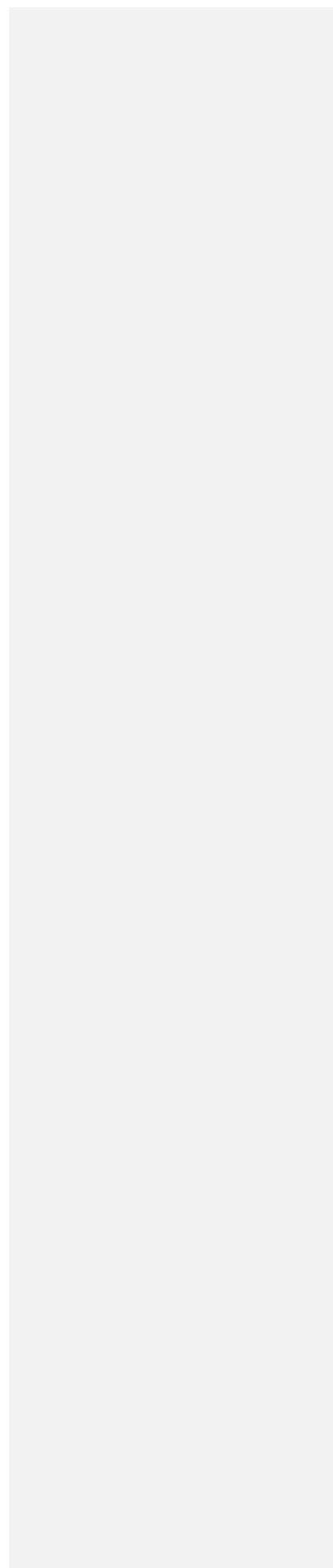


**Bilaga 1:
Utvärdering av
fraktbidrag 2008**



Regionplane- och trafikkontoret (RTK) ansvarar för regionplanering, översiktlig trafikplanering och regionala utvecklingsfrågor i Stockholms län. RTK arbetar på uppdrag av Regionplane- och trafiknämnden (RTN) och tillhör Stockholms läns landsting.

RTK bidrar till Stockholmsregionens utveckling genom en utvecklingsplanering som grundas på kvalificerat underlag och som genom samverkan och kommunikation leder till en gemensam syn på regionens utveckling hos regionens aktörer. RTK och RTN ska ge förutsättningar och ta initiativ för att den övergripande visionen och planeringsinriktningen enligt gällande Regional utvecklingsplan för Stockholms län (RUF 2001) ska bli verklighet.

RTK bevakar systematiskt utvecklingen i regionen och omvärlden. I RTK:s rapportserie presenteras kunskapsunderlag, analyser, scenarios, kartläggningar, utvärderingar, statistik och rekommendationer för regionens utveckling. De flesta rapporter är framtagna av forskare, utredare, analytiker och konsulter på uppdrag av RTK.

På www.rtk.sll.se/publikationer finns möjligheter att ladda hem digitala versioner, beställa eller prenumerera på våra rapporter.

Citera gärna innehållet i rapporten men uppge alltid källan. Även kopiering av sidor i rapporten är tillåtet förutsatt att källan anges och att spridning inte sker i kommersiellt syfte. Återgivning av bilder, foto, figurer och tabeller (digitalt eller analogt) är inte tillåtet utan särskilt medgivande.

Regionplane- och trafikkontoret

Box 4414, 102 69 Stockholm
Besök Västgötagatan 2
Tfn 08-737 25 00, Fax 08-737 25 66
rtk@rtk.sll.se www.rtk.sll.se

Konsulter Helene Norberg Konsult & Analys

Omslagsfoto Fotografen (-er)

Foto, inlagan Fotografen (-er)

Grafisk form och produktion Byrånamn

Diagram Byrånamn

Tryck Tryckeri, ort 200X



RTN 2008-0141
ISSN XXXX-XXXX
ISBN 987-91-XXXXXX-X-X

Förord

Stockholms läns landsting har subventionerat transporter av gods i Stockholms skärgård sedan 1977 och sedan 1996 i Mälaren. Syftet är att uppnå jämförbara transportkostnader i skärgården som i övrig glesbygd i länet. Principerna för fraktbidraget ändrades år 1999 till att endast företag med verksamhet i skärgården skulle kunna få fraktbidrag. I januari år 2008 ändrades reglerna för fraktbidraget återigen och frakter av byggmaterial, grus, krossmaterial och jord kunde inte längre ges fraktbidrag.

I samband förändringarna av regelverket för år 2008 utlovades att en utvärdering ska göras som underlag inför beslut om regelverket för år 2009. De juridiska förutsättningarna för fraktstödet prövades i domstol år 1999. Vid översynen av fraktstödet år 2004 granskades de juridiska förutsättningarna av landstingets jurister som då uttryckte vissa tveksamheter avseende fraktstödet konstruktion. Denna rapport redovisar både slutsatser avseende regelförändringarnas konsekvenser för företagen och en förnyad granskning avseende rättspraxis samt förändringar av lagstiftningen som skett sedan 2004.

Sven-Inge Nylund

Innehåll

Sammanfattning.....	5
Inledning	8
Fraktbidragets utformning	9
Tidigare utredning om fraktbidragets konstruktion.....	11
Juridiska förutsättningar.....	13
Kommunallagen.....	13
Den kommunala kompetensutredningen.....	14
Reglerna för statsstöd.....	15
Reglerna för transportstöd	16
Konkurrenslagstiftningen	16
Tidigare domslut om fraktbidraget	17
Tidigare juridiska bedömningar av fraktbidraget	18
Dagens juridiska bedömningar av fraktbidrag	18
Fraktbidragets utveckling och förutsättningar.....	21
Målsättningar om tillgänglighet till service	24
Alternativa stöd.....	25
Resultat från utvärderingen.....	27
Resultat av enkätundersökningen	27
Resultat från intervjuer	28
Slutsatser	30
Bilaga: Resultat från enkät	32

Sammanfattning

Denna rapport är en utvärdering av fraktstödet och den ändring av bidragsreglerna som gjordes i januari 2008. Därutöver görs en genomgång av de juridiska förutsättningarna för fraktbidrag och slutsatser dras om hur ett regelverk kan se ut som är anpassat till de juridiska svårigheter som finns med fraktstödet i dagsläget.

Kommentar [SIN1]: Eftersom förslag läggs i att-satser i tjutet så tycker jag att vi här talar om slutsatser, inte förslag.

Stockholms läns landsting har subventionerat transporter av gods i Stockholms skärgård sedan 1977 och sedan 1996 i Mälaren. Syftet är att uppnå jämförbara transportkostnader i skärgården som i övrig glesbygd i länet. Principerna för fraktbidraget ändrades år 1999 till att endast företag med verksamhet i skärgården skulle kunna få fraktbidrag, eftersom det inte är förenligt med kommunallagen att ge stöd endast till bofasta i skärgården. Fraktbidragskostnaderna ökade markant efter 1999 och genom ändringen i januari år 2008 blev frakter av byggmaterial, grus, krossmaterial och jord inte längre bidragsberättigade.

Riktlinjerna för fraktbidraget för livsmedelstransporterna är enligt gällande regelverk en subvention för varutransporter till livsmedelsbutiker på öar utan bro, tunnel eller statlig färjetrafik i Stockholms skärgård. Subventionen uppgår till 80 procent av normaltaxan och utgår för Waxholmsbolagets reguljära och anropsstyrda trafik, annan reguljär trafik eller inhyrd båt om det inte finns reguljär trafik. Subventionen räknas av direkt på WÅAB:s taxa. Butiker som utnyttjar annan transportör får bidrag genom WÅAB efter kvartalsvis redovisning. Regionplane- och trafikkontoret beslutar om vilka butiker som är berättigade till subventionerad taxa, utifrån de riktlinjer som Regionplane- och trafiknämnden (RTN) beslutat. Fraktbidrag för andra typer av varor än livsmedel utbetalas till företag med varaktig verksamhet på ö utan bro, tunnel eller statlig färja i Stockholms skärgård och i Mälaren för inhyring av båt för transporter av tungt och skrymmande gods som inte kan fraktas med reguljär båttrafik. Fraktbidrag utgår inte till transport av oljeprodukter, transport av avverkad skog, byggmaterial, grus, krossmaterial och jord.

Kommentar [SIN2]: Visst är det så det går till?

Bakgrunden till förändringarna i regelverket för fraktstödet är att dess kostnader ökade kraftigt - framförallt på grund av bidrag till transporter av byggmaterial – samt att det finns juridiska tveksamheter med stödet. I Kommunallagen regleras bland annat vad kommuner och landsting får göra och har för befogenheter. Enligt kommunallagen får kommuner och landsting själva ta hand om angelägenheter av "allmänt intresse". Det gäller sådant som har anknytning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar. Kommuner och landsting ska också behandla sina medborgare lika. När det gäller bidrag till näringsliv så är näringspolitiken en statlig angelägenhet som inte får bedrivas av vare sig en kommun eller ett landsting. Stöd till enskilda näringsidkare får bara lämnas om det finns "synnerliga skäl", t.ex. vid en nedläggning av en stor och dominerande arbetsgivare på orten. Synnerliga skäl kan också vara när servicenivån sjunker klart under det acceptabla.

Då kan kommuner eller landsting ha rätt att ekonomiskt understödja enskilda näringsidkare för att garantera en viss minimistandard av kommersiell service till hushållen. Kommuner och landsting får göra sådant som allmänt främjar näringslivet, men rättspraxis är mycket återhållsam när det gäller kommuners och landstings direkta stöd till näringslivet. En vanlig begränsning är också att kommuner eller landsting inte får påverka näringslivets val av lokalisering, genom exempelvis ekonomiskt stöd som kan påverka konkurrensförutsättningar. Huvudregeln även inom EG-rätten är att offentliga medel till enskilda företag, grupper av företag eller branscher inte får ges, men här ges undantag om stödet understiger 200 000 euro under en treårsperiod.

Även WÅABs subventionerade godsfrakter kan diskuteras. Fram till år 2000 kunde WÅAB i princip frakta allt gods med samma fartyg som passagerare. På grund av stigande godsmängder behövde dock WÅAB år 2000 inrätta ett speciellt godslinjenät med tre och sedermera fyra entreprenadupphandlade godsfrävar. Dessa godsfrakter är subventionerade av landstinget, vilket kan snedvrída konkurrensen för fraktbolagen. Samtidigt gynnas skärgården av WÅABs godslinjer. WÅABs linjetrafik till utvalda bryggor är delvis en annan tjänst en fraktbolagens anropsstyrda trafik. Det finns förslag på ändring av kommunallagen som dock kan påverka WÅAB, genom ökade krav på att kommuner och landsting som bedriver näringsverksamhet på en konkurrensutsatt marknad skall bedriva denna på affärsmässig grund. Den 1 november 2008 träder även en ny konkurrenslag i kraft som syftar till effektivare handläggning. Också andra ändringar är på gång när det gäller konkurrenslagstiftningen, vilka syftar till att förstärka lagen och förhindra de konkurrensproblem som uppstår då statliga myndigheter, landsting och kommuner konkurrerar med privata företag.

Länsrätten bedömde år 1999 att fraktbidrag är att anse som en åtgärd i syfte att allmänt främja näringslivet i landstinget och är därför en angelägenhet av allmänt intresse för att främja att skärgården hålls levande genom bofasta invånare. Länsrätten ansåg därför inte att fraktbidraget stred mot kommunallagen. Däremot kom Länsrätten fram till att fraktbidraget i dess dåvarande utformning stred mot likställighetsprincipen i Kommunallagen, eftersom det enbart gällde bofasta. Landstingets jurister bedömer 2008 att fraktbidraget till företag som driver livsmedelsbutiker bedöms ha ett sådant allmänintresse att det faller inom landstingets kompetens, eftersom det garanterar en viss minimistandard av kommersiell service till hushållen. Det kan dock enligt juristerna ifrågasättas om det fraktbidrag som kan lämnas till företag i skärgården oavsett verksamhet är förenligt med kommunallagen. Ett fraktbidrag till företag med ändamål att bevara kulturlandskapet i skärgården skulle eventuellt kunna motiveras utifrån "synnerliga skäl".

Livsmedelsbutikerna är beroende av fraktbidrag för att överleva. De traditionella näringarna; jord- och skogsbruk resonerar på likartat sätt och anser också att ändringen i reglerna för fraktbidrag till företag har försvärat möjligheterna till renovering och underhåll. Även för övriga har förändringarna i fraktbidragsreglerna generellt sett påverkat verksamheterna negativt. Skärgårdsföretagen upplever också att det är orättvist att vissa näringar gynnas men inte andra, och att detta uppmuntrar till fusk.

För de stöd som tidigare givits till frakter för investeringar i egna verksamheter finns andra (och i ett juridiskt perspektiv mer lämpade) stöd än fraktstöd att tillgå, främst Landsbygdsprogrammet som är inriktat på företag som skapar arbetstillfällen åt befolkningen i länets glesbygdsområden. Landsbygdsprogrammet för denna period är utformat så att det inte bara ger stöd för investeringar i areella näringar utan är utökat till att gälla alla verksamheter som skapar ekonomisk utveckling och sysselsättningar på landsbygden, bl a i skärgården. Stödet inom landsbygdsprogrammet gäller investeringar och tillhörande frakter. Emellertid är detta bidrag relativt okänt och anses krångligt och byråkratiskt. Information och stödande åtgärder krävs därför.

Denna utredning leder till slutsatsen att det uttalade syftet med fraktbidraget bör ändras till att säkerställa en minimistandard på kommersiell service och att värna om skärgårdens natur- och kulturlandskap, i enlighet med landstingets målsättningar.

Kommentar [g3]: Bör inte detta stå för att visa var målsättningen finns?/GN

Vad som är tillräcklig omfattning för att uppnå "minimistandard" på kommersiell service är dock inte specificerat, utan det är upp till lokala och regionala aktörer att tolka detta mål utifrån rådande förutsättningar. Det krävs således regionalt och lokalt utformade målsättningar för tillgänglighet till den kommersiella servicen i skärgården. Dessa målsättningar finns inte idag utan behöver arbetas fram.

Landstinget kan också bidra till att utveckla och bevara skärgårdens natur- och kulturvärden genom att stödja de frakter som krävs för djurhållning och skötsel av markerna. Kriterier för vilka aktiviteter som ska vara stödberättigade behöver då tas fram.

Inledning

Stockholms läns landsting har subventionerat transporter av gods i Stockholms skärgård sedan 1977 och sedan 1996 i Mälaren. Syftet är att uppnå jämförbara transportkostnader i skärgården som i övrig glesbygd i länet. Principerna för fraktbidraget ändrades, efter domslut i länsrätten år 1999, till att endast företag med verksamhet i skärgården skulle kunna få fraktbidrag. Tidigare hade även privatpersoner kunnat få fraktbidrag till tunga och skrymmande transporter. Bakgrunden till förändringen var att kommunallagens s.k. likställighetsprincip inte tillåter att vissa kommunmedlemmar, i detta fall permanentboende i skärgården, får subventioner som inte andra kan få tillgång till.

WÅAB har administrerat fraktbidraget sedan år 2000. Efter regeländringen år 1999 ökade fraktbidraget kraftigt. Stödet uppgick år 1999 till 1,0 miljoner och år 2007 till 3,8 miljoner. Den största ökningen svarade de byggrelaterade frakterna för.

I januari år 2008 ändrades reglerna för fraktbidraget återigen och frakter av byggmaterial, grus, krossmaterial och jord kunde inte längre ges fraktbidrag. Förändringen baserades på intentionerna i det år 2006 antagna skärgårdspolitiska programmet som gick ut på att främst rikta fraktbidraget till livsmedelsbutikerna. Bakgrunden var en översyn av fraktbidraget som genomfördes år 2004, där det hävdades att främst livsmedelsbutiker och jordbruk med djurhållning är av allmänt intresse och är beroende av subventionerade godstransporter, eftersom de oftast inte är ekonomiskt bärkraftiga. I det regelverk som utformades togs dock fraktstödet bort endast för byggvaror, till stor del för att dessa ökat kraftigt i kostnader men även för att det ansågs tveksamt om landstinget skulle subventionera byggande i skärgården.

Regionplane- och trafikkontoret har under juni till september 2008 genomfört en utvärdering av förändringar i regelverket för fraktbidraget som började gälla i januari 2008. Inom denna utvärdering intervjuas ett antal företag, livsmedelsbutiker och fraktbolag om hur förändringarna har påverkat dem. En enkät har skickats ut till mottagare av stödet. Diskussioner har även förts med tjänstemän på WÅAB. Inom ramen för denna utvärdering görs en genomgång av de juridiska förutsättningarna för stödet och ges förslag på regelverk som är anpassat till rådande juridiska förutsättningar.

Fraktbidragets utformning

Riktlinjerna för fraktbidraget är enligt gällande regelverk en subvention för varutransporter till livsmedelsbutiker på öar utan bro, tunnel eller statlig färjetrafik i Stockholms skärgård. Subventionen uppgår till 80 procent av normaltaxan och utgår för Waxholmsbolagets reguljära och anropsstyrda trafik, annan reguljär trafik eller inhyrd båt om det inte finns reguljär trafik. Subventionen räknas av direkt på WÅAB:s taxa i syfte att förenkla för butikerna. Butiker som utnyttjar annan transportör får bidrag genom WÅAB efter kvartalsvis redovisning. Regionplane- och trafikkontoret beslutar om vilka butiker som är berättigade till subventionerad taxa, utifrån de riktlinjer som Regionplane- och trafiknämnden (RTN) beslutat.

Kommentar [SIN4]: Visst är det så det går till?

Fraktbidrag för andra typer av varor än livsmedel utbetalas till företag med varaktig verksamhet på ö utan bro, tunnel eller statlig färja i Stockholms skärgård och i Mälaren för inhyrning av båt för transporter av tungt och skrymmande gods som inte kan fraktas med reguljär båttrafik. Fraktbidrag utgår inte till transport av oljeprodukter, transport av avverkad skog, byggmaterial, grus, krossmaterial och jord. Enligt tidigare riktlinjer gjordes redan undantag från subventionen för vissa typer av frakter, oljeprodukter och avverkad skog.

De nu gällande reglerna innebär för livsmedelsbutikernas varutransporter en subvention med 80 procent på WÅAB:s redan till hälften subventionerade godstaxa eller på kostnaden för inhyrd båt och med 2/3 för andra företag än butiker för transport av tungt och skrymmande gods med inhyrd båt.

Kommentar [SIN5]: Visst är det väl så 2008 också?

Bakgrunden till de förändringar i regelverket för frakttödet som genomfördes 2008 är att dess kostnader ökade kraftigt - framförallt på grund av bidrag till transporter av byggmaterial – samt att det finns juridiska tveksamheter med stödet. Regelverket har ändrats på främst två sätt. Det ena är att livsmedelsbutikernas subvention räknas av direkt på WÅAB:s taxa, istället för att ges ut i efterhand. Den andra förändringen är att frakttöd till andra företag än livsmedelsbutiker inte längre utgår för byggmaterial, grus, krossmaterial och jord. De nya riktlinjer som beslutades utformades så att de kan gälla även för frakter av djur och de frakter som hänger samman med djurhållning. De ställer inte heller några krav på ändringar i frakrutinerna för butikerna. Exempelvis kan butiker som idag använder inhyrd båt fortsätta med det. Syftet med förändringen var att förhindra att kostnaderna för frakttödet ökade, samtidigt som livsmedelsförsörjningen i skärgården betraktas som ett allmänintresse som landstinget kan stödja.

Riktlinjer för livsmedelsbutikers varutransporter i Stockholms skärgård från 2008

REGELVERK FÖR SUBVENTIONERADE FRAKTER

Varutransporter till livsmedelsbutiker på öar utan bro, tunnel eller statlig färjetrafik i Stockholms skärgård subventioneras på Waxholmsbolagets reguljära och anropsstyrda trafik.

Subventionen uppgår till 80 procent av normaltaxa. Subventionen erhålles genom avdrag på faktisk kostnad på faktura från WÅAB eller tillhandahålles av WÅAB vid utnyttjande av annan transportör.

Villkor för subvention:

Livsmedelsbutiken ska:

- vara ett företag/näringsidkare som har näringsverksamhet och har bokföringsplikt enligt bokföringslagen.
- Ha sin verksamhet på ö utan bro, tunnel eller statlig färja.
- Ha ett dagligsortiment som tillgodoser de behov ett normalhushåll har för sitt livsuppehälle.
- Det innebär att butikens sortiment skall vara brett och innehålla artiklar som torra varor, mejerivaror, drycker, frukt, grönsaker, kött, charkuterivaror, tekniska artiklar etc.

Ansökan om subventionen

Butiksinnehavaren ansöker hos Regionplane- och trafiknämnden om att få subventionen. Ansökan ska innehålla uppgift om ägare/innehavare samt sortiment/antal artiklar. Ändrade förhållanden fordrar en förnyad ansökan. Ansökan skall innehålla kopia på F-skattesedel samt bolagsbevis eller motsvarande.

För utbetalning av bidrag för utnyttjande av annan transportör än WÅAB används blankett som tillhandahålles av WÅAB. Redovisning skickas till WÅAB kvartalsvis. Kopia på betald faktura ska bifogas redovisningen.

Ersättning till WÅAB

WÅAB redovisar subventionerade frakter och erhåller ersättning från Regionplane- och trafiknämnden kvartalsvis.

Riktlinjer för fraktbidrag 2008 till företag i Stockholms skärgård och i Mälaren

REGELVERK FÖR SUBVENTIONERADE FRAKTER

Fraktbidrag 2008 utbetalas till företag med varaktig verksamhet som bedrivs på ö utan bro, tunnel eller statlig färja i Stockholms skärgård och i Mälaren för inhyring av båt för transporter av tungt och skrymmande gods som inte kan fraktas med reguljär båttrafik.

Undantag:

Fraktbidrag utgår inte till transport av oljeprodukter, transport av avverkad skog samt byggmaterial, grus, krossmaterial och jord.

Definition av företag och varaktig verksamhet:

Med företag menas näringsidkare som har näringsverksamhet och har bokföringsplikt enligt bokföringslagen.

Varaktig verksamhet är näringsverksamhet som bedrivs mer än sex månader om året.

Fraktbidrag utgår med 2/3 av kostnaden exklusive mervärdesskatt.

Kopia på betald faktura skall bifogas ansökan.

Ansökan lämnas på blankett som tillhandahålles av Waxholmsbolaget.

Ansökningstider:

Ansökan avser frakter under år 2008 och skall skickas in kvartalsvis till Waxholmsbolaget.

Kvartal 1 (januari-mars) lämnas in senast 30 april 2008

Kvartal 2 (april-juni) lämnas in senast 31 juli 2008

Kvartal 3 (juli-september) lämnas in senast 31 oktober 2008

Kvartal 4 (oktober-december) lämnas in senast 10 januari 2008

Tidigare utredning om fraktbidragets konstruktion

I bilaga till landstingets skärgårdspolitiska program (RTN 2004-0205) finns en promemoria om fraktbidragets konstruktion. I denna diskuteras fraktbidraget och dess syfte utifrån olika perspektiv. Ett uttalat syfte med fraktbidraget är att uppnå jämförbara transportkostnader i skärgården i förhållande till glesbygdsområden på fastlandet. Detta syfte kan dock diskuteras och i bilagan ifrågasätts det ur ett juridiskt och samhällsekonomiskt perspektiv. Frakttunga verksamheter bör dock få samhällsstöd om de utifrån andra perspektiv anses nödvändiga och fyller en allmännyttig funktion, som t.ex. en minimistandard på kommersiell service eller en målsättning att värna kultur- och naturlandskapet.

Fraktbidraget var utformat som ett riktat företagsstöd till företag som är varaktigt verksamma i skärgården. Dess utformning baseras på den juridiska prövningen och diskussionerna år 1999 då stödets målgrupp förändrades från boende i skärgården till företag med verksamhet i skärgården.

Genom att kommunallagen inte tillåter diskriminering av medborgare så är även företag på fastlandet i princip berättigade till stödet, om de har verksamhet i skärgården mer än 6 månader. Fraktbidragets utformning, med dess icke-diskriminerande struktur, gör att det egentligen är ett stöd till näringsverksamhet i skärgården (oberoende av vem som utför verksamheten), och inte ett stöd riktat till de bofasta skärgårdsborna. I praktiken har dock få fastlandsföretag utnyttjat stödet, men det gynnar företag som är verksamma i skärgården mer än skärgårdsbor som grupp.

I bilagan till det skärgårdspolitiska programmet diskuteras också olika tänkbara begränsningar av fraktbidraget, främst för att hålla nere kostnaderna för landstinget. Att reducera vilka branscher som får stöd anges vara ett alternativ. Andra alternativ är att begränsa målgruppen för fraktbidraget till dem som bor längst ut i skärgården och har mest kostsamma frakter. En annan begränsning än avstånd skulle kunna vara att se till tillgängligheten ur ett större perspektiv, där olika delar av skärgården har olika tillgänglighet till WÅABs reguljära trafik. Ytterligare ett alternativ är att endast ge fraktbidrag till vissa typer av transporter, utifrån vilken typ av gods som fraktas. Därutöver nämns möjligheterna till att i högre grad kunna få budgetstyrning och inte enbart regelstyrning för att kunna ha kontroll över budgeten. De begränsande kriterier som diskuteras är sammantaget tak på stödbeloppet, sänkt subventionsgrad, utbetalning i efterskott, krav på samordning, begränsning av branscher, begränsning utifrån typ av fraktat gods samt mer begränsad målgrupp.

Juridiska förutsättningar

Kommunallagen

Verksamheten i kommuner och landsting regleras i lag. Det finns en gemensam kommunallag (SFS nr 1991:900) för kommuner och landsting som främst reglerar formerna för den kommunala demokratin och självstyrelsen. Den nu gällande kommunallagen trädde i kraft den 1 januari 1992.

I Kommunallagen regleras bland annat vad kommuner och landsting får göra och har för befogenheter. Enligt kommunallagen får kommuner och landsting själva ta hand om angelägenheter av allmänt intresse. Det gäller sådant som har anknytning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar. En kommun eller ett landsting kan inte åta sig uppgifter som staten eller annan kommun eller landsting ansvarar för.

I Kommunallagen 2 kap 1 § sägs att "*Kommuner och landsting får själva ha hand om sådana angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar och som inte skall handhas enbart av staten, en annan kommun, ett annat landsting eller någon annan.*" Det är denna paragraf som säger att kommunen enbart får ta hand om det som är av **allmänt intresse** och det som **inte är någon annans ansvarsområde**. Allmänintresset får bedömas med utgångspunkt i om det är lämpligt, ändamålsenligt, skäligt osv. att kommunen eller landstinget befattar sig med angelägenheten. I bestämmelsen ligger ett principiellt förbud mot att ge understöd åt enskilda, eftersom det i regel inte kan vara ett allmänt intresse att sådant understöd lämnas.

I 2 § står det vidare att "*Kommuner och landsting skall behandla sina medlemmar lika, om det inte finns sakliga skäl för något annat.*" Det innebär exempelvis att **enbart vissa invånare inte ska kunna få bidrag**. När det gäller bidrag till privatpersoner för deras försörjning, så regleras det i socialtjänstlagen 4 kap.

När det gäller bidrag till näringsliv så är näringspolitiken en statlig angelägenhet som enligt 2 kap 1 § ovan inte får bedrivas av kommuner och landsting. I 7 § står att kommuner och landsting får driva näringsverksamhet, om den drivs utan vinstsyfte och går ut på att tillhandahålla allmännyttiga anläggningar eller tjänster åt medlemmarna i kommunen eller landstinget. Som redovisas nedan ligger i skrivande stund ett förslag att denna paragraf ska ändras, från att ha självkostnaderna som utgångspunkt, till att verksamheten ska bedrivas på affärsmässig grund.

Enligt 2 kap 8 § gäller att "*Kommuner och landsting får genomföra åtgärder för att allmänt främja näringslivet i kommunen eller landstinget. Individuellt inriktat stöd till enskilda näringsidkare får lämnas bara om det finns synnerliga skäl för det.*" Synnerliga skäl kan vara en ort i tillfällig kris där sysselsättningen behöver

hållas uppe under en övergångsperiod t.ex. vid en nedläggning av en stor och dominerande arbetsgivare på orten.

I förarbetena till kommunallagen sägs att när det enskilda initiativet viker eller faller bort på ett visst serviceområde som normalt hävdas av den privata företagsamheten kan det uppkomma ett rättsligt utrymme för kommunala åtgärder som annars skulle betraktas som otillåtna. Denna kompetensgrund har särskild betydelse i glesbygdsområden där det har blivit allt längre mellan livsmedelsaffärerna och bensinstationerna. När servicenivån sjunker klart under det acceptabla kan kommunen ha rätt att ekonomiskt understödja enskilda näringsidkare för att garantera en viss minimistandard av kommersiell service till hushållen.

Allmänt sett gäller en restriktiv syn på kommunala stödinsatser gentemot enskilda företag. När det gäller avgränsningen av tillåtna insatser sägs dock i förarbetena att rättstillämpningen måste kunna anpassas till samhällsutvecklingen. Vad som skall ligga i begreppet synnerliga skäl kan således komma att förändras beroende på utvecklingen i samhället.

Det finns en mängd lagar där det fastställs vad kommuner och landsting ska göra och har för ansvar. Det gäller t.ex. inom skola, omsorg, socialtjänst mm. Kommuner och landsting är dock också involverade i många verksamheter som inte direkt bygger på något lagligt krav. Det finns en mängd frivilliga verksamheter som kommuner kan välja att ägna sig åt. Det gäller exempelvis att vara beställare av och subventionera godstransporterna till sjöss. Den rättsliga grunden för detta är 2 kap 1 § i Kommunallagen där det står att kommunerna får göra sådant som allmänt främjar näringslivet, och inte ska göras av någon annan. Åtgärder för att främja infrastrukturen brukar anses "allmänt främja näringslivet", men rättspraxis är mycket återhållsam när det gäller kommuners och landstings direkta stöd till näringslivet och inblandning i verksamheter där det finns en fungerande marknad. En vanlig begränsning är också att kommuner eller landsting inte får påverka näringslivets val av lokalisering, genom exempelvis ekonomiskt stöd till företag som kan påverka lokaliseringen.

Den kommunala kompetensutredningen

Den kommunala kompetensutredningen har avgett betänkandet "Kommunal kompetens i utveckling", SOU 2007:72. Utredningens syfte var att anpassa den kommunala kompetensen till samhällsutvecklingen. I betänkandet behandlas bl.a. kommunalt stöd till näringslivet samt förhållandet till EG:s statsstödsregler.

I utredningen slås inledningsvis fast att bestämmelserna i 2 kap. 8 § kommunallagen är förenliga med gemenskapsrättens bestämmelser om statligt stöd. Det konstateras vidare att EG-rätten erbjuder mer generösa undantagsmöjligheter för stöd än kommunallagen. Kommunallagen bygger på en restriktiv syn vad gäller kommunala stödinsatser till enskilda företag, vilket bl.a. har sin grund i den svenska traditionen av ett övergripande statligt ansvar för näringspolitiken. Utredningen menar att en anpassning av kommunallagen till EG-rätten skulle få en rad olika konsekvenser,

bl.a. skulle den kommunala kompetensen i fråga om stöd till enskilda företag komma att variera i landet. Utredningen befarar också att en bestämmelse som möjliggör stöd under viss beloppsgräns skulle kunna medföra att konkurrensen snedvrider på vissa orter. Sammantaget anser utredningen att det finns flera skäl för att inte anpassa kommunallagen till EG-rätten på detta område.

I utredningen föreslås ett nytt andra stycke i 2 kap. 7 § kommunallagen. Det nya stycket innehåller ett generellt undantag från självkostnadsprincipen. Förslaget innebär att kommuner och landsting som bedriver näringsverksamhet på en konkurrensutsatt marknad skall bedriva denna på affärsmässig grund. Undantaget är begränsat till kompetensliga områden där det är frivilligt för kommuner och landsting att bedriva näringsverksamhet.

I övrigt innebär förslagen till lagändring inga förändringar i förhållande till nu gällande lydelse av 2 kapitlet kommunallagen.

Betänkandet har remissbehandlats. Något förslag till lagstiftning har betänkandet ännu inte lett till. Arbete pågår på finansdepartementet. En proposition förväntas bli klar under hösten 2008.

Reglerna för statsstöd

Enligt EG-fördraget (artikel 87 EG) är stöd som ges av en medlemsstat oförenligt med den gemensamma marknaden om stödet som lämnas till ett visst företag eller viss produktion med hjälp av offentliga medel snedvrider eller hotar att snedvrider konkurrensen. Huvudregeln inom EG-rätten är att offentliga medel till enskilda företag, grupper av företag eller branscher inte får ges. Det räcker med att konstatera en risk för konkurrensnedvridning för att ett stöd ska kunna hamna inom huvudregeln om förbud mot statsstöd. Offentligt stöd som lämnas av kommuner och landsting jämföras enligt EU-reglerna med statligt stöd och omfattas av samma regelsystem.

I Fördraget om upprättandet av Europeiska ekonomiska gemenskapen anges vilka typer av stöd som i princip är förenliga med en ekonomisk gemenskap¹. Olika gruppundantag gör dock att stöd kan vara förenliga med EG-rätten t.ex. näringspolitiska, miljömässiga eller kulturella motiv mm. Denna lagstiftning är relativt snarig och praxis utvecklas kontinuerligt. Länderna måste föranmäla de stödprogram som de vill införa, och kommissionen avgör om de stödprogram som medlemsländerna vill införa kan godkännas. För de stödprogram som kommissionen beviljar krävs en årlig redovisning av hur stora belopp som lämnas i stöd.

Ett undantag från förbudet mot statsstöd är små stöd. Det finns ett fastslaget gränsvärde för vilka stöd som behöver notifieras hos kommissionen.² Enligt dessa s.k.

¹ Artikel 87

² Kommissionens förordning (EG) nr 69/2001

minimis-regler räknas stöd till ett enskilt företag inte som statligt stöd om de sammanlagda stödbeloppen understiger 200 000 euro under en treårsperiod. Stödprogram som lämnar lägre stöd måste således inte anmälas till kommissionen. När det gäller fraktbidraget så är beloppen så pass små att EG-rätten i dagsläget inte är ett problem.

Näringsdepartementet och Jordbruksdepartementet ansvarar för att det svenska statliga stödet sker i enlighet med reglerna och de hanterar de svenska anmälningarna av stöd till EU-kommissionen.

Reglerna för transportstöd

Regeringen kom i oktober 2007 överens med Europeiska Kommissionen om transportstöd i Sverige. Transportbidraget är ett regionalt företagsstöd som bara får ges till de fyra nordligaste länen. Syftet med transportbidraget är att ge viss kompensation för de kostnadsnackdelar som näringslivet i dessa län har på grund av långa avstånd till marknaden, samt att stimulera till höjd förädlingsgrad i området.

Konkurrenslagstiftningen

Den 1 november 2008 träder en ny konkurrenslag i kraft, och den nu gällande konkurrenslag (1993:20) upphävs.

Den nya konkurrenslagen (2008:579) syftar, precis som den nuvarande, till att undanröja hinder för en effektiv konkurrens. I den nya lagen effektiviseras handläggningen av överträdelse av lagens förbud, t.ex. i fråga om karteller. Lagen innebär även anpassning till regler inom EG-rätten.

Även andra ändringar är på gång när det gäller konkurrenslagstiftningen. Näringsdepartementet har utarbetat en promemoria med rubriken "Konfliktlösning vid offentlig säljverksamhet på marknaden". I promemorian föreslås ändringar i konkurrenslagen som innebär att Stockholms tingsrätt på talan av Konkurrensverket får förbjuda staten, en kommun eller landstinget att driva en verksamhet av kommersiell eller ekonomisk natur som snedvrider, eller är ägnat att snedvrida, förutsättningarna för en effektiv konkurrens.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 juli 2009. Promemorian är för närvarande ute på remiss och remisstiden går ut den 15 oktober 2008. Konkurrensverket anger i sitt remissvar att det är positivt att regeringen nu förbereder en lagstiftning för att förhindra de konkurrensproblem som uppstår då statliga myndigheter och kommuner konkurrerar med privata företag. De fastslår vidare att offentlig näringsverksamhet inte ska konkurrera med privat. Kommuner och andra offentliga aktörer ska inte agera på fungerande marknader. Det tränger undan etablerade företag och hindrar nyföretagande."

Konkurrensverket får ofta klagomål över prissättning eller annan undanträngning när offentliga aktörer säljer varor och tjänster i konkurrens med privata företag. Ofta drabbas små lokala företag av sådan konkurrens. Nuvarande regler för kommuner, kommunala bolag, landsting och statliga myndigheter har enligt Konkurrensverket varit helt otillräckliga för att lösa dessa konkurrensproblem. Regeringens förslag att Konkurrensverket ska yrka förbud mot konkurrenshämmande förfaranden och verksamheter om de inte är försvarbara från allmän synpunkt kommer enligt Konkurrensverket att vara mycket positiv för de företag, ofta små och lokalt verksamma, som i dag är utsatta för konkurrenssnedvridande verksamhet från kommuner eller statliga myndigheter.

Konkurrensverket framhåller i sitt remissvar att det är viktigt att det tydligt framgår vad som omfattas av de kommande reglerna och vad som inte gör det. Regeringens förslag innebär att det blir möjligt att vidta åtgärder mot en offentlig aktörs konkurrenssnedvridande förfarande endast om detta inte kan försvaras utifrån "allmän synpunkt". Konkurrensverket anser att det är viktigt att bevisbördan för vad som kan försvaras från allmän synpunkt läggs på den offentliga aktören och inte på Konkurrensverket.

Tidigare domslut om fraktbidraget

Enligt tidigare regelverk gavs fraktbidrag till både bofasta och företag för transport av tungt och skrymmande gods. Regionplane- och trafiknämndens beslut år 1999 att detta bidrag skulle ges överklagades dock och prövades i länsrätten. I yrkandet påpekades bl.a. att stöd för transporter av tungt och skrymmande gods inte är en angelägenhet för landstinget och att det strider mot likställighetsprincipen eftersom personer som inte är mantalskrivna på en ö utan fast landförbindelse går miste om stödet.

Länsrätten bedömde att fraktbidrag är att anse som en åtgärd i syfte att allmänt främja näringslivet och är därför en angelägenhet av allmänt intresse för att främja att skärgården hålls levande genom bofasta invånare. Länsrätten ansåg därför inte att beslutet stred mot kommunallagen. Däremot kom Länsrätten fram till att fraktbidraget i dess dåvarande utformning stred mot likställighetsprincipen i Kommunallagen. Eftersom landstingsmedlemmar ska behandlas lika och landstinget inte anfört några skäl till varför enbart bofasta på de aktuella öarna ska få del av bidraget, bifölls överklagandet därför i denna del. När det gäller fraktbidrag till företag ansåg Länsrätten att det inte av handlingarna i målet framgick att det endast skulle vara företag vars innehavare är bosatta på öarna som skulle vara berättigade till fraktbidrag. Länsrätten ansåg därmed att det inte är ett bidrag som är begränsat endast till vissa företag, och därför inte är ett individuellt riktat stöd till enskilda näringsidkare som strider mot likställighetsprincipen. Som regelverket utformades efter domen så inskränktes dock bidraget till att gälla endast för företag med varaktig verksamhet i skärgården.

I domslutet avseende fraktbidrag till butiker i skärgården fann länsrätten att bidraget var förenligt med kommunallagen. Skälen för Länsrättens bedömning var att

fraktbidrag till butiker är en åtgärd av allmänt intresse är att Länsrätten ansåg att stödet antas vila på behovet att förhindra ett bortfall av olika servicefunktioner inom skärgårdsområdet. Finns det risk för bortfall av kommersiell service till hushåll har kommunen enligt Länsrätten rätt att stödja enskilda näringsidkare för att garantera en viss minimistandard av kommersiell service till hushållen.

Tidigare juridiska bedömningar av fraktbidraget

Landstingets jurister konstaterade i en promemoria från 2004 att det är flera verksamheter som kommuner och landsting ägnar sig åt som inte är ett särskilt lagstadgat ansvar utan görs ändå, som t.ex. kollektiv sjötrafik. Den rättsliga grunden för att utföra dessa aktiviteter är den paragraf i kommunallagen där det står skrivet att kommuner och landsting själva får ta hand om sådant som är av allmänt intresse. Med stöd av denna paragraf anses även kommuner och landsting kunna ge ekonomiska bidrag när det är motiverat av allmänintresset. Däremot får kommuner och landsting inte göra sådant som är en angelägenhet för staten eller någon annan kommun. Närings- och sysselsättningspolitiska åtgärder får kommuner och landsting i princip inte ägna sig åt, och individuellt inriktat stöd till enskilda näringsidkare får lämnas bara om det finns "synnerliga skäl", vilket enligt rättspraxis innebär en allvarlig krissituation när arbetslöshet hotas t.ex. vid nedläggning av ett dominerande företag i en kommun. Stöd till företag kan dock också vara tillåtet för att garantera en viss minimistandard av kommersiell service till hushållen.

Lagligheten av fraktbidrag har inte underkastats prövning av svensk praxisbildande instans, genom att domsluten från 1999 inte har överklagats. Landstingets jurister gjorde 2004 bedömningen att det inte är osannolikt och t.o.m. troligt att en mer restriktiv bedömning då skulle ha gjorts av överdomstolarna, mot bakgrund av att rättspraxis uppvisar en återhållsam inställning när det gäller kommuners och landstings stöd till näringslivet. Det är exempelvis sedan länge väl känt att en kommun eller ett landsting inte får påverka näringslivets lokalisering och utjämna kostnadskillnader genom direkta ekonomiska stöd. Det som är lagligen tillåtet är att bidra till infrastrukturella åtgärder, att allmänt biträda företag med rådgivning och att stimulera till eget företagande.

Landstingets jurister bedömde år 2004 att det var tveksamt i vad mån fraktbidraget är allmänt näringslivsfrämjande eller bör betraktas som ett direkt stöd till företag, med de restriktioner som omgärdar denna typ av stödgivning.

Landstingets jurister skrev år 2004 att " *I den mån syftet är att ge stöd till enskilda näringsidkare som etablerat sin verksamhet på ställen som medför att ev. transportbehov av visst slags gods också innebär högre kostnader än för andra näringsidkare med motsvarande verksamhet, torde det inte vara en uppgift för landstinget att med bidrag åstadkomma en konkurrensutjämning mellan olika företag*".

Dagens juridiska bedömningar av fraktbidrag

Enligt jurister både på Sveriges Kommuner och Landsting och på Stockholms läns landsting har rättspraxis när det gäller stödgivning till näringsidkare utifrån ett konkurrensperspektiv blivit mer restriktiv under de senaste åren. Jurister på Sveriges Kommuner och Landsting bedömer att den formulering som gavs av landstingets jurister år 2004 är mildt uttryckt. Det är i dag en strängare tolkning än tidigare kring att landsting och kommuner utifrån ett allmänt intresse stödjer enskilda näringsidkare.

Det som kan betraktas som "allmänt intresse" ur ett politiskt perspektiv är inte detsamma som "allmänt intresse" utifrån ett juridiskt perspektiv. Det senare perspektivet är betydligt snävare. "Allmänt intresse" utifrån ett juridiskt perspektiv innefattar exempelvis stöd till kommersiell service endast när medborgare inte har några alternativa möjligheter till försörjning av livsmedel, och inte för att understödja enskilda näringsidkare.

Det är dock en avvägning som måste definieras hur brett utbud av kommersiell service som anses nödvändig, och hur långa avstånd det kan vara till denna service för att den ska vara ett alternativ. Frågor att besvara för att kunna stödja livsmedelsbutiker utifrån ett "allmänt intresse" ur ett juridiskt perspektiv är inte huruvida en viss livsmedelsbutik överlever med eller utan stöd, utan om butiken på fastlandet kan betraktas som en alternativ möjlighet för att tillgodose ett tillfredställande utbud av kommersiell service. I lagens mening får inte syftet vara att upprätthålla lokal verksamhet, utan att medborgare ska kunna ha tillgång till nödvändig service inom rimliga avstånd. Anses servicen på fastlandet vara ett rimligt alternativ för boende på vissa öar, har inte stöd till näringsidkare i den delen av skärgården en laglig grund. I dessa fall blir det bärande syftet med stödet inte att säkra den kommersiella servicen till medborgarna, utan att hålla lokala näringsidkare under armarna, vilket är olagligt för kommuner och landsting. Ett stöd som har som syfte att utjämna konkurrensförutsättningarna mellan näringsidkare i skärgården och på fastlandet står enligt landstingets jurister i strid med bestämmelserna i 2 kap 8 § KL som redovisas ovan.

Landstingets jurister bedömer i skrivande stund, september 2008 att "*bestämmelserna i 2 kap. kommunallagen om den allmänna kompetensen, likställighetsprincipen, allmänt näringslivsfrämjande åtgärder och individuellt inriktat stöd till enskilda näringsidkare är oförändrade sedan den bedömning som gjordes 2004.*

Den proposition som planeras mot bakgrund av den kommunala kompetensutredningen förväntas inte leda till några förslag till ändringar av kommunallagen som påverkar bedömningen av om fraktbidrag är tillåtet.

Något avgörande från högsta instans med principiella uttalanden som är direkt överförbara på fraktbidragen har inte meddelats under de senaste åren.

De ovan redovisade domstolsavgörandena tyder emellertid på att konkurrensskäl i än högre grad påverkar lagtolkningen än för fyra år sedan. I samma riktning talar det förslag till ändringar av konkurrenslagen som föreslås i Näringsdepar-

tementets promemoria "Konfliktlösning vid offentlig säljverksamhet på marknaden" och den fortsatta anpassningen till EG-rätten.

Vad gäller fraktbidraget till företag som driver livsmedelsbutiker bedöms det ha ett sådant allmänintresse att det faller inom landstingets kompetens. Genom bidraget garanteras en viss minimistandard av kommersiell service till hushållen. Synnerliga skäl kan därför anses föreligga för att lämna ett fraktbidrag till företag som driver livsmedelsbutiker i skärgården.

I likhet med vad som anförs i promemorian från 2004 kan det ifrågasättas om det fraktbidrag som kan lämnas till företag i skärgården oavsett verksamhet är förenligt med kommunallagen.

I förarbetena till kommunallagen sägs att när det gäller avgränsningen av tillåtna insatser måste rättstillämpningen kunna anpassas till samhällsutvecklingen. Vad som skall ligga i begreppet "synnerliga skäl" kan således komma att förändras beroende på utvecklingen i samhället. Det har diskuterats om fraktbidrag kan lämnas till företag med ändamål att bevara kulturlandskapet i skärgården. Ett sådant bidrag skulle eventuellt kunna rymmas inom synnerliga skäl."

Fraktbidragets utveckling och förutsättningar

Waxholmsbolaget (WÅAB) sköter den landstingssubventionerade sjötrafiken i skärgården, och har en kombination av passagerar- och godstrafik i skärgården. Bolaget har enligt gällande ägardirektiv i uppdrag att kontinuerligt utveckla passagerar- och godstrafiken i skärgården för fastboende, fritidsboende och andra besökare.

WÅAB har egen fartygsflotta, men driften av trafiken sköts av Stockholms Sjötrafik. I WÅAB:s trafik ingår således upphandlade privata entreprenörer med egna fartyg. Utvecklingen under 2000-talet har gått mot en större andel av upphandlade entreprenörer. WÅABs fartyg är jämförelsevis väl underhållna och ska uppfylla de krav på miljöanpassning som landstinget ställer.

I skärgården råder i princip fri konkurrens när det gäller trafikering, men kollektivtrafiken bedrivs av ekonomiska skäl uteslutande inom WÅABs subventionerade ramverk. De privata rederierna spelar en stor roll som utförare av egen trafik för t.ex. transporter med taxibåtar och godsfrakter. Det är för den sistnämnda kategorin av transporter som fraktbidrag ges.

Fraktbidraget riktas till företag på öar utan fast förbindelse eller statlig färja. Det är de allra flesta öarna i Stockholms skärgård; endast drygt 30 av 30 000 öar har bro, tunnel eller statlig färja. Det är dock på någon av dessa öar som den största delen av befolkningen bor, och också där befolkningen ökat mest i absoluta tal. I procentuella tal har befolkningen emellertid ökat nästan lika mycket på de övriga öarna, och så har utvecklingen sett ut ända sedan 1970-talet.

Fraktbidraget inrättades för att kompensera dem som bodde på öarna utan fast förbindelse eller färja för de relativt sett dyrare transporter av tungt och skrymmande gods som inte kunde tas med på båtarna i den reguljära trafiken. Sedan införandet har det gjorts en hel del regeländringar. Bl.a. var den ursprungliga subventionsgraden 1/3. Denna höjdes till 2/3 år 1982. En annan förändring är att fraktbidraget tidigare låg inom Waxholmsbolaget budget. Den största förändringen skedde dock år 1999 när bidraget ändrades från att gälla för frakter för eget bruk till att bli ett företagsstöd.

Figuren nedan visar att fraktbidraget har ökat kraftigt sedan regeländringen. Bidraget till butikerna har ökat, men i absoluta tal är det framförallt de frakter som övriga företag står för som har ökat mest. Den största delen av ökningen står byggföretagen för och det är också denna ökning som bidrog till att regelverket för fraktbidraget ändrades i januari 2008 till att inte gälla för frakter av byggmaterial.

utbetalda fraktbidrag 1999-2007

År	Fraktbidrag till livsmedelsbutiker	Antal livsmedelsbutiker	Fraktbidrag till övr. företag	Antal övr. företag	Summa utbetalt fraktbidrag
1999	515 186	22	518 367	45	1 033 553
2000	411 055	22	1 100 039	44	1 511 094
2001	477 760	22	1 373 706	75	1 851 466
2002	571 664	22	1 554 048	82	2 125 712
2003	736 290	23	2 461 680	79	3 197 970
2004	694 791	24	1 934 585	94	2 629 376
2005	685 027	23	2 075 054	100	2 760 081
2006	792 138	21	2 401 743	95	3 193 881
2007	746 434	18	3 084 364	104	3 830 798

Kommentar [g6]: Jag har ändrat tabellen- har tagit bort kolumnen med avsatta medel samt ändra rubriker och fyllt i antal för 2007/GN

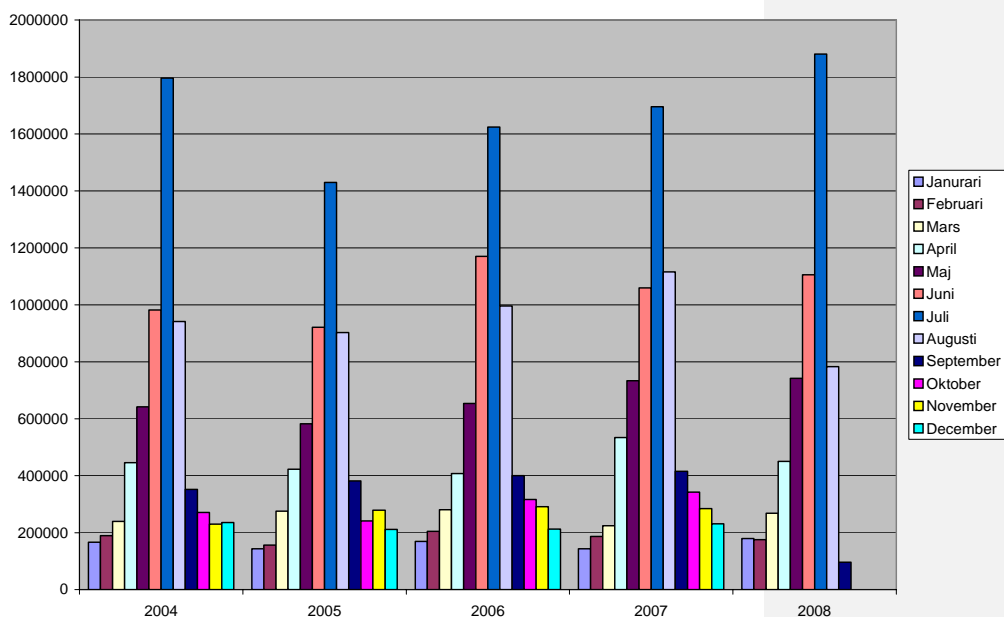
Den förändring som gjordes i januari 2008 och som ledde till att byggrelaterade frakter inte längre kan få bidrag har fått kritik. Bl.a. har företagens representanter påpekat att det inte är rättvist att vissa näringar får bidrag och inte andra samt att skilda regler för olika näringar ger upphov till mygel. Livsmedelsbutikerna säljer exempelvis ofta annat än bara livsmedel och konkurrerar då med andra företag på ojämlika villkor. Krogarna har påpekat att livsmedelsbutikerna ofta har lagt till café och matservering till sin verksamhet och att det då inte finns jämbördig konkurrens. Gårdsbutikerna är en annan grupp som känner sig förfördelade. De påpekar, liksom kioskerna, att det inte är rättvist att de inte får fraktbidrag på samma villkor som butikerna.

Fram till år 2000 kunde WÅAB i princip frakta allt gods med samma fartyg som passagerare, d v s förutom det skrymmande gods som fraktats på annat tonnage med stöd av fraktbidraget. På grund av stigande godsmängder behövde dock WÅAB år 2000 inrätta ett speciellt godslinjenät med tre och sedermera fyra entreprenad-upphandlade godsfärjor som vardagar maj-september trafikerar södra och mellersta skärgården. Särskilda godstransporter sommartid finns även upphandlade för upp-gifter längst i söder och längst upp i norra skärgården. WÅAB har även ett samarbete med Västberga åkeri som tar emot gods i egen terminal och kör ut det till utlastningsbryggor. Detta medför att de leverantörer som har mindre partier inte behöver åka till de hamnar där fartygen finns. Denna tjänst utnyttjas även av privatpersoner.

Enligt det skärgårdspolitiska program som antogs 2006 skulle butikernas subventionerade frakter ske i WÅAB:s regi, och det förväntades kräva en utbyggnad av linjer som kan ta godsfrakter till berörda butiker, även om huvuddelen av livsmedelsbutikernas varutransporter redan tidigare har gått med WÅAB:s trafik till reducerade taxor. En prioriteringslista förväntades behövas där livsmedel till skärgårdsbutikerna skulle ha högsta prioritet och få reducerad taxa. Andra varor skulle enligt listan åka med i mån av plats och till normal taxa.

Enligt WÅAB har endast marginella förändringar i linjedragningarna krävts. Man har i praktiken inte behövt avvisa något gods utifrån någon prioriteringslista. Taxan för byggmaterial har dock höjts, vilket anses ha lett till att en del använder egen båt för dessa frakter istället för WÅAB.

Godsfrakter med WÅAB till skärgården i kg



Som synes i figuren har frakterna ökat under 2008 jämfört med de senaste åren. Det finns byggföretag och fraktare som vid intervjuerna har påpekat att mer gods går på WÅABs båtar sedan de privata fraktbolagen blev av med fraktbidraget för byggvaror. Det är troligt att WÅABs godsfrakter ökat när alternativen blir dyrare, trots att WÅAB också har höjt priserna en del, men det är en alltför kort tid för att kunna säga om de ökade fraktvolymer på WÅABs linjer håller i sig.

Vissa av de privata fraktbolagen anger att de upplever en snedvriden konkurrens gentemot WÅAB som har priser de inte kan konkurrera med efter att fraktbidragsreglerna ändrades. WÅAB har ett lagstadgat ansvar att bedriva kollektiv godstrafik men har ingen skyldighet enligt lagen att transportera gods. Detta åtagande måste enligt det liggande förslaget på ändring i kommunallagen utföras på affärsmässiga grunder. Idag subventioneras WÅABs godstrafik av landstinget, även om subventionen är mindre efter prishöjningen på gods. Subventionen till WÅAB sker genom underskottstäckning, vilket innebär att verksamhetens underskott täcks av landstinget. Ur ett konkurrensperspektiv rimmar det å ena sidan illa att ta bort stödet för de privata fraktbolagens godsfrakter och samtidigt subventionera sin egen konkurrerande verksamhet, men å andra sidan gynnas skärgården av WÅABs subventioner.

rade frakter. Dessutom agerar WÅAB på en annan nisch av marknaden än de privata fraktbolagen, och flera av fraktbolagen påpekar att de erbjuder en annan tjänst än WÅAB. WÅAB kör linjetrafik till vissa bryggor på bestämda tider, ofta i en anpassad tidtabell för gods. De privata fraktbolagen kör på beställning. Fraktbolagen samordnar dock i allt högre utsträckning transportererna för att få bättre utnyttjandegrad och ekonomi i verksamheten. Denna samordning har enligt byggföretagare och fraktbolag ökat sedan fraktbidragsreglerna ändrades, och det är mer vanligt nu att båten fylls än tidigare.

Skärgårdsstiftelsen är en annan av landstingets aktörer som också är involverad i frakterna. Skärgårdsstiftelsen fraktar bland annat byggvaror för renoveringar och investeringar som görs på de utarrenderande anläggningarna inom dess områden. Skärgårdsstiftelsens arrendatorer får dock bidrag från landstinget för frakterna i den dagliga driften dvs av foder, halm, utsäde, maskiner och annat skrymmande gods enligt samma regelverk som övriga företag.

Målsättningar om tillgänglighet till service

Det finns ett uppställt mål för den regionala utvecklingspolitiken om väl fungerande och hållbara lokala arbetsmarknadsregioner. Inom detta mål finns ett mål inom verksamhetsområdet kommersiell service att det ska finnas tillgång till kommersiell service för kvinnor och män. Inom denna målsättning för kommersiell service är det dagligvaror och drivmedel som avses.

Tillgänglighet till service som kan tillgodose grundläggande behov är det mått som följs upp för att bedöma om servicen är tillfredställande. Tillgänglighet påverkas av avstånd men även av transportmöjligheter och den behöver inte alltid vara fysisk; det kan finnas möjlighet till närhet genom ny teknik som Internet eller mobila enheter.

När Glesbygdverket år 2004 genomförde en enkätstudie om hur medborgarna upplevde närheten och tillfredställelsen med kommersiell och offentlig service rankades livsmedelsbutik som det viktigaste att ha nära. Drivmedelsstation kom betydligt längre ner, efter både vårdcentral, apotek, sjukhus, post, bankomat, brandstation, ambulans, polis och bank. Livsmedelsbutik var också den servicefunktion som avgjort flest, 78%, tog hänsyn till vid beslut om flytt.

Flera faktorer har påverkat tillgängligheten till livsmedelsbutiker negativt generellt sett. Inom handeln har en omstrukturering skett mot större enheter i ytterområdena av tätorter och städer. Detta påverkar inköpsbeteenden och de som har möjlighet handlar där, vilket innebär ett minskat kundunderlag för skärgårdsbutiken och sämre förutsättningar för dem som inte har dessa möjligheter. Grossisterna ställer också krav på en viss storlek på butiken för att vilja leverera. De flesta butiker i skärgården är för små för att tillhöra exempelvis Ica eller Konsum och får därför vända sig till andra grossister med högre priser.

Glesbygdverket hävdar att staten har ett ansvar för att tillgodose behovet av kommersiell service genom att de statliga myndigheterna inom sina verksamhetsområden ska bidra till att den regionala utvecklingspolitiken uppnår sina mål, men po-

ängterar samtidigt att statens möjligheter att påverka utvecklingen av serviceutbudet i praktiken är begränsade. Ekonomiska styrmedel främst i form av bidrag till livsmedelsbutiker i skärgården är instrument som kan användas för staten.

Kommunerna kan styra utbudet av kommersiell service genom plan- och bygglagen och behandla utveckling i översiktsplanerna. Ytterligare ett medel är de kommunala varuförsörjningsplanerna. En kommun kan också planera sina upphandlingar utifrån lokala förhållanden och därigenom skapa möjligheter för det lokala näringslivet.

Enligt de politiska målsättningarna ska människor och företag ha tillgång till kommersiell service i tillräcklig omfattning. Vad som är tillräcklig omfattning är dock inte specificerat. Glesbygdverket tolkar detta som att det är upp till lokala och regionala aktörer att tolka detta mål, eftersom förutsättningarna varierar i olika delar av landet.³ Det krävs således regionalt och lokalt utformade målsättningar för tillgänglighet till den kommersiella servicen i skärgården. Dessa målsättningar finns inte idag utan behöver arbetas fram. Glesbygdverket diskuterar kring hur målsättningar för kommersiell service ska kunna operationaliseras och kommer fram till att de görs bäst på lokal och regional nivå.

Alternativa stöd

Länsstyrelsen i Stockholms län kan ge bidrag till kommersiell service. Den service det gäller är livsmedelsbutiker och drivmedelsanläggningar i skärgården. Syftet är att upprätthålla en tillfredställande försörjning med dagligvaror och drivmedel i regionens gles- och landsbygd. Stöd kan lämnas inom ett utvalt område där skärgården ingår. Stödet kan ges i form av investeringsbidrag, landsbygdslån, hemsändningsbidrag och landsbygdsstöd. Generellt sett ges stöd till investeringar och endast i undantagsfall till drift. Investeringsbidrag kan ges vid inköp, ny- eller ombyggnad av butik och landsbygdslånet baseras på godkända investeringskostnader. Några undantag är servicebidrag som ges när företagaren behöver en ersättare vid t.ex. sjukdom och hemkörningsbidrag som bekostar hemsändning av dagligvaror till konsumenter i gles- och landsbygdsområden.

Ytterligare ett stöd är landsbygdsstöd som ges av länsstyrelsen. Detta stöd är inriktat på företag som skapar arbetstillfällen åt befolkningen i länets glesbygdsområden. Landsbygdsprogrammet för denna period är utformat så att det inte bara ger stöd för investeringar i areella näringar utan är utökat till att gälla alla verksamheter som skapar ekonomisk utveckling och sysselsättningar i skärgården. Landsbygdsstödet gäller investeringar, exempelvis i byggnader, maskiner, båtar men även investeringar i produktutveckling, marknadsföring och utbildning. Stödet finansieras delvis med EUs strukturfonder och består av bidrag eller lån. Bidraget kan uppgå till max 30 procent av investeringskostnaden och det finns takbelopp på 750 000. I den stödberättigade investeringskostnaden kan även fraktkostnaderna för materialet

³ Glesbygdverket (2004) "En god servicenivå i alla delar av landet, hur bör målet följas upp och effektutvärderas?" slutrapport, maj 2004

ingå. Länsstyrelsen försöker vara behjälplig vid ansökningar som de ser ligger inom ramen för att kunna få stöd.

När det gäller djurhållning och stöd till de areella näringarna i skärgården, är det en möjlighet att detta kan ske inom ramen för EU:s strukturfonder genom landsbygdsprogrammet 2007-2013. Även RTN:s bidragsgivning ur skärgårdsanslaget är med gällande riktlinjer kopplat till landsbygdsprogrammet. Kommentarer som kommit fram från jordbruksföretag under intervjuerna är dock att ansökningarna är krävande och att företagaren får medlen i efterhand. Många som klagat på att ändringarna i fraktbidraget gjort att de inte investerat eller expanderat, har dock inte vetat om att de har möjlighet att söka investeringsstöd som inkluderar frakten inom Landsbygdsprogrammet. Flera av dem som anser att fraktbidragets ändrade regelverk gjort att de undvikit investeringar och expansion har varit inom restaurang och konferens. Dessa företag har med de nya reglerna för Landsbygdsprogrammet möjlighet att få bidrag till både investeringarna och dess frakter.

Resultat från utvärderingen

Resultat av enkätundersökningen

Regeländringen 2008 gör enligt enkäten stort avtryck i antalet sökande av fraktbidraget. Byggföretag har tidigare utgjort en stor andel bland mottagarna av stödet, men livsmedelsbutiker, areella näringar tillsammans med hotell, restaurang och konferens är också stora grupper bland bidragstagarna.

Skärgårdsföretagen är små och har små ekonomiska marginaler. Transportkostnaderna är en liten del, men särskilt livsmedelsbutiker och företag inom de areella näringarna anger att de i hög grad är beroende av stödet. Genom regeländringen har de bidragsberättigade frakterna reducerats och det har inte bara påverkat företag i byggbranschen utan även andra verksamheter och deras förutsättningar för underhåll, renovering och expansion. Minskade marginaler är den vanligaste effekten av stödet, men det ska också noteras att det finns ett ansevärt antal som anger att ändringarna i bidragsreglerna inