Berättigade kostnader

Stöd för omlastningsanläggningar utgår för:

1. Byggarbete med upp till 25 procent.
2. Markarbete med upp till 20 procent.
3. Järnvägsspår (omlastningsspår, sidospår, ankomst- och avgångsspår) med upp till 50 procent.
4. Vägsanslutningar och omlastningsområde med upp till 30 procent (bara de som är direkt relaterad till omlastning av gods).
5. Byggnadskonstruktion omlastningsområde med upp till 30 procent (bara de som är direkt relaterad till omlastning av gods).
6. Omlastningsutrustning med upp till 30 procent.
7. Kontaktledningar, signalutrustning, lagningsstankar, samt utrustning nödvändig för informationshanteringssystem, kablar, belysning, etc. med upp till 30 procent.
8. Kajanläggningar med upp till 25 procent.
9. Andra åtgärder som är nödvändiga för godstransportöverflyttning såsom förlängning/utveckling av vattenvägar, åtgärder för att uppfylla officiella krav, etc. med upp till 25 procent.

Kostnader för inköp av mark, leveransfordon (dragmotorer och terminalbundna fordon som RoRo-traktorer), underhåll, och till vis del avgifter för experter exkluderas, likaså alla kostnader som inte är direkt relaterade till omlastningsverksamheter.

Stöd för privata anslutningsspår:

För byggande av nya eller förlängning av befintliga anslutningsspår (inklusive all infrastruktur och utrustning som används exklusivt järnvägstransporter i anslutningsspår) utgår stöd med upp till 40 procent.

3.4.11 Villkor

1. Den övriga finansieringen av projektet som ska stödjas måste försäkras.
2. Kostnader som uppstod innan ansökan lämnas är inte berättigade.
3. Utan stöd från federala fonder skulle projektet inte vara genomförbart, det skulle genomföras vid ett mycket senare datum eller skulle inte genomföras i önskad omfattning.
4. Vid tidpunkten för ansökan måste sökare ha uttömt alla andra finansieringsmöjligheter som de har tillgång till under marknadsförutsättningar.

Stöd för omlastningsanläggningar:

1. Ansökan ska lämnas in innan projektets start.
2. Partnerna måste ha undersökt möjligheten till ett privat-offentligt partnerskap (PPP). Detta innebär emellertid inte att ett privat offentligt partnerskap måste inrättas.
3. Bevisade ekonomisk genomförbarhet för driften av anläggningarna och utrustningen.
4. Stödet kan inte kombineras med stöd från andra offentliga källor.
5. Anläggningen ska vara i funktion i 5 till 11 år beroende på finansieringsgrad.
6. Anläggningen ska vara öppen för alla potentiella användare, d.v.s. operera på ett icke-diskriminerande sätt.
7. Stödmottagaren åtar sig att regelbundet meddela nyckeltal som är relevanta för genomförandet av kontraktet.
8. Stödmottagaren ska garantera en viss omlastningsvolym under den tidsperiod som anges i kontraktet. Vid lägre volymer än det som angivits i avtalet ska den behöriga myndigheten begära återbetalning av stödet.

Stöd för privata anslutningsspår:

1. Om stödet kombineras med stöd från andra offentliga källor (nationellt eller EU), ska det totala stödet inte överstiga 50 procent av de berättigade kostnaderna.
2. Minst 30 procent av de totala projektkostnaderna ska finansieras med egna medel eller privata lån.
3. Stödmottagaren ska tillhandahålla transporttjänster i minst fem år i den omfattning som anges i avtalet. Om de överenskomna tjänsterna inte är uppfyllda kan myndigheterna återkräva en del av det beviljade stödet.
4. Stödmottagaren är skyldig att ge de österrikiska myndigheterna nödvändiga uppgifter om projektet, att bevisa att stödet har använts för det särskilda ändamålet och att tillåta myndigheterna att genomföra kontroller på plats.

3.4.12 Kontrollsystem

Förbundsministeriet för transport, innovation och teknik ansvarar för att övervaka den icke-diskriminerande tillgången till anläggningen som det söks stöd för. Vidare kommer projekten som sökt och blivit beviljade styrmedel att övervakas kontinuerligt av förbundsministeriet.

3.4.13 Ansökningsprocess

Ansökan måste skickas in före projektets design- och implementeringsfas och ska innehålla den sökandes kompetensprofil, affärsplan, effekterna av det modala skiftet samt påverkan på transportmarknaden. Ansökan hanteras och godkänns eller avslås av Förbundsministeriet för transport, innovation och teknik. Det finns ingen laglig rätt till stöd, utan det utgår till de sökande om de dokument som krävs skickas in samt om den sökande uppfyller villkoren.

Utvärderingskriterier:

1. Projekt från små och medelstora företag ska prioriteras (speciellt vid låga ekonomiska resurser)
2. Förväntad överflyttning av trafik från väg till andra transportsätt.
3. Respekt för planeringsakter och miljölagstiftning
4. Sökandens kompetens inom transportsektorn och specifikt avseende intermodala transporter.

5. Projektets relevans för den österrikiska transportpolicyn.
6. Kvalitet av levererade affärs- och omsättningsplaner, d.v.s. väl genomtänkta och realistiska planer.

3.4.14 Hur finansieras stödet

Stödet finansieras av Förbundsministeriet för transport, innovation och teknik och därför troligtvis av skattemedel.

3.4.15 Förhållande till EU:s regler för statsstöd

Stödet anses vara kompatibelt med EU:s regler för statsstöd. Detta grundar sig främst i Council Directive 92/106/EEC som utarbetades som ett policydokument med syfte att främja utvecklingen av intermodala transportlösningar.

3.4.16 Lärdomar

Då styrmedlet har förlängts två gånger har det givit utlysarna möjlighet att modifiera styrmedlet. Vissa förändringar har gjorts, både inför 2012-2016 års styrmedel och 2018-2022 års styrmedel. Inför 2012 reducerades bland annat det maximala bidragsbeloppet (även om procentsatsen kvarstod), det fokuserades mer på små och medelstora företag som bidragstagare och underhållsarbete togs bort som en av anledningarna till att få ta del av styrmedlet. Inför 2018-2022 års styrmedelsutlysning minskades budgeten samt det minimala stödbeloppet och det introducerades en ny investeringskategori för optimering av anslutande järnvägsspår. Vidare förändrades den administrativa processen och det skapades möjlighet att kontinuerligt ansöka om styrmedlet.

3.4.17 Genomförda uppföljningar och bedömning av effekter

Effekterna av styrmedlet analyserades från år 2012 till 2016. Enligt denna analys har 2,2 miljoner ton gods skiftat transportsätt från väg till järnväg och vattenvägar och framgångsrikt bidragit till ett modalt skifte till mer hållbara transportsätt. Analysen uppmärksammar också att ansökningarna till nya anläggningar och installationer minskat och att det därför är nödvändigt med en fortsättning av utlysning av styrmedlet med tillägget att också godkänna ansökningar för underhållsinvesteringar.

3.4.18 Rättslig grund

Detta styrmedel bygger på en kombination av två tidigare program: the Intermodal Transfer Guidelines ("Richtlinie zur Unterstützung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr") för perioden, som godkändes av den Europeiska Kommissionen den 13 september 2006 (N 196/2006), och riktlinjerna för konstruktionen av privata järnvägsspårsanslutningar ("Richtlinie zum Ausbau privater Gleisanschlüsse").

Styrmedlet för omlastningsanläggningar vilar på Bundesbahngesetz (Federal Railways Act) (BGBl No 825/1992) och stödet för anslutningsspåren vilar på 1957 Railways Act (Eisenbahngesetz) (BGBl No. 60/1957).

4 BELGIEN

4.1 BESKRIVNING AV LANDETS FÖRUTSÄTTNINGAR

4.1.1 Transportpolitik

Belgien är en konstitutionell monarki och federal stat med ett parlamentariskt styrelseskick. Partisystemet är dock mycket splittrat och koalitionsregeringar är vanliga. Landet består av tre regioner och präglas av motsättningar mellan den flamländska och den fransktalande delen av landet (Utrikespolitiska institutet, 2018).

Som en del av Europeiska Unionen så präglas Belgiens transportpolitik av EU:s lagar och direktiv, men också av statens. The Federal Public Service Mobility and Transport förbereder transportpolicys för beslut samt implementerar och verkställer transportdirektiv och lagar som antagits av den belgiska staten. Som en del av sitt uppdrag fokuserar de också på transportsäkerhet, miljöfrågor, sociala frågor samt en sömlös integration av alla transportslag (Belgian Federal Government, 2019).

En stor maktfaktor inom området är, förutom den belgiska staten och EU, också Benelux-samarbetet. Benelux är ett samlingsnamn för Belgien, Nederländerna och Luxemburg och kommer från den tullunion som grundlade samarbetet länderna emellan, vilken senare övergick i en ekonomisk union som också breddade och fördjupade ländernas ekonomiska samarbete. År 2008 signerades the Benelux Treaty vilket inkluderade tre fokusområden. Två av de tre, intern marknad och ekonomisk union samt hållbar utveckling, hör i högsta grad ihop med att verka för ett mer effektivt och hållbart flöde av gods. Transport- och lagarsektorn har nämligen en stor påverkan på landets ekonomi och står för 5,4 procent av BNP (van Laarhoven, 2016).

4.1.2 Infrastruktur

Tabell 3 ger en överblick av landets transportinfrastruktur samt de geografiska och demografiska förutsättningar som har påverkan på godstransporter.

Tabell 3: Sammanfattning av Belgiens transportinfrastruktur, geografiska och demografiska förutsättningar

Befolkningstäthet	377 pers/kvm (World Population Review, 2018)
Areal	30 528 kvkm (CIA, 2018)
Antal gränsländer	4 (CIA, 2018)
Naturresurser:	Konstruktionsmaterial, kiselsand, karbonater, åkermark (CIA, 2018)
GDP	492,7 miljarder dollar (437 miljarder Euro) (World Bank, 2018)
Km kust	66,5 km (CIA, 2018)
Km järnväg:	3 592 km år 2014 (CIA, 2018)
Km väg:	154 012 km år 2010 (CIA, 2018)
Km vattenvägar	1 528 km i kommersiellt syfte år 2012 (CIA, 2018)
Antal intermodala terminaler	Ca 50 kombiterminaler (inklusive hamnar) (KombiKonsult, 2018) (SGKV, 2018)
Antal flygplatser	41 år 2013 (CIA, 2018)

Enligt Europeiska Kommissionens ranking är Belgiens infrastruktur generellt sett rankat högt sett till Europeiska Unionen i sin helhet. De anses ha den tredje bästa hamninfrastrukturen och kvalitén på järnvägar och hamninfrastruktur anses ligga över snittet för unionen. Däremot når kvalitén på vägarna inte upp till samma standard och dessa rankas lägre än snittet för unionen (EC, 2019).

Belgiens höga infrastrukturstandard har bidragit till att stärka Belgiens position som handelsnation (Utrikespolitiska institutet, 2018). Landets väg- och järnvägsnätverk, expressvägar och motorvägar är välutbyggda och integrerat med de omliggande ländernas infrastruktur. Belgiens vattenvägar består av två floder och ett nätverk av kanaler och blir mer och mer populära att frakta gods på i takt med att kostnaderna för vägtransporter ökar (Export.gov, 2017).

Marknaden för gods- och persontransporter på järnväg är separerade och aktörerna för de båda segmenten överlappar inte med varandra. Inom segmentet för passagerartransporter opererar 3 aktörer medan antal aktörer inom godstransporter är 12. Dock domineras godstrafiken av det statliga företaget SNCB som kör ca 86 procent av alla tågkilometer på den belgiska järnvägsnätverket, gods- och passagerartransporter inkluderat (Werner, 2018). Vidare ansvarar det statliga Infrabel för infrastrukturen och HR Rail för personal och fortbildning för både N-SNBC och Infrabel (CERRE, 2014).

4.1.3 Godstransporter

År 2016 stod vägbundna godstransporter för 30,9 miljarder ton-km varav inhemsk transport stod för 18,8 miljarder ton-km. Internationell transport stod därmed för 12,1 miljarder ton-km vilket var en minskning med 40 procent i jämförelse med 2016 års siffra (De Wispelaere & Pacolet, 2018). År 2011 fraktades 6,7 miljarder ton-km gods på järnväg (OECD, 2019).

Belgien är hemvist för en av världens 20 största hamnar och Europas näst största – Antwerpens hamn. Hit fraktas ca 10 450 900 TEU:s årligen tack vare hamnens strategiska läge: inom en radie av 500 km är 60 procent av den europeiska köpkraften lokaliserad (Port of Antwerp, 2018). Containertransporter äger också rum på de inhemska vattenvägarna tack vare ett stort containerinflöde till Belgiens hamnar. Inhemsk containertransport på vattenvägar står för ca 1,6 miljarder ton-km vilket är ca 10 procent av den totala europeiska containertransporten på vattenvägar (Inland Navigation in Europe, 2017).

4.2 STRUKTURELLT STÖD FÖR KOMBINERADE TRANSPORTER TILL OCH FRÅN FLAMLÄNDSKA HAMNAR - SA.50584

Informationen om detta styrmedel är hämtad från Europeiska Kommissionens beslutdokument (EC, 2018), om inget annat anges.

4.2.1 Tidsperiod

2018-2023

4.2.2 Typ av styrmedel

Ekonomiskt driftsstöd.

4.2.3 Motivering: Vilket problem/utmaning kommer åtgärden att lösa?

Idag utgörs fortfarande mer än hälften av transporten till och från belgiska hamnar på väg vilket orsakar externa kostnader.

4.2.4 Syfte

Huvudsyftet med åtgärden är att främja en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg/vattenvägar i inlandstransporter. Detta förväntas även minska trängseln i Belgiens vägnät, speciellt runt hamnarna. Dessa mål planeras att uppnås genom delsyftet, som är att motverka kostnadsnackdelen av intermodala godstransporter som uppkommer på grund av de extra kostnader för omlastning och rangering.

4.2.5 Kort beskrivning

Detta styrmedel är ett driftsstöd för kombitransporter mellan tre hamnar i Flandersregionen och inlandet. För transport på järnväg ges ett bidrag per tågtransport till tågoperatörer (oberoende på antal enheter per tåg), medan för transport på inre vattenvägar (med pråm) ges det ett bidrag till terminaloperatörerna enligt antalet intermodala enheter som behandlas.

Detta kapitel fokuserar bara på transport på järnväg då det är mest intressant för Sverige.

4.2.6 Mottagare

Järnvägsoperatörerna som erbjuder dragkraft och/eller transporttjänster till systemet.

Med "systemet" refereras till det intermodala transportsystemet till och från de tre aktuella hamnarna med järnväg och/eller inre vattenvägar. Hamnarna är Haven Brugge-Zeebrugge, Port of Antwerp, och Havenbedrijf Gent.

4.2.7 Budget

Den totala budgeten är 70 miljoner euro, eller 14 miljoner euro per år av vilka 6 miljoner euro avsätts för järnvägstransporter och resten för inre vattenvägar.

4.2.8 Om Driftsbidrag; För vilken tidsperiod ges stödet?

Varaktigheten av stödet är fem år.

4.2.9 Finansieringsgrad

- Ett bidrag på 500 euro per tågtransport ges till järnvägsoperatörerna oberoende av tågets lastgrad. Detta belopp beräknas täcka de kostnaderna som uppkommer från extrastopp och rangering av tåget, samt vertikal och horisontell omlastning av godset i terminalen.

4.2.10 Berättigade kostnader

- De stödberättigande kostnaderna beräknas motsvara den del av de externa kostnader från vägtransporter som kan undvikas med en överflyttning från väg till järnväg²³.

4.2.11 Villkor

Skyldigheter:

1. Järnvägsoperatörer som får stöd ska tillhandahålla en minimal del av sin kapacitet till andra operatörer som också använder systemet. Delning av kapaciteten ska göras enligt förbestämda regler. Kapacitet mellan olika operatörer brukar delas genom en konsolideringshub, vilken antingen kan vara en kombiterminal eller en rangerbangård.

Vid ansökan:

2. Företag med ekonomisk svårighet är inte berättigade till stödet.
3. Stödbeloppet får inte överstiga 50 procent av de berättigade kostnaderna²⁴ och 30 procent av de totala kostnaderna²⁵.

Om andra statliga eller EU-finansierade stöd används, får det maximala stödbeloppet inte överstiga dessa. Stödmottagare ska ge en avsiktsförklaring till den flamländska administrationen om att regeln om maximalt stödbelopp ska respekteras och även tillhandahålla, om aktuellt, uppgifter om andra stödkällor.

4.2.12 Kontrollsystem

Varje kvartal kommer en utvärdering av de faktiska volymerna som hanterats i systemet jämfört med de budgeterade volymerna.

Allt stöd som har blivit felaktigt utbetalt eller mottaget måste betalas tillbaka till den flamländska regeringen.

4.2.13 Ansökningsprocess

Ingen information funnen.

4.2.14 Hur finansieras stödet

Hälften av det totala stödbeloppet ges av den flamländska regionen, medan den andra halvan finansieras av de tre hamnmyndigheterna.

4.2.15 Förhållande till EU:s regler för statsstöd

Europeiska Kommissionen beskriver att åtgärden är förenlig med den europeiska inre marknaden på grundval av artikel 93 i EUF-fördraget.

²³ Beräkningsprocessen beskrivs i kapitel 2.7 av ECs beslutdokument

²⁴ Dvs den delen av de externa kostnader från vägtransporter som undvikas med en överflyttning från väg till järnväg

²⁵ Enligt snitt 6 av *Community guidelines on State aid for railway undertakings, OJ C 184, 22.7.2008*.

4.2.16 Lärdomar

Ingen information funnen.

4.2.17 Genomförda uppföljningar och bedömning av effekter

Ingen information funnen.

4.2.18 Rättslig grund

Kriterierna och reglerna för beviljandet av stödet kommer att publiceras i två "Flanders Order": *Genomförandebeslut för järnväg* och *Genomförandebeslut för inre vattenvägar*.

4.3 STÖD FÖR UTFÖRANDE AV GODSTRANSPORTER PÅ JÄRNVÄG – SA.47109

Information om styrmedlet är hämtat från Europeiska Kommissionens beslutsbrev (EC, 2017b).

4.3.1 Tidsperiod

Stödet har två delar. Del ett har utlysts sex gånger (2005-2007, 2008, 2009-2012, 2014, 2015-2016 samt 2017-2020) medan del två har funnits med under två utlysningar, 2015-2016 och 2017-2020.

4.3.2 Typ av styrmedel

Ekonomiskt driftsstöd.

4.3.3 Motivering: Vilket problem/utmaning kommer åtgärden att lösa?

Ingen officiell motivering funnen.

4.3.4 Syfte

Syftet med styrmedlet i sin helhet är att överföra en del av godstransporterna från väg till järnväg och därmed minska CO₂-utsläppen från transportsektorn. Detta ska uppnås genom att sänka kostnaden för kombinerad transport och därmed minska kostnadsskillnaden mellan kombinerad transport och vägtransporter.

4.3.5 Kort beskrivning

Styrmedlet består av två delar där del ett ger stöd till intermodala järnvägstransporter och del två till vagnslasttransporter, båda per container, alternativt vagn, och transporterad kilometer.

4.3.6 Mottagare

Mottagare av del ett av stödet är företag som tillhandahåller intermodala transportlösningar, och del två ges till företag som tillhandahåller vagnslasttransporter²⁶. Exakt vilken typ av aktörer som kan få stödet framgår inte, men med stor sannolikhet är det tågoperatörer.

4.3.7 Budget

Budgeten för tidsperiod 2017-2020 är 53,6 miljoner euro.

4.3.8 Om driftsbidrag; För vilken tidsperiod ges stödet?

Stödet har rätt att utges under perioden 2017-2020 men ingen information om tidsperiod per aktör har kunnat finnas.

4.3.9 Finansieringsgrad

Stödet får inte överstiga 30 procent av de totala transportkostnaderna.

Stödets första del beräknas per container enligt formeln $A \cdot \text{ITU-km} + B$ där ITU-km är antal kilometer en container har transporterats och A och B är fastslagna värden beroende på utlysningsår. För perioden 2017-2020 är $A = 0,14$ euro/km och $B = 28$ euro.

Stödets andra del beräknas per godsvagn och transporterad kilometer, där varje kilometer är berättigad en ersättning på 0,57 euro under nuvarande utlysning.

²⁶ Dvs transporter av enskilda vagnar inom ett vagnlastsystem (Single Wagonload System)

4.3.10 Berättigade kostnader

Ingen information funnen.

4.3.11 Villkor

Företagen som söker stöden måste vara skrivna i en medlemsstat i Europeiska Unionen.

I del ett utges stöd för intermodala järnvägstransporter per container och kilometer på en distans av minst 51 kilometer mellan två omlastningsterminaler på belgisk mark, från en annan medlemsstat i EU till en omlastningsterminal på belgisk mark eller till en annan medlemsstat i EU från en omlastningsterminal på belgisk mark. Det ett kan också ges till intermodala pendlar mellan två belgiska sjöhamnar.

Stödets andra del ges till vagnslasttransporter som transporteras mellan två belgiska knutpunkter. Detta stöd ges per godsvagn och transporterad kilometer.

4.3.12 Kontrollsystem

Ingen information funnen.

4.3.13 Ansökningsprocess

Ingen information funnen.

4.3.14 Hur finansieras stödet

Stödet är statligt finansierat.

4.3.15 Förhållande till EU:s regler för statsstöd

Europeiska Kommissionen uppmärksammar i sitt beslutsbrev att detta stöd ger en fördel för de aktörer som bidraget ges till vilket inte är tillåtet i reglerna för statsstöd, samtidigt som en liberalisering av marknaden har medfört att marknaden är öppen för konkurrens och att det är fritt fram för företag att etablera sig på marknaden. Stödets första del, omlastningsbidraget, har sin legala grund i artikel 2 och 4 i Council Directive 92/106/EEC medan stödets andra finner legalt stöd i Europaparlamentets direktiv 2004/51/EC samt i Council Directive 91/440/EEC.

4.3.16 Lärdomar

Eftersom detta stöd har utlyst i flera omgångar över tid har den belgiska staten kunnat dra lärdomar av tidigare erfarenheter och modifierat stödet från utlysning till utlysning. De har exempelvis kunnat uppskatta hur mycket stöd som kommer sökas under de kommande åren, omdefinierat hur antal kilometer på belgisk mark ska beräknas samt infört riktlinjer om hur många stödansökningar för varje godsvagn som kan skickas in. Tidigare har flera ansökningar kunnat skickas från varje stödberättigad part, men nu är det upp till dessa att samordna så att en ansökan skickas in och att dessa parter delar på stödet sinsemellan.

4.3.17 Genomförda uppföljningar och bedömning av effekter

Stödets första del infördes 1 januari 2005 och de belgiska myndigheterna anser att en strypning av stödet skulle innebära en minskning av inhemska godstransporter på järnväg och därmed en negativ påverkan på miljön.

Stöd del två implementerades 2014, och de belgiska myndigheterna anser att en strypning av detta stöd också skulle få en negativ inverkan på miljön, men också på transportsäkerheten samt landets ekonomi, i synnerhet med tanke på arbetsmarknaden, industriområdets attraktivitet, företags värdekedjor och Belgiens hamnars konkurrenskraft.

4.3.18 Rättslig grund

I april 2017 röstade Belgiens ministerråd igenom en förlängning av stödet för perioden 2017-2020. Stödet har också behövt godkännas av ministerrådet för de tidigare utlysningarna.

Stödet är godkänt av den Europeiska Kommissionen under numret: SA.47109.

5 FRANKRIKE

5.1 BESKRIVNING AV LANDETS FÖRUTSÄTTNINGAR

5.1.1 Transportpolitik

Frankrike är en parlamentarisk republik i vilken presidenten, tillika statschefen, väljs genom direktval och har stor makt. Presidenten utser sedan premiärministern (regeringschefen). Frankrike består av 18 regioner varav 13 ligger på europeisk mark, dock räknas de återstående fem som en del av EU (Europeiska Unionen, 2018).

Nationella vägar och motorvägar med och utan tullar tillhör staten, och det är de som beslutar om eventuella investeringsprojekt och upprustningar samt kontinuerligt underhåll. Voies Navigables de France (VNF) är den offentliga förvaltaren av landets vattenvägar och arbetar med underhåll och ständiga förbättringar av dem. Under de senaste åren har antal transporter på kanalerna minskat på grund av en minskning av tunga industrier med fraktbehov samt en generell ökad betydelse av leveranshastigheten (Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2017).

Järnvägen ägs och drivs av SNCF Réseau. SNCF Réseau bildades i januari 2015 och är en sammanslagning av det f.d. statliga företaget och ägare och operatör av järnvägsinfrastrukturen French Railway Network (RFF), SNCF Intra samt Division of Railway Traffic Management (DCF). I och med sammanslagningen samsas alla nödvändiga kompetenser som krävs för att driva järnvägstrafiken under ett och samma paraply (SNCF Réseau, 2015). Andra intressenter är självfallet också drivande i utvecklingen av järnvägsinfrastrukturen. Den franska staten beslutar om den övergripande utvecklingsriktningen och stora uppgraderingsprojekt för landets infrastruktur samt bidrar till finansieringen av projekt. The Environmental Authority säkerställer att miljöfrågor är inkluderade i utvecklingsprojekt relaterat till och i driften av järnvägsnätverket (SNCF Réseau, 2015). Vidare ska ett oberoende organ, Regulatory Authority for Railway Activities (Araf) säkerställa att ingen diskriminering förekommer på marknaden och att alla företag har en jämlik och rättvis tillgång till infrastrukturen. Ledamöter i Araf är experter inom ekonomi, transport och juridik men måste vara opartiska och inte ha några andra åtaganden inom järnvägsindustrin (International Railway Journal, 2010).

5.1.2 Infrastruktur

Tabell 4 ger en överblick av landets transportinfrastruktur samt de geografiska och demografiska förutsättningar som har påverkan på godstransporter.

Tabell 4: Sammanfattning av Frankrikes transportinfrastruktur, geografiska och demografiska förutsättningar

Befolkningsstäthet	117 pers/kvm (World Population Review, 2018)
Areal	643 801 kvkm (CIA, 2018)
Antal gränsländer	8 (CIA, 2018)
Naturresurser:	Kol, järnmalm, bauxite, zink, uran etc. (CIA, 2018)
GDP	2,584 biljoner dollar (2,3 biljoner Euro) (World Bank, 2018)
Km kust	29 640 km år 2014 (CIA, 2018)
Km järnväg:	1 028 446 km år 2010 (CIA, 2018)
Km väg:	8 501 km år 2010 (CIA, 2018)
Km vattenvägar	29 640 km år 2014 (CIA, 2018)
Antal intermodala terminaler	Ca 84 (inklusive hamnar) (SGKV, 2018)
Antal flygplatser	464 år 2013 (CIA, 2018)

Frankrike åtnjuter ett av världens mest sofistikerade infrastruktursystem tack vare statliga investeringar och avancerad teknologi (Nations Encyclopedia, 2018). Enligt en undersökning från World Economic Forum ligger Frankrike i topp när det gäller kvaliteten på järnvägsinfrastruktur och vägnätverk. Vägnätverket är tätt, järnvägsnätverket välutbyggt och vattenvägarna välunderhållna (EC, 2018).

Trots den högkvalitativa infrastrukturen har godstransporter på järnväg inte varit att föredra på grund av bristande pålitlighet, dålig kostnadseffektivitet i jämförelse med vägbunden frakt på samma distans samt dåliga förbindelser till de stora logistikparkerna (European Parliament, 2015). Från 2001 till 2010 minskade antal fraktade ton-km med mer än 40 procent, innan det återhämtade sig något under 2011 (Crozet, 2014). År 2009 lanserades en ny godsstrategi för att öka andel gods transporterat på järnväg. Denna gav dock inte önskad effekt, och mellan 2008 och 2014 sjönk andel fraktat gods på järnväg med 21 procent (Barrow, 2017).

5.1.3 Godstransporter

Frankrike är ett av de största länderna efter Tyskland när det gäller intermodala transporter och Frankrike-Italien är den femte största intermodala intra-EU-korridoren. År 2018 transporterades 33 442 miljoner ton-km gods på järnväg och 162 615 miljoner ton-km på väg (OECD, 2018). Vidare hanterar de två störta hamnkomplexen Marseille och HAROPA (hamnarna i Le Havre, Rouen och Paris) tillsammans ca 4,4 miljoner TEU:s (PortSEurope, 2018; HAROPA, 2018).

5.2 EKONOMISKT STÖD PER OMLASTAD INTERMODAL TRANSPORTENHET - SA.37881

5.2.1 Tidsperiod

I olika utformningar under åren 2003-2007, 2008-2012 samt 2013-2017 (EC, 2003; EC, 2008; EC, 2014).

5.2.2 Typ av styrmedel

Ekonomiskt driftsstöd, återbetalningsbara subventioner.

5.2.3 Motivering: Vilket problem/utmaning kommer åtgärden att lösa?

Vägbundna godstransporter som påverkar miljön i form av utsläpp samt den allmänna trafiksäkerheten.

5.2.4 Syfte

Syftet med styrmedlet är att täcka de extra kostnader som kommer med omlastning av gods i terminalerna i en intermodal transportkedja (Macharis, Pekin, & Caris, 2008). Det syftar också till att bidra till utvecklingen av intermodala transportalternativ och att göra dessa mer attraktiva, främst ur miljö- och säkerhetssynpunkt (EC, 2003).

5.2.5 Kort beskrivning

Stödet utgår till schemalagda intermodala transporter och ska täcka en del av de extrakostnader omlastning i terminalerna innebär. Detta för att operatörerna ska kunna erbjuda sina kunder ett attraktivt och konkurrenskraftigt pris (EC, 2003).

5.2.6 Mottagare

Aktörer med säte i den Europeiska Unionen som utför intermodala transporter på en sträcka mellan två punkter som ligger på fransk mark (EC, 2003).

5.2.7 Budget

Den statliga budgeten för bidraget var 39 till 40 miljoner euro per år under åren 2003–2007. Bidraget för varje aktör fastslogs dock av staten i samråd med bidragstagaren (EC, 2008). Under åren 2013–2017 var den ackumulerade budgeten 140 miljoner euro.

5.2.8 Om driftsbidrag; För vilken tidsperiod ges stödet?

Stödet gavs under åren 2003–2007 där stödet var fast det första året. Under varje år de följande två åren hade staten rätt att omförhandla stödet för att kunna hålla sig inom den totala budgeten. I slutet av dessa tre år men under bidragets verksamhetsår kunde stödet förlängas. Stödet för 2013–2017 utgavs för tre år eller kortare. (EC, 2008).

5.2.9 Finansieringsgrad

Per omlastning består finansieringen av, enligt förslaget som godkändes inför perioden 2003–2007, 15 till 20 euro vilket ungefär är hälften av kostnaden för en omlastning i en terminal. Finansieringsgraden antas vara en tjugondel av den totala transportkostnaden då omlastning vanligtvis står för 10 procent av den totala transportkostnaden. Finansieringsgraden fick inte överstiga 30 procent av de totala kostnaderna (EC, 2003). I efterhand har det kunnat konstaterats av finansiering per omlastning var 15 euro till en början för att sedan sjunka till 12 euro (EC, 2008).

5.2.10 Berättigade kostnader

Bidraget består av en fast summa per omlastad intermodal transportenhet som omlastas i en land- eller hamnterminal på franskt territorium samt ett bidrag per intermodal transportenhet som passerar genom en fransk nodpunkt för fortsatt nationell landtransport eller internationell export eller import (EC, 2003).

5.2.11 Villkor

Bidragstagarna är tvungna att utföra miljövänliga och regelbundna transporter enligt den prognos de rapporterat. Om de inte lyckats uppnå antalet omlastningar som de förutspår får de endast bidrag för de omlastningar som de utför samt betala en straffavgift (EC, 2003).

5.2.12 Kontrollsystem

Bidragstagarna skickar in en månadsvis rapport innehållandes antal utförda omlastningar samt en mer utförlig årlig rapport innehållandes typ och storlek på det omlastade godset, trafikvolym i ton, tonkilometer, etc. Dessutom kan den franska staten utföra vilka kontroller de vill för uppföljning.

5.2.13 Ansökningsprocess

Utlysningen för stödet görs årligen i the Official Journal of the European Union ("JOUE") samt på hemsidan för franska Ministry of ecology, sustainable development and energy (EC, 2014).

5.2.14 Hur finansieras stödet

Stödet är finansierat av den franska staten.

5.2.15 Förhållande till EU:s regler för statsstöd

Enligt artikel 87 kan inte en medlemsstat ge statsstöd om det hotar konkurrensen eller ger ett eller vissa företag en konkurrensfördel i en given sektor. Frankrikes stat uppmärksammar dock att detta stöd ger en konkurrensfördel till företag som utför intermodala transporter genom att bidra till att sänka marknadspriset för dem, samtidigt som de påpekar att transportmarknaden liberaliserats. 1:a juli 1993 trädde nämligen artikel 2 och 4 av Council Directive 92/106/EEC i kraft vilket beslutades att vilket företag som helst kan etablera sig i transportmarknaden och utföra intermodala transporter (EC, 2003).

5.2.16 Lärdomar

Under de tre utlysningarna har vissa förutsättningar ändrats, exempelvis har stöden skilt sig lite från utlysning till utlysning vilket visar på en vilja att lära sig av vad som har fungerat mindre bra och att kontinuerligt förbättra stödet.

5.2.17 Genomförda uppföljningar och bedömning av effekter

Under den första bidragsrundan mellan 2003 och 2007 så har det beräknats att andelen intermodala transporter ökade med 30 till 40 procent. Samtidigt minskade antal lastbilar med 160 000 vilket motsvarar 170 000 ton CO₂ per år. En stor majoritet drog fördel av stödet: 12 av 15 aktörer inom omlastning mellan väg och järnväg samt 11 av 16 aktörer inom omlastning mellan vattenväg och väg. Dessa representerar 71 procent av de intermodala transportenheter som totalt transporterades (EC, 2008).

5.2.18 Rättslig grund

Stödet grundar sig i lag nr. 82-1153 från 30 december 1982 som behandlar landtransporter samt lag nr. 99-523 från 25 juni 1999 som behandlar landets hållbara utveckling.

6 SCHWEIZ

6.1 BESKRIVNING AV LANDETS FÖRUTSÄTTNINGAR

6.1.1 Transportpolitik

Schweiz är en federal republik och består av 26 kantoner (delstater). Det ett land med en anmärkningsvärt stark direktdemokrati och medborgarna har ett starkt inflytande över beslut som fattas på en federal nivå. Schweiz styrs alltid av en samlingsregering där de största partierna ingår (Utrikespolitiska Institutet, 2018).

Under the Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications (DETEC) ligger tre myndigheter som ansvarar för Schweiz trafik och infrastruktur. The Federal Office of Civil Aviation (FOCA) är ansvarig för utvecklingen av flygtrafiken och övervakningen av de civila flygaktiviteterna i Schweiz. The Federal Roads Office (FEDRO) är ansvarig för vägar och privat vägtransport och the Federal Office of Transport (FOT) är ansvarig för kollektivtrafik samt stora delar av godstransporter. FOT ansvarar för säkerhet, finansiering, infrastruktur samt de legala och politiska regelverken relaterat till både passagerartrafik och godstrafik (DETEC, 2018). En överenskommelse som till stor del har påverkat trafiken genom Schweiz är the Agreement of Overland Transport från 1999. Detta bilaterala avtal som slöts mellan Schweiz och EU öppnade upp Schweiz marknad för både transport av personer och gods ((FDFA, 2018)). Vidare finns det inskrivet i Artikel 84 i den schweiziska konstitutionen, antagen 1999, att konfederationen ska skydda alregionen från de negativa effekterna av transalpinsk trafik samt att transalpinsk godstrafik ska fraktas från en landsgräns till en annan på järnväg (The Federal Council, 2018b). Baserat på denna har många dokument och policys utarbetats för att främja ett modalt skifte för godstransporter, från väg till järnväg.

6.1.2 Infrastruktur

Tabell 5 ger en överblick av landets transportinfrastruktur samt de geografiska och demografiska förutsättningar som har påverkan på godstransporter.

Tabell 5: Sammanfattning av den schweiziska transportinfrastrukturen samt geografiska och demografiska förutsättningar

Befolkningsstäthet	206 pers/kvm (World Population Review, 2018), störst koncentration i de norra och västra delarna på grund av Alperna i söder (World Population Review, 2018)
Areal	41 277 kvkm (CIA, 2018)
Antal gränsländer	5 (CIA, 2018)
Naturresurser:	Vattenkraft, timmer, salt (CIA, 2018)
GDP	678,9 miljarder dollar (602 miljarder Euro) (World Bank, 2018)
Km kust	0 km (CIA, 2018)
Km järnväg:	5 652 km år 2014 (CIA, 2018)
Km väg:	71 464 km år 2011 (CIA, 2018)
Km vattenvägar	1 292 km år 2010 (varav 65 km vikt för godstransporter på Rhonefloden) (CIA, 2018)
Antal intermodala terminaler	Ca 26 (inklusive hamnar) (SGKV, 2018)
Antal flygplatser	63 år 2013 (CIA, 2018)

Sedan 1980 har Schweiz haft en transportpolicy som grundar sig i målet att flytta så mycket godstransporter som möjligt från väg till järnväg och år 1994 röstades det så kallade Alpine Initiative igenom (FOT, 2018). Den kan sägas vara startskottet på moderniseringen av järnvägsinfrastrukturen (Global Railway Review, 2009). Syftet med policyn är att skydda de schweiziska alperna från genomfartstrafik genom satsningar på att skifta godstransporter från väg till järnväg. Bland annat infördes en skatt på tunga fordon samt ett mål på att inte mer än 650 000 lastbilar får korsa de schweiziska Alperna varje år. Vidare är också infrastruktursatsningar på järnvägstunnlar genom bergen ett led i att minska de vägbundna godstransporterna (FOT, 2018).

De stora järnvägsbolagen äger och driver sina egna järnvägsnätverk. Vidare ansvarar myndigheten Trasse CH för trafikallokering på järnvägen. Swiss Federal Railways (SBB) är det statligt ägda järnvägsbolaget och också Schweiz största. De driver den största delen av järnvägsnätverket, ca 3 200 km samt Gotthardstunneln som är nord-syd-förbindelsen genom Alperna (EC, 2018). SBB utför 68 procent av de transalpina järnvägsbundna godstransporterna (SBB, 2017).

6.1.3 Godstransporter

År 2017 stod godstransporter på väg och järnväg för 25 procent av de totala transportkostnaderna (Federal Statistical Office, 2017). Två av EU:s tre största järnvägskorridorer går genom Schweiz och bergsmassiv, en från Tyskland till Italien och en från Belgien till Italien. Tillsammans utgör de tre största järnvägskorridorerna ca 50 procent av de intermodala transporterna inom EU (EC, 2017a). Schweiz transportpolitik är därför väldigt fokuserad på den transalpina godstrafiken, och det är också den som subventioneras mest från bensinskatten årligen (den bra rapporten som källa). År 2017 transporterades 27,3 miljarder ton-km gods varav 37 procent på järnväg. De transalpina godstransporterna uppgick i 38,9 miljoner ton varav 70 procent av dem gick på järnväg vilket resulterade i ca 950 000 tunga fordon (Federal Statistical Office, 2018a). För första gången på 20 år är understeg nämligen antal transalpina lastbilar en miljon vilket är resultatet av implementering av ett antal incitament till förmån för ett intermodala transporter (Federal Statistical Office, 2018b).

6.2 SUBVENTION AV TRAFIKERINGSavgifTEN PÅ JÄRNVÄGSSTRÄCKOR

6.2.1 Tidsperiod

När styrmedlet infördes har inte kunnat hittas, men det togs ur bruk år 2010.

6.2.2 Typ av styrmedel

Ett indirekt ekonomiskt driftsstöd.

6.2.3 Motivering: Vilket problem/utmaning kommer åtgärden att lösa?

Godstransporter med lastbil genom de schweiziska Alperna.

6.2.4 Syfte

Syftet med subventionen var att öka andelen gods transporterat på järnväg.

6.2.5 Kort beskrivning

Staten gav företagen en subvention på trafikeringsavgiften på järnvägssträckorna som var nödvändiga att trafikera för att kunna utföra intermodala transporter.

6.2.6 Mottagare

Företag i egenskap av tågoperatörer.

6.2.7 Budget

60 miljoner franc per år (ca 53 miljoner euro).

6.2.8 Om driftsbidrag; För vilken tidsperiod ges stödet?

Stödet fördelades årligen fram till att stödet togs ur bruk (Finger & Holterman, 2013)..

6.2.9 Finansieringsgrad

The Federal Department of the Environment, Transport, Energy and Communications reducerade avgiften per bruttotonkilometer med 0,002 franc år 2000 vilket år 2002 justerades ner till 0,0015 franc (Finger & Holterman, 2013). Staten finansierade också ett täckningsbidrag för att täcka en del av priset operatörerna behövde betala för att få tillgång till att trafikera järnvägen.

6.2.10 Berättigade kostnader

Ingen information funnen.

6.2.11 Villkor

För att få avgiften på järnvägssträckorna subventionerade var företaget tvunget att utföra intermodala transporter på sträckan.

6.2.12 Kontrollsystem

Det fanns inget sätt att kontrollera om mottagarna av stödet var i behov av det (Finger & Holterman, 2013).

6.2.13 Ansökningsprocess

Till skillnad från passagerartransporterna, som använder ett liknande system, så var detta täckningsbidrag varken fast eller kontrakterat på förhand vilket innebar att tågoperatörerna årligen och på egen hand var tvungna att göra upp med staten om finansiering (Finger & Holterman, 2013).

6.2.14 Hur finansieras stödet

Subventionen var finansierad av intäkterna från bränsleskatten (Finger & Holterman, 2013).

6.2.15 Förhållande till EU:s regler för statsstöd

N/A

6.2.16 Lärdomar

Under 2010 togs systemet med en indirekt subvention av intermodala transporter ur bruk. Anledningen till detta var att det var alldeles för komplicerat och på grund av komplexiteten i systemet uppfylldes aldrig det tilltänkta målet; att stödja de mest effektiva tågoperatörerna i det intermodala transportsegmentet. Genom att ta bort subventionen minskade också administrationskostnaderna för subventionssystemet i sin helhet (Finger & Holterman, 2013). Från 2010 kommer därför alla subventioner till intermodala transporter från bränsleskatten genom direkta subventioner där cirka 180 miljoner franc är reserverade för godstransporter genom Alperna och ytterligare 35 miljoner franc för transport i resten av landet.

6.2.17 Genomförda uppföljningar och bedömning av effekter

Ingen information funnen.

6.2.18 Rättslig grund

Subventionen var baserad på artikel 84 i the Federal Constitution of the Swiss Confederation, antagen i april 1999. Artikel 84 behandlar trafik genom Alperna och säger att staten ska skydda Alperna från de negativa effekterna som kommer med genomfartstrafik i området, att transalpinsk godstrafik ska färdas från landsgräns till landsgräns med tåg samt att kapaciteten av de transalpiska rutterna inte får öka såvida effekten inte är att trafiken minskar i städer och byar (The Federal Council, 2018b). Vidare var det belagt i artikel 21 och 22 i Mineralölsteuerverwendungsgesetz att finansiella medel för att sänka priset på intermodala transporter skulle tas från intäkterna från bränsleskatten (Finger & Holterman, 2013). Avgiftsreduktionen per bruttotonkilometer samt täckningsbidraget grundade sig också i Kombiverkehrsverordnung (Intermodal Transport Ordinance, 1988) samt i artikel 20 i NZV - Netzzugangsverordnung (Network Access Ordinance, 1998) (ibid.).

6.3 MINERALÖLSTEUERVERWENDUNGSGESETZ (MINVG)

6.3.1 Tidsperiod

Ett stöd som förhandlas årsvis men som ska avskaffas år 2023.

6.3.2 Typ av styrmedel

Ekonomiskt driftsstöd.

6.3.3 Motivering: Vilket problem/utmaning kommer åtgärden att lösa?

Åtgärden adresserar problemet med tung lastbilstrafik genom de schweiziska Alperna.

6.3.4 Syfte

Syftet med styrmedlet är att skydda det alpina området genom att förflytta godstrafik från väg till järnväg.

6.3.5 Kort beskrivning

Finansiella medel från ett ekonomiskt program finansierat av bensinskatten används för att sänka marknadspriset på intermodala transporter. Tågoperatörerna förhandlar per företag med den schweiziska transportmyndigheten om den exakta summan given i subvention. Summan beror på ett antal kriterier samt benchmarking där transportmyndigheten försöker få företag på efterkälken att öka produktiviteten i nivå med de bästa företagen.

6.3.6 Mottagare

Företag i form av tågoperatörer.

6.3.7 Budget

Subventionen för företagen varierar från år till år. Maxbeloppet är just ett maxbelopp och kan variera beroende på hur stort stöd varje tågoperatör behöver för att nå break even.

Från 2005 till och med 2010 var det totala beloppet för subventionen det samma, det vill säga 215 miljoner franc per år (eller 189 miljoner euro). Av dessa gick 200 miljoner franc till subventioner för intermodala transporter och 15 miljoner franc till icke-transalpinsk godstransport (Finger & Holterman, 2013).

6.3.8 Om driftsbidrag; För vilken tidsperiod ges stödet?

Stödet ges årsvis.

6.3.9 Finansieringsgrad

Det maximala beloppet är 75 euro per container och 1 900 euro per tågtransport. För RoLa-tåg, det vill säga tåg som fraktar hela lastbilar, går det ut en ersättning på maximalt 175 franc per enhet och 3 080 franc per tågtransport (Bendul, 2013).

6.3.10 Berättigade kostnader

Ingen information funnen.

6.3.11 Villkor

Den schweiziska transportmyndigheten hade år 2011 följande kriterier när det kommer till hur stort bidraget får vara (Finger & Holterman, 2013):

- Prisetutvecklingen av väg- och järnvägstransport
- Förväntad transporterad volym
- Produktivitetens utveckling
- Växlingskursen för Euro/CHF
- Intäkts- och kostnadsutvecklingen
- De finansiella medel som är tillgängliga för transportmyndigheten

6.3.12 Kontrollsystem

Ingen information funnen.

6.3.13 Ansökningsprocess

Tågoperatörerna förhandlar årsvis med den schweiziska transportmyndigheten om storlek på stödet.

6.3.14 Hur finansieras stödet

Det finansiella stödet är finansierat av en fond som bland annat innehåller de ekonomiska medel som bensinskatten inbringar till staten (The Federal Council, 2018b).

6.3.15 Förhållande till EU:s regler för statsstöd

N/A

6.3.16 Lärdomar

Ingen information funnen.

6.3.17 Genomförda uppföljningar och bedömning av effekter

År 2016 var det första året på 20 år som färre än en miljon lastbilar korsade de schweiziska alperna (HUPAC, 2017). Under året sjönk andel lastbilar med 3,4 procent, till 975 000. Dock verkar 2018 års mål på 650 000 lastbilar i enlighet med den schweiziska GVVG-policyn (2010) inte uppnås (SWI, 2017).

6.3.18 Rättslig grund

Lagen Mineralölsteuerverwendungsgesetz (MinVG) säger i artikel 21 och 22 att de finansiella medlen införskaffade genom bensinskatt ska användas för att främja intermodala transporter genom att sänka marknadspriset för dem (Finger & Holterman, 2013). Detta stöds också av den federala konstitutionen, artikel 84 som syftar till att skydda den Alpina regionen från negativa effekter av transalpinsk trafik samt av artikel 86 paragraf 1-3 som säger att en fond ska vara upprättad med finansiella medel som inkommer från bland annat bensinskatt, och att ett särskilt finansiellt program ska administreras som syftar till att öka andel intermodala transporter (The Federal Council, 2018b).

6.4 INVESTERINGSBIDRAG FÖR NYBYGGNATION AV TERMINALER SAMT DRIFTSBIDRAG FÖR GODSTRANSPORTER PÅ JÄRNVÄG

6.4.1 Tidsperiod

Styrmedlet lanserades år 1998 och är fortfarande i bruk.

6.4.2 Typ av styrmedel

Ekonomiskt investerings- och driftsstöd.

6.4.3 Motivering: Vilket problem/utmaning kommer åtgärden att lösa?

Ingen officiell motivering funnen.

6.4.4 Syfte

Syftet med styrmedlet är att främja ett modalt skifte, från godstransporter på väg till godstransporter på järnväg.

6.4.5 Kort beskrivning

Staten kan bidra med investeringsstöd till konstruktion och renovering av intermodala omlastningsanläggningar samt med investeringsstöd till konstruktion av hamnanläggningar som hanterar intermodala transporter. Staten kan också främja nya godstransporter på järnväg genom driftbidrag till dess att de är ekonomiskt gångbara, men maximalt i tre år.

6.4.6 Mottagare

Transportoperatörer av intermodala transportkedjor samt terminaloperatörer.

6.4.7 Budget

Ingen information funnen.

6.4.8 Om driftsbidrag; För vilken tidsperiod ges stödet?

Driftsstödet betalas ut i maximalt tre år.

6.4.9 Finansieringsgrad

Investeringsstödet får inte överstiga 60 procent av de stödberättigande kostnaderna. Dock kan projekt av nationell betydelse stödjas med upp till 80 procent. Till hamnanläggningar är stödet maximalt 50 procent (The Federal Council, 2018a).

6.4.10 Berättigade kostnader

Ingen information funnen.

6.4.11 Villkor

Det ekonomiska stödet måste gå till terminaler, infrastruktur och/eller järnvägsutrustning om dessa kan bidra till ett modalt skifte (Viacombi, 2018).

Bedömningen och tilldelningen av bidraget ska ta hänsyn till de övergripande transport-, energi- och miljömålen samt vissa ekonomiska kriterier (The Federal Council, 2018a).

6.4.12 Kontrollsystem

Ingen information funnen.

6.4.13 Ansökningsprocess

Staten prövar ansökningarna på underlag av ovan nämnda villkor. Inga uppgifter om stödet betalas ut årsvis eller löpande har kunnat beläggas.

6.4.14 Hur finansieras stödet

Ingen information funnen, men förmodligen skattemedel.

6.4.15 Förhållande till EU:s regler för statsstöd

N/A

6.4.16 Lärdomar

Ingen information funnen.

6.4.17 Genomförda uppföljningar och bedömning av effekter

Ingen information funnen.

6.4.18 Rättslig grund

Det ekonomiska investeringsbidraget har lagligt stöd i en schweiziska lagen om godstransporter (Gütertransportgesetz, GüTG), artikel 2 (The Federal Council, 2018a).

7 USA

7.1 BESKRIVNING AV LANDETS FÖRUTSÄTTNINGAR

7.1.1 Transportpolitik

USA är en federal republik som består av 50 delstater. Enligt landets konstitution från 1789 styrs landet utifrån en maktodelningsprincip där den verkställande, lagstiftande och dömande makten fördelas mellan presidenten, kongressen och Högsta domstolen. (Utrikespolitiska Institutet, 2018)

USA gränsar till Kanada i norr och Mexiko i söder vilket ger dem en naturligt ledande position i handelsutbytet länderna emellan. De tre länderna strävar efter att strömlinjeforma sina logistiksystem för att skapa effektivare flöden över hela kontinenten vilket gör att det finns få intressekonflikter gällande logistikpolicys mellan länderna (Horn & Nemoto, 2005).

Medan det i Europa till stor del är Europeiska Unionen och länderna själva som initierar styrmedel och skapar incitament för ett skifte till ett intermodalt transportsystem så är det i USA marknaden och fraktföretagen som driver den utvecklingen utan några stora statliga stöd eller ekonomiska styrmedel (Horn & Nemoto, 2005). Under de senaste fyrtio åren har dock stora policyförändringar förändrat den amerikanska fraktindustrin i grunden. Syftet med införanden av policys såsom Staggers Rail Act från 1980 och Intermodal Surface Transportation Efficiency Act från 1991 har varit att förbättra infrastruktur, teknologi och marknadsförutsättningar i ett land där järnvägen på vilken gods fraktas dels ägs, byggs och underhålls av privata företag, dels är reserverat för gods allena (Association of American Railroads, 2018). Vidare är Public Private Partnerships en entreprenadform som ökat de senaste åren och som syftar till att öka andelen infrastrukturprojekt genom att den offentliga sektorn tar tillvara på den privata sektorns kompetens samtidigt som risken med projektet sprids mellan aktörerna i den offentliga och privata sektorn (Konkurrensverket, 2008).

The U.S. Department of Transportation är ett regeringsdepartement som har tillsynsansvar för transporter på land och räls, i luften och till havs. Deras uppdrag är att säkerställa att landet har den säkraste och mest moderna transportsystemet i världens, att det bidrar till att öka livskvalitén hos amerikaner samt produktiviteten och konkurrenskraften för amerikanska företag.

Departementet samlar tio olika regeringsorgan som alla har koppling till transportsystemet, exempelvis Federal Highway Administration vilka stöttar staten och stater vid design och konstruktion av landets vägar, och Federal Railroad Administration som arbetar med intermodala transportlösningar (U.S. Department of Transportation, 2018).

7.1.2 Infrastruktur

Tabell 6 ger en överblick av landets transportinfrastruktur samt de geografiska och demografiska förutsättningar som har påverkan på godstransporter.

Tabell 6: Sammanfattning av USA:s transportinfrastruktur, geografiska och demografiska förutsättningar

Befolkningsstäthet	35 pers/kvm (World Population Review, 2018)
Areal	9 833 517 (CIA, 2018)
Antal gränsländer	2
Naturresurser:	Kol, koppar, bly, molybden, fosfat, uran (CIA, 2018)
GDP	19,4 biljoner dollar (17,2 biljoner Euro) (World Bank, 2018)
Km kust	19 924 km (CIA, 2018)
Km järnväg:	293 564 km år 2014 (CIA, 2018)
Km väg:	6 586 610 km år 2012 (CIA, 2018)
Km vattenvägar	41 009 km år 2012 (CIA, 2018)
Antal intermodala terminaler	Ej funnit
Antal flygplatser	80 684 biljoner dollar (World Bank, 2018)

Den amerikanska infrastrukturen är generellt sett eftersatt när det kommer till underhåll och/eller nybyggnation. Sedan 1988 American Society of Civil Engineers, ASCE satt betyg på USA:s infrastruktur och sedan 1998 gör de det vart fjärde år. Betygsskalan som använts är det traditionella A till F, där A är det högsta betyget och F det lägsta. De beräknar också vilka investeringar som krävs för att höja standarden på infrastrukturen och allt från luftfart, broar, vägar och hamnar till energi, avfall och dricksvatten tas med i beräkningen. År 1988 fick den amerikanska infrastrukturen betyget C, medan den år 2017 fick ett D+ och kostnaderna för att rusta upp infrastrukturen beräknades till ca 4,59 biljoner dollar (ASCE, 2017).

7.1.3 Godstransporter

Enligt Bureau of Transportation Statistics (2018) transporterades det år 2015 dagligen ca 49,3 miljoner ton gods till ett värde av 52,5 biljoner dollar på amerikansk mark. Av de ca 18 000 miljoner ton fraktat gods årligen utgjorde ca 10 780 miljoner ton gods på enbart väg, 1 600 miljoner ton gods på enbart järnväg och ca 1 350 miljoner ton gods som fraktades med flera transportslag. Av de 18 000 miljoner ton fraktades 50 procent mindre än 100 miles (Bureau of Transportation Statistics, 2018). I USA ligger också tre av världens 25 största containerhamnar: Los Angeles (8,86 miljoner TEU:s årligen), Long Beach (6,80 miljoner TEU:s årligen) och New York-New Jersey (6,25 miljoner TEU:s årligen) (World Shipping Council, 2019).

7.2 TIGER/BUILD-BIDRAG

7.2.1 Tidsperiod

Årligen från år 2009.

7.2.2 Typ av styrmedel

Ekonomist investerings- och upprustningsbidrag.

7.2.3 Motivering: Vilket problem/utmaning kommer åtgärden att lösa?

TIGER/BUILD-bidraget syftar till att möta utmaningen med bristande kvalitet i infrastrukturen, till stor del i landsbygdsområden.

7.2.4 Syfte

Syftet med styrmedlet är tillgodose finansiering till projekt som normalt sett inte platsar i något annat av Department of Transportations investeringsprogram. Sådana investeringar kan exempelvis falla under kategorin intermodala transportlösningar, hamn- eller järnvägsprojekt. Dock är investeringarna som görs inom detta program i betydligt mindre skala än i Department of Transportations investeringsprogram (U.S. Department of Transportation, 2018).

7.2.5 Kort beskrivning

USA:s transportdepartement driver från 2018 investeringsprogrammet BUILD (The Better Utilizing Investments to Leverage Development) som är efterföljaren till investeringsprogrammet TIGER (Transportation Investment Generating Economic Recovery) som togs i bruk år 2009. Sedan 2009 har ca 5,6 miljarder dollar investerats i projekt som har en positiv lokal eller regional infrastrukturpåverkan (U.S. Department of Transportation, 2018).

7.2.6 Mottagare

Mottagare är offentliga enheter såsom kommuner, län, hamnar, etc. (U.S. Department of Transportation, 2018).

7.2.7 Budget

År 2018 hade BUILD-programmet en budget på 1,5 miljarder dollar (ca 1,3 miljarder euro) (U.S. Department of Transportation, 2018).

7.2.8 Om driftsbidrag; För vilken tidsperiod ges stödet?

N/A

7.2.9 Finansieringsgrad

År 2018 var maxbeloppet per godkänt projekt 25 miljoner dollar och varje stat kunde totalt inte tilldelas mer än 150 miljoner dollar. Minimumbeloppet för urbana projekt var 5 miljoner dollar och 1 miljon dollar för projekt på landsbygden. Totalt måste projekt på landsbygden tilldelas minst 450 miljoner dollar (U.S. Government, 2018).

7.2.10 Berättigade kostnader

Ingen information funnen.

7.2.11 Villkor

Ansökningarna utvärderas enligt följande kriterier: säkerhet, ekonomisk konkurrenskraft, miljöpåverkan, livskvalitet, innovation, partnerskap, projektkostnader och fördelar samt geografisk spridning (U.S. Government, 2018). Vidare måste den ansökande parten ha spenderat 2018 års bidrag senast den 30 september 2025 (U.S. Government, 2018).

7.2.12 Kontrollsystem

Ingen information funnen.

7.2.13 Ansökningsprocess

Ingen information funnen.

7.2.14 Hur finansieras stödet

Ingen information funnen.

7.2.15 Förhållande till EU:s regler för statsstöd

N/A

7.2.16 Lärdomar

Även om inte bidragstagarna var skyldiga till att utforma nyckeltal enligt stödevtalet började det ändå krävas från administrationen att varje ansökan skulle ha en utformad åtgärdsplanplan och nyckeltal för varje projekt. Nyckeltal hjälper administrationen i att utse relevanta bidragstagare baserat på konkreta data och dessa har utvecklats och implementerats över tid, sedan investeringsprogrammets start. Förutom att kontinuerligt införa nyckeltal så har olika utmaningar blivit identifierade och utredda, såsom syftet med nyckeltal, val av nyckeltal och dataanalys (U.S. Department of Transportation, 2016).

7.2.17 Genomförda uppföljningar och bedömning av effekter

Ingen information funnen.

7.2.18 Rättslig grund

Anslaget för programmet härrör från American Recovery and Reinvestment Act (ARRA) från 2009 (U.S. Government, 2018). I ARRA anslags finansiella medel till bland annat utsatta familjer, expansion av sjukvården, ökad alternativ energiproduktion, utbildning och infrastruktur varav 46 miljarder var avsedda för transport- och kollektivtrafikprojekt (Amadeo, 2018).

8 SAMMANFATTNING

Av alla ekonomiska styrmedel som har hittats i studien, ger fem av dessa driftstöd, tre investeringsstöd (för byggande av infrastruktur, utrustningsinköp/inhyrning, eller båda) och tre en blandning av drifts- och investeringsstöd. Det har också hittats ett indirekt ekonomiskt driftsstöd samt en investerings- och upprustningsbidrag. I kapitel 8.1 till 8.5 sammanfattas informationen av varje typ av styrmedel.

Generellt, uppföljningar avseende effekter har bara hittats för de styrmedel i EU som fortfarande är aktiva, och som har förlängts flera gånger. Anledningen till detta kan vara att man bara vill visa resultat i de fall de har varit positiva. En annan anledning är möjligtvis att en uppföljning med positiva resultat ökar sannolikheten att styrmedlet förlängs och att det kan få budget för den förlängningsperioden. Avseende de schweiziska styrmedlen finns det inga officiella uppföljningar, även i de fall styrmedlet fortfarande är aktuellt.

8.1 DRIFTSSTÖD

I kartläggningen hittades fem ekonomiska driftstöd i de sex studerade länderna – två i Belgien, ett i Österrike, ett i Frankrike och ett i Schweiz (se Tabell 7). Av driftstöden i Belgien gäller det ena bara i den flamländska regionen, medan det andra är ett nationellt stöd. Av åtgärderna som redovisas i tabellen är alla aktiva förutom det i Frankrike, som avser ekonomiskt stöd per omlastad intermodal transportenhet. Officiella och dokumenterade uppföljningar finns för alla stöd förutom det i Schweiz och det i Belgien som gäller flamländska hamnar²⁷. Det finns officiella dokumenterade uppföljningar för alla stöd förutom två – det i Belgien som gäller flamländska hamnar och det i Schweiz. De som det finns uppföljningar på har getts ut tidigare och har förlängts flertalet gånger.

Tabell 7: Sammanfattning över period och uppföljningar för identifierade driftstöd

Land	Namn	Period	Finns det dokumenterade uppföljningar?
Schweiz	Mineralölsteuerverwendungsgesetz (MinVG)	X - 2023	Ingen officiell uppföljning har funnits
Österrike	Stöd för utförande av järnvägstransporter	2018–2022 (sedan 2012)	Ja, i EC:s beslutsdokument för förlängning av stödet
Frankrike	Ekonomiskt stöd per omlastad intermodal transportenhet	2013–2017 (sedan 2003)	Ja, i EC:s beslutsdokument för förlängning av stödet
Belgien	Strukturellt stöd för kombinerade transporter till och från flamländska hamnar	2018–2023	N/A
Belgien	Stöd för utförande av godstransporter på järnväg	2017–2020 (sedan 2003)	Ja, i EC:s beslutsdokument för förlängning av stödet

²⁷ Det finns inga uppföljningar som gäller flamländska hamnar eftersom det gäller för perioden 2018–2022 och detta är den första gången det utlysas.

Tabell 8 visar den ungefärliga totala årliga budgeten som tilldelats respektive styrmedel²⁸. Styrmedlen i Schweiz och Österrike sticker ut som de med den största budgeten medan de i Frankrike och Belgien har en jämförelsevis mycket mindre budget. Att det schweiziska driftstödet är så högt kan bero på att det mestadels finansieras av bensinskatter. Å andra sidan finansieras det österrikiska driftstödet med skattemedel.

Tabell 8 visar även att budgeten för de flesta styrmedlen inte enbart är dedikerad till intermodala transporter på järnväg utan kan också riktas mot andra transportsätt, såsom vagnslast, lastbilståg och inre vattenvägar.

Tabell 8: Sammanfattning av budget för driftstöd, vilka transporter som stöds med budgeten samt vad fonder för denna budget kommer ifrån.

Land	Namn	Total årlig budget	Transportslag som stöds	Finansiering
Schweiz	Mineralölsteuer- verwendungsgesetz (MinVG)	€189 miljoner	Järnvägstransporter i form av vagnslast, intermodal- eller lastbilståg.	Mestadels bensinskatter
Österrike	Stöd för utförande av järnvägstransporter	€120 miljoner	Järnvägstransporter i form av vagnslast, intermodal- eller lastbilståg.	Statliga medel
Frankrike	Ekonomiskt stöd per omlastad intermodal transportenhet	€28 miljoner	Intermodala transporter med järnväg eller vattenvägar	Statliga medel
Belgien	Strukturellt stöd för kombinerade transporter till och från flamländska hamnar	€14 miljoner	Intermodala transporter med järnväg eller vattenvägar	½ Statliga medel och ½ hamnmyndigheterna
Belgien	Stöd för utförande av godstransporter på järnväg	€13 miljoner	Järnvägstransporter i form av vagnslast eller intermodal trafik	Statliga medel

Finansieringsgrader för de olika driftstöden är inte direkt jämförbara med varandra, då metodiken för att beräkna stödbelopp varierar och är unikt för respektive driftstöd. Alla driftsstöd förutom det belgiska som avser transporter till och från flamländska hamnar är bidrag som ges till tågoperatörer per transporterad vagn, intermodal enhet eller lastbil²⁹ för att täcka de kostnader som omlastning av gods från väg till järnväg innebär, och för att få operatörerna att sänka priset på järnvägstransporter. Ett av styrmedlen, det i Belgien från 2017, utges också i relation till transporterad kilometer, så att desto längre sträcka desto större subventioner. Del 1 av Belgiens stöd för transporter till och från flamländska hamnar ges till tågoperatörer per tåg oberoende av tågets lastgrad medan del 2 ges till hamnoperatörer per omlastad enhet.

För att på något sätt kunna jämföra stödnivåerna har de maximala stödbeloppen (euro per lastenhet) beräknats för respektive land. Beräkningarna har gjorts baserat på uppgifter som

²⁸ Detta är antingen beräknat utifrån tillgängliga data eller angivet i officiella dokument. Om möjligt återges den årliga budgeten för den mest aktuella versionen av respektive styrmedel.

²⁹ För lastbilståg

angivits i källdokument och innehåller flertalet antaganden, varför resultaten bör tolkas med försiktighet. Resultat visas i Tabell 9.

Beräkningarna beskrivs i Bilaga 3³⁰ och innehåller ett antagande om en transportsträcka av 200 km per transportupplägg, en genomsnittlig last av 70 TEU per tåg och 13 ton/TEU och en frekvens innebärande en avgång per dag per upplägg. Dessutom har en produktionskostnad om 0,13 €/tonkm använts, vilket motsvarar den genomsnittliga totala kostnaden³¹ för inrikes intermodala transporter i Österrike år 2010³².

Tabell 9: Jämförelse av stödnivå mellan olika driftsstöd

Land	Namn	Stödnivå (€/TEU)	Stödnivå (% av totalkostnad)
Österrike	Stöd för genomförande av järnvägstransporter	78	23%
Schweiz	Mineralölsteuerverwendungs-gesetz (MinVG)	75	22%
Belgien	Belgien: Stöd för utförande av godstransporter på järnväg	56	17%
Frankrike	Ekonomiskt stöd per omlastad intermodal transportenhet	15	4%
Belgien	Driftsstöd för kombinerade transporter till och från flamländska hamnar	7	2%

Enligt dessa beräkningar har Österrike den högsta stödnivån medan Belgiens stöd för transporter till och från flamländska hamnar har den lägsta. Resultatet av beräkningarna påvisar ganska stora variationer mellan styrmedel, vilket kan förklaras av att de antaganden som har gjorts kanske inte är tillämpliga för alla stödmottagare. Det är också otydligt beskrivet i beslutsdokumentet vilka kostnader som tas hänsyn till när respektive land beräknar den maximala stödnivån, exempelvis huruvida det omfattar bara driftskostnader för järnväg, eller även omlastning och lastbilstransporter.

Vidare är stödnivån i Frankrike inte direkt jämförbar med de andra driftstöden, då det fokuserar på omlastningskostnader och alltså inte omfattar totala transportkostnader. Som jämförelse till Frankrikes stödnivå kan investeringsstödet i Tyskland benämnt *Finansiering av terminalinvestering för privata företag* (SA.46341) studeras. Här anges att minskningen i omlastningskostnad som resultat av bidraget inte får överstiga 33 euro per lastenhet (se kapitel 2.3.9).

³⁰ Bilaga med namn 10277775_Styrmedel_Del2_Kartläggning_Bilaga3_Jämförelse_driftstöd_20190215

³¹ Inklusive infrastrukturavgifter, produktionskostnader och omlastningskostnader, etc.

³² Vilket angivits i beslutsdokumentet för styrmedel SA.33993, sidan 4, tabell 2.

8.2 INVESTERINGSSTÖD

Tre stycken rena investeringsstöd hittades i kartläggningen: ett i Tyskland och två i Österrike och det finns dokumenterade uppföljningar för alla tre (se Tabell 10). Det i Tyskland har getts ut i olika tidsperioder och utformningar sedan 1998, det ena i Österrike i olika tidsperioder och utformningar sedan 1999 och det andra i Österrike sedan 2006.

Tabell 10: Sammanfattning av period och uppföljningar av hittade investeringsstöd

Land	Namn	Period	Finns dokumenterade uppföljningar?
Tyskland	Finansiering av terminalinvestering för privata företag	2017–2021 (sen 1998)	Ja, i Bundesfinanzministerium slutrapport om stödet
Österrike	Innovationsfrämjande program för intermodala godstransporter	2015–2020 (sen 1999)	Ja, i EC:s beslutsdokument för förlängning av stödet
Österrike	Stöd för sidospår och kombiterminaler	2018–2022 (sen 2006)	Ja, i EC:s beslutsdokument för förlängning av stödet

Tabell 11 visar den ungefärliga årliga budgeten för varje styrmedel. Österrikes stöd är något mindre på 3 respektive 10 miljoner euro årligen medan Tysklands stöd har en budget på 23 miljoner euro årligen. Tabellen visar också att inte bara investeringar i utrustning för intermodala transporter stöds, utan även andra investeringar som möjliggör en förflyttning av gods från väg till andra transportslag, exempelvis investeringar i infrastruktur, innovativ teknik och byggarbete. Alla investeringsstöd som hittats finansierades med nationella medel, och det är oklart om dessa medel kommer från skattemedel eller andra intäktsätt.

Tabell 11: Sammanfattning budget och finansiering av hittade investeringsstöd

Land	Namn	Total årlig budget	Finansieringsgrad och Investeringar som stöds
Tyskland	Finansiering av terminal-investering för privata företag	€23 miljoner	Upp till 80% av stödbara investeringar, inklusive: Byggande av landbaserad infrastruktur, supra-struktur, förvärv av mark och planeringskostnader. Ingen angivit stödtak hittats; det maximala beloppet fastställs genom att använda en NPV-beräkning, se kapitel 2.3.9)
Österrike	Innovationsfrämjande program för intermodala godstransporter	€3 miljoner	Upp till 30% för upphandling av innovativ teknik (inkl. IT) & utrustning för intermodala transporter; upp till 50% för genomförbarhetsstudier, personalutbildningar och förberedelse för internationellt samarbete. Stödtak är 800 000 euro per projekt eller per mottagare och år.
Österrike	Stöd för sidospår och kombiterminaler	€10 miljoner	Finansieringsgrad är 20-30% beroende på kostnadstyp. Kostnader som ingår: byggarbete, markarbete, järnvägsspår, omlastningsutrustning etc. Stöd för omlastningsanläggningar utgår med upp till 3 miljoner euro per projekt. Stöd för privata anslutningsspår utgår med upp till 1,5 miljoner euro för förbättring och upp till 2,5 miljoner euro för ny- och utbyggnation av anslutningsspår

Tysklandsstödet och det i Österrikes stöd för sidospår och kombiterminaler stödjer investeringar i intermodala terminaler och omlastningsanläggningar till en viss procentsats. Det i Tyskland ger också stöd till förvärv av mark, investeringar i utrustning samt åtgärder för järnvägsförbindelser och det i Österrike ger också stöd till privata anslutningsspår. Österrikes innovationsfrämjande program för intermodala godstransporter som funnits sedan 1999 ger främst stöd till investeringar i ny teknik med syfte att öka effektiviteten och kvaliteten på intermodala transporter.

8.3 KOMBINERADE DRIFTS- OCH INVESTERINGSSTÖD

I kartläggningen hittades tre styrmedel som fungerar som både drifts- och investeringsstöd: två i Tyskland och ett i Schweiz men inget av dessa har några dokumenterade uppföljningar. Styrmedlet i Schweiz är inskrivet i schweizisk lag och ges ut löpande till alla som uppfyller kraven, medan de i Tyskland har getts ut under en tidsperiod vardera under fyra respektive sju år (se Tabell 12).

Tabell 12: Sammanfattning av period och uppföljningar för kombinerade drifts- och investeringsstöd

Land	Namn	Period	Finns dokumenterade uppföljningar?
Tyskland	Stödordning för att främja nya intermodala transporttjänster	2005–2008	Inga dokumenterade uppföljningar funna
Tyskland	Stöd till infrastruktur i Sachsen	2009–2015	Inga dokumenterade uppföljningar funna
Schweiz	Investeringsbidrag för nybyggnation av terminaler samt driftsbidrag för godstransporter på järnväg	Löpande sedan 1998	Inga dokumenterade uppföljningar funna

Styrmedlet i Schweiz och det ena i Tyskland behandlar båda intermodala transportlösningar. Det i Schweiz ges ut till konstruktion och renovering av nya intermodala omlastningsanläggningar och till driftsbidrag under maximalt tre år. I Tyskland ges stöd för driftsstöd till nya kombinerade transporttjänster under maximalt tre år samt investeringsbidrag till nya innovativa tekniker. Det andra stödet i Tyskland ges bara till infrastruktursatsningar i Sachsen och är ett brett stöd med fem olika områden vara fyra syftar till att förbättra kombinerade transporter. Se Tabell 13 för vidare information.

Tabell 13: Sammanfattning av budget och berättigade kostnader för kombinerade drifts- och investeringsstöd

Land	Namn	Total årlig budget	Investeringar och transportslag som stöds	Finansiering
Tyskland	Stödordning för att främja nya intermodala transporttjänster	€15 miljoner	Specialutrustning, innovativa tekniska lösningar, intermodala transporter i form av inhyrning eller avskrivningskostnader av intermodala lastenheter eller järnvägsfordon, infrastrukturavgifter etc.	Ej specificerat
Tyskland	Stöd till infrastruktur i Sachsen	€18 miljoner	Digitala system, infrastrukturinvesteringar, hyr-, leasings- eller avskrivningskostnader för intermodala transportenheter, upprustning av sidospår	En del av bidraget är finansierat av Sachsens fonder, och en del av Sachsens årliga budget som finansieras genom Tysklands statsbudget
Schweiz	Investeringsbidrag för nybyggnation av terminaler samt driftsbidrag för godstransporter på järnväg	Ingen information funnen	Terminaler, infrastruktur och järnvägsutrustning	Ingen information funnen, men förmodligen skattemedel

Det som främst skiljer dessa tre styrmedel åt är att Tysklands styrmedel är statligt initierade engångsstöd medan det schweiziska är inskrivet i den schweiziska konstitutionen.

8.4 INDIREKT EKONOMISKT DRIFTSSTÖD

I kartläggningen hittades ett indirekt ekonomiskt driftsstöd i Schweiz. Detta stöd utgavs årligen, med en total budget på 60 miljoner franc, till tågoperatörer för att subventionera priset på järnvägssträckorna per bruttotonkilometer samt för att reducera trafikeringssavgiften. Detta stöd var inte fast eller kontrakterat på förhand vilket innebar att tågoperatörerna årligen var tvungna att på egen hand förhandla med staten om stödet. Detta stöd var komplext och de administrativa kostnaderna höga vilket ledde till att styrmedlet togs ur bruk år 2010.

8.5 INVESTERINGS- OCH UPPRUSTNINGSBIDRAG

Ett kombinerat investerings- och upprustningsbidrag hittades i kartläggningen, USA:s TIGER/BUILD-bidrag. Till skillnad från Europa är USA:s infrastruktur till stor del också finansierat av privata aktörer och detta stöd från the Department of Transportation syftar till att finansiera projekt som vanligtvis inte faller inom ramarna för deras traditionella investeringsprogram. Stödet infördes 2009 och sedan dessa har intermodala transportlösningar, hamn- och järnvägsprojekt fått ta del av stödet. Mottagare är främst offentliga enheter såsom kommuner, län, hamnar etc. och av stödets årliga budget på 1,5 miljarder dollar reserveras 450 miljoner dollar till landsbygdsprojekt.

REFERENSER

BMVBW. (2000). Verkehrsbericht 2000: Integrierte Verkehrspolitik: Unser Konzept für eine mobile Zukunft. Berlin: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.

Advantage Austria. (2018). Infrastructure. Hämtat från <https://www.advantageaustria.org/international/zentral/business-guide-oesterreich/investieren-in-oesterreich/standort-oesterreich/infrastruktur.en.html>

Allianz pro schiene. (2017). KV-Förderung um fünf Jahre verlängert. Hämtat från <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/kv-foerderung-fuer-unternehmen/>

Amadeo, K. (november 2018). ARRA, Its Details, With Pros and Cons. Hämtat från <https://www.thebalance.com/arra-details-3306299>

ASCE. (2017). Report Card History. Hämtat från Infrastructure Report Card: <https://www.infrastructurereportcard.org/making-the-grade/report-card-history/>

Association of American Railroads. (maj 2018). A Short History of U.S. Freight Railroads .

Barrow, K. (2017). Hämtat från International Railway Journal: https://www.railjournal.com/in_depth/french-rail-freight-policy-that-sinking-feeling

Belgian Federal Government. (2019). Federal Public Services and Public Planning Services. Hämtat från https://www.belgium.be/en/about_belgium/government/federal_authorities/federal_and_planning_public_services

Bendul, J. (2013). Integration of Combined Transport into Supply Chain Concepts. Hämtat från https://books.google.se/books?id=BWxEAAAQBAJ&pg=PA60&lpg=PA60&dq=Investments+on+terminal+subsidy+switzerland&source=bl&ots=hT8lpO99_S&sig=QAdPfQ7wkAMYLqZwreNkeFxe1w&hl=sv&sa=X&ved=2ahUKewiGk4_S7pffAhVKqYsKHUVkAJgQ6AEwCXoECAUQAQ#v=onepage&q=Investments%2

BMVI. (2008). Freight Transport and Logistics Masterplan. Hämtat från Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/masterplan-freight-transport-and-logistics-publication.pdf?__blob=publicationFile

BMVI. (2015). Freight Transport and Logistics Action Plan. Hämtat från Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/publications/freight-transport-logistics-action-plan.pdf?__blob=publicationFile

BMVI. (2017). Guidelines on Funding for Combined Transport Terminals. Hämtat från Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: https://www.bmvi.de/SharedDocs/EN/Documents/G/guidelines-combined-transport.pdf?__blob=publicationFile

BMVI. (2018). Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs. Hämtat från Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/umschlaganlagen-foerderrichtlinie.html>

- BMVIT. (2014). Innovationsförderprogramm Kombinerter Güterverkehr (IKV) (2009-2014) Evaluierung. Hämtat från https://www.bmvit.gv.at/innovation/publikationen/evaluierungen/downloads/ikv_evaluierung_2014_endbericht.pdf
- BMVIT. (2015). Innovationsförderprogramm Kombinerter Güterverkehr. Hämtat från https://www.bmvit.gv.at/innovation/mobilitaet/downloads/ikv_sonderrichtlinien.pdf
- BMVIT. (2018a). IKV – Innovationsförderprogramm Kombinerter Verkehr. Hämtat från Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: <https://www.bmvit.gv.at/innovation/mobilitaet/kombigueter/kgv.html>
- BMVIT. (2018b). Finanzielle Förderungen auf nationaler Ebene. Hämtat från Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: https://www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/kombiverkehr/downloads/foerd_finanziell2018.pdf
- Bundesfinanzministerium. (2016). Hämtat från Spending Review (Zyklus 2015/2016) zur „Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen: https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Standardartikel/Themen/Oeffentliche_Finanzanzen/Spending_Reviews/2017-04-04-spending-review-abschlussbericht-kombinierter-verkehr.pdf?__blob=publicationFile&v=2
- Bureau of Transportation Statistics. (2018). Hämtat från https://www.bts.gov/sites/bts.dot.gov/files/docs/FFF_2017_Full_June2018revision.pdf
- BVBW. (2005). Richtlinie (Verwaltungsvorschrift) zur Förderung neuer Verkehre im Kombinierten Verkehr auf Schiene und Wasserstraße. Berlin: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
- CERRE. (2014). Development of rail freight in Europe: What regulation can and cannot do. Hämtat från https://www.cerre.eu/sites/cerre/files/141211_CERRE_RailFreight_BE_Case_Study_Final.pdf
- CIA. (2018). Austria. Hämtat från <https://www.cia.gov/librarY/publications/the-world-factbook/geos/au.html>
- CIA. (2018). Belgium. Hämtat från <https://www.cia.gov/librarY/publications/the-world-factbook/geos/be.html>
- CIA. (2018). France. Hämtat från The World Factbook: <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/fr.html#field-anchor-introduction-background>
- CIA. (2018). Swtizerland. Hämtat från World Factbook: https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/attachments/docs/original/SZ_general_one_pager.pdf?1538703623
- CIA. (2018). USA. Hämtat från <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/us.html>

Crozet, Y. (december 2014). Development of rail freight in Europe: What regulation can and cannot do. Hämtat från

[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/540338/IPOL_STU\(2015\)540338_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/540338/IPOL_STU(2015)540338_EN.pdf)

De Wispelaere, F., & Pacolet, J. (2018). Economic Analysis of the Road Freight Transport Sector in Belgium Within a European Context. Hämtat från

<https://hiva.kuleuven.be/nl/nieuws/docs/hiva%20report%20economic%20analysis%20of%20the%20road%20freight.pdf>

DETEC. (2018). Principles of transport policy. Hämtat från

<https://www.uvek.admin.ch/uvek/en/home/transport/transport-policy.html>

EC. (2003). State aid N 623/2002 - France. Hämtat från

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/138201/138201_462388_3_2.pdf

EC. (2005). Staatliche Beihilfe Nr. N 238/2004 – Deutschland - Beihilferegulierung zur Förderung neuer Verkehre im kombinierten Verkehr. Hämtat från State aid cases:

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/140645/140645_503920_16_2.pdf

EC. (2008). Artikel 93. Hämtat från Konsoliderad version av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt : [https://eur-lex.europa.eu/legal-](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:12008E093&from=EN)

[content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:12008E093&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/HTML/?uri=CELEX:12008E093&from=EN)

EC. (2008). State aid N 159/2008 - France. Hämtat från

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/224997/224997_832483_25_2.pdf

EC. (2010). State aid No N 640/08 -Germany- Support of transport infrastructure in Saxony. Hämtat från

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/228886/228886_1212666_75_2.pdf

EC. (2011). Staatliche Beihilfe Nr. SA.33486 (2011/N) – Deutschland - Richtlinie zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs nichtbundeseigener Unternehmen. Hämtat från State Aid Cases:

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/242238/242238_1469822_54_2.pdf

EC. (2012). State aid SA.33993 (2011/N) – Austria . Hämtat från

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/242866/242866_1351150_121_2.pdf

EC. (2012a). Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union. Hämtat från <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT>

EC. (2014). State aid No SA.37881 (2013 / N) - France. Hämtat från

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/250962/250962_1581675_114_2.pdf

EC. (2015a). SA.41100 (2015/N) – Austria - Special Guidelines for the Programme of Aid for Innovative Combined Transport for 2015-2020. Hämtat från State aid cases:

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/257224/257224_1695429_150_2.pdf

EC. (2015b). State aid SA.43008 (2015/N) – Germany - Guidelines on Funding for Transshipment Facilities for Combined Transport of Non-federal Companies. Hämtat från State Aid Cases:

http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/260975/260975_1718819_39_2.pdf

- EC. (2017). State Aid SA. 48485 – Austria - Prolongation of a programme supporting the development of connecting railways and transfer terminals in intermodal transport 2018 – 2022. Hämtat från State Aid Cases:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/270030/270030_1939480_90_2.pdf
- EC. (2017). State aid SA.48390 – Austria. Hämtat från
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/269839/269839_1971628_105_5.pdf
- EC. (2017a). Analysis of the EU Combined Transport. Bilaga till Förfrågningunderlag.
- EC. (2017b). Régime de promotion du transport combiné ferroviaire (unités de transport intermodal) et du trafic ferroviaire diffus. Hämtat från
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/269032/269032_1926292_130_2.pdf
- EC. (2018). France. Hämtat från https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/countries/france/investments-infrastructure_en
- EC. (2018). State Aid SA.50584 (2018/N) – Belgium Structural aid measure reducing the cost disadvantage of bundling volumes transported by rail/inland waterways to and from Flemish seaports in order to promote a modal shift. Hämtat från State Aid Cases:
http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/275891/275891_2026100_166_2.pdf
- EC. (2018). Switzerland. Hämtat från
https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/ertms/countries/switzerland_en
- EC. (2019). Austria. Hämtat från https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/countries/austria/investments-infrastructure_en
- EC. (2019). Mobility and Transport. Hämtat från Belgium: https://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/scoreboard/countries/belgium/investments-infrastructure_en
- Eisenbahn-Bundesamt. (2018). Finanzierung: Kombinerter Verkehr. Hämtat från
https://www.eba.bund.de/DE/Themen/Finanzierung/Kombinierter_Verkehr/kombinierter_verkehr_node.html
- Emberger, G. (2017). National transport policy in Austria – from its beginning till today. Hämtat från <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007%2Fs12544-017-0223-2.pdf>
- Encyclopedia Britannica. (2019). Österrike. Hämtat från
<https://www.britannica.com/place/Austria/Transportation-and-telecommunications>
- EU. (2017a). Analysis of the EU Combined Transport Final Report. Luxembourg: Publications Office of the European Union.
- European Parliament. (2015). Freight on road: Why EU shippers prefer truck to train. Hämtat från [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/540338/IPOL_STU\(2015\)540338_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2015/540338/IPOL_STU(2015)540338_EN.pdf)
- Europeiska Unionen. (2018). Frankrike. Hämtat från https://europa.eu/european-union/about-eu/countries/member-countries/france_sv
- Export.gov. (2017). Belgium - Transportation. Hämtat från
<https://www.export.gov/article?id=Belgium-Transportation>

- FDFA. (2018). Overland transport. Hämtat från <https://www.eda.admin.ch/dea/en/home/bilaterale-abkommen/ueberblick/bilaterale-abkommen-1/landverkehr.html>
- Federal Statistical Office. (2017). Statistical Data on Switzerland 2017.
- Federal Statistical Office. (2018a). Goods transport. Hämtat från <https://www.bfs.admin.ch/bfs/en/home/statistics/mobility-transport/goods-transport.html>
- Federal Statistical Office. (2018b). Transalpine goods transport. Hämtat från <https://www.bfs.admin.ch/bfs/en/home/statistics/mobility-transport/goods-transport/transalpine.html>
- Fichert, F. (2016). Transport policy planning in Germany - An analysis of political programs and investment masterplans. Eur. Transp. Res. Rev. doi:DOI 10.1007/s12544-017-0247-7
- Finger, M., & Holterman, M. (2013). Incentive-based Governance of the Swiss Railway Sector. Florence School of Regulation.
- FIS. (2018). Nationale Förderinstrumente für den Kombinierten Verkehr. Hämtat från Forschungsinformationssystem: <https://www.forschungsinformationssystem.de/servlet/is/288106/>
- FOT. (2018). Swiss transport policy. Hämtat från [file:///C:/Users/SEEO21404/Downloads/BAV_PM_Verkehrspolitik_2016_ENG_WEB%20\(3\).pdf](file:///C:/Users/SEEO21404/Downloads/BAV_PM_Verkehrspolitik_2016_ENG_WEB%20(3).pdf)
- Global Railway Review. (den 21 juli 2009). Swiss transport policy: top quality service thanks to modern infrastructure. Hämtat från <https://www.globalrailwayreview.com/article/51/swiss-transport-policy-top-quality-service-thanks-to-modern-infrastructure/>
- HAROPA. (2018). 2017: A RECORD YEAR, CONFIRMING GROWTH MOMENTUM. Hämtat från <http://www.haropaports.com/en/2017-record-year-confirming-growth-momentum>
- Horn, B. E., & Nemoto, T. (2005). Intermodal Logistics Polycys in the EU, the U.S. and Japan. Hämtat från <http://www.jterc.or.jp/kenkyusyo/product/tpsr/bn/pdf/no27-01.pdf>
- HUPAC. (2017). Record volumes on the 50th anniversary – successful modal shift. Hämtat från <http://www.hupac.ch/EN/Record-volumes-on-the-50th-anniversary-successful-modal-shift-d0380d00>
- Inland Navigation in Europe. (2017). Freight traffic on inland waterways. Hämtat från <https://www.inland-navigation-market.org/en/rapports/2017/q2/2-freight-traffic-on-inland-waterways/>
- International Railway Journal. (januari 2010). France creates independent regulator. Hämtat från https://www.railjournal.com/in_depth/france-creates-independent-regulator
- KombiKonsult. (2018). Intermodal Terminals in Europe. Hämtat från AGORA Projekt: <http://www.intermodal-terminals.eu/database>
- Konkurrensverket. (2008). OPS Offentlig-privat samverkan. Hämtat från <http://www.konkurrensverket.se/globalassets/upphandling/fragor-och-svar/offentlig-privat-samverkan.pdf>

Macharis, C., Pekin, E., & Caris, A. (2008). A Decision Support System for Intermodal Transport Policy. Hämtat från https://books.google.se/books?id=o8j-x3SNsuwC&pg=PA41&lpg=PA41&dq=experimental+alpine+railroad+Bourgneuf-Aiton&source=bl&ots=YxELHImQ_2&sig=qDOLy7-%20http://www.belspo.be/belspo/ssd/science/reports/dssitp_final%20report.def.pdf#v=onepage&q=experimental%20

Ministère de la Transition écologique et solidaire. (2017). Généralités sur le transport et le réseau fluvial en France. Hämtat från <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/generalites-sur-transport-et-reseau-fluvial-en-france>

Nationalencyklopedin. (2018). Österrike. Hämtat från <https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/%C3%B6sterrike/statsskick-och-politik>

Nations Encyclopedia. (2018). France - Infrastructure, power, and communications. Hämtat från https://www.railjournal.com/in_depth/france-creates-independent-regulator

Nations Encyclopedia. (2019). Austria. Hämtat från <https://www.nationsencyclopedia.com/economies/Europe/Austria-INFRASTRUCTURE-POWER-AND-COMMUNICATIONS.html#ixzz5cDay5MyL>

OECD. (2012). Strategic Transport Infrastructure Needs to 2030. Hämtat från <https://books.google.se/books?id=ZY7qISU8ZdIC&pg=PA182&lpg=PA182&dq=austria+traffic+infrastructure&source=bl&ots=oGknJ9MoSs&sig=ICetjYCFiHmUbBa8VRd9eu-g3LE&hl=sv&sa=X&ved=2ahUKEwiE6czew-PfAhXSKiwKHT3DCTw4ChDoATAAegQIARAB#v=onepage&q=austria%20traffic%20in>

OECD. (2017). OECD Data. Hämtat från Freight transport: <https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm>

OECD. (2018). Container transport. Hämtat från <https://data.oecd.org/transport/container-transport.htm#indicator-chart>

OECD. (2019). Freight transport. Hämtat från <https://data.oecd.org/transport/freight-transport.htm>

Port of Antwerp. (2018). 2018 Facts & Figures. Hämtat från https://www.portofantwerp.com/sites/portofantwerp/files/POA_Facts_and_Figures_2018.pdf

PortSEurope. (2018). Marseille port produces improved 2017 traffic statistics. Hämtat från <https://www.portseurope.com/marseille-port-produces-improved-2017-traffic-statistics/>

Ruhrort,, L., & Schöller-Schwedes, O. (2008). TU Berlin Verkehrsplanung. Hämtat från Regional Transport Policy in a Multilevel System: https://www.verkehrsplanung.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Dokumente/Publikationen_Schwedes/idees_eng.pdf

SBB. (2017). SBB Facts and Figures. Hämtat från <https://reporting.sbb.ch/file/344/sbb-facts-and-figures-2017.pdf>

SCHIG. (2018). IKV - Combined Transport. Hämtat från <https://www.schig.com/foerderungen-verkehrsfinanzierung/foerderprogramme/ikv/>

SGKV. (2018). Intermodal map. Hämtat från SGKV: <http://www.intermodal-map.com/>

SNCF Réseau. (2015). Quick Overview. Hämtat från <https://www.sncf-reseau.fr/en/about/presentation/briefly>

SNCF Réseau. (2015). The other players in the railway sector. Hämtat från <https://www.sncf-reseau.fr/en/about/presentation/other-rail-players>

SWI. (2017). Fewer trucks cross the Alps. Hämtat från https://www.swissinfo.ch/eng/alpine-traffic_fewer-trucks-cross-the-alps/43055640

The Federal Council. (2018a). GütTransportgesetz. Hämtat från <https://www.admin.ch/opc/de/classified-compilation/20140476/index.html#id-2>

The Federal Council. (2018b). Federal Constitution of the Swiss Confederation. Hämtat från <https://www.admin.ch/opc/en/classified-compilation/19995395/index.html#a84>

U.S. Department of Transportation. (2016). TIGER Performance Measurement Biennial Report - 2+16. Hämtat från <https://www.transportation.gov/administrations/office-policy/tiger-performance-measurement-biennial-report-2016>

U.S. Department of Transportation. (2018). Hämtat från <https://www.transportation.gov/>

U.S. Department of Transportation. (2018). About BUILD Grants. Hämtat från <https://www.transportation.gov/BUILDgrants/about>

U.S. Department of Transportation. (2018). BUILD Discretionary Grants. Hämtat från <https://www.transportation.gov/BUILDgrants>

U.S. Government. (2018). Notice of Funding Opportunity for the Department of Transportation's National Infrastructure Investments Under the Consolidated Appropriations Act, 2018 . Hämtat från https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/docs/policy-initiatives/build/114796/fed-reg-build-nofo-2018_0.pdf

Utrikespolitiska institutet. (2017). Österrike. Hämtat från <https://www.ui.se/landguiden/lander-och-omraden/europa/osterrike/aktuell-politik2/>

Utrikespolitiska institutet. (2018). Belgien. Hämtat från <https://www.ui.se/landguiden/lander-och-omraden/europa/belgien/politiskt-system/>

Utrikespolitiska Institutet. (2018). USA. Hämtat från <https://www.ui.se/landguiden/lander-och-omraden/nordamerika/usa/>

van Laarhoven, J. (2016). 2016 Benelux Report Freight Transport. Hämtat från http://www.benelux.int/files/5714/6607/2339/rapport-UK-DEF_WEB.pdf

Werner, M. J. (2018). Rail Transport. Hämtat från Law Business Research: <https://gettingthedealthrough.com/area/114/jurisdiction/31/rail-transport-2019-belgium/#>

Viacombi. (2018). Investments on terminal subsidy. Hämtat från <https://viacombi.eu/en/page/investments-on-terminal-subsidy>

World Bank. (2018). Belgium. Hämtat från <https://data.worldbank.org/country/belgium>

World Bank. (2018). France. Hämtat från <https://data.worldbank.org/country/France>

World Bank. (2018). Switzerland. Hämtat från <https://data.worldbank.org/country/Switzerland>

World Bank. (2018). USA. Hämtat från <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD>

World Population Review. (2018). Austria Population 2018. Hämtat från <http://worldpopulationreview.com/countries/austria-population/>

World Population Review. (2018). Belgium Population 2018. Hämtat från <http://worldpopulationreview.com/countries/belgium-population/>

World Population Review. (2018). France Population 2018. Hämtat från <http://worldpopulationreview.com/countries/france-population/>

World Population Review. (2018). Switzerland Population 2018. Hämtat från <http://worldpopulationreview.com/countries/switzerland-population/>

World Population Review. (2018). United States Population 2018. Hämtat från <http://worldpopulationreview.com/countries/united-states-population/>

World Shipping Council. (2019). Top 50 World Container Ports. Hämtat från <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports>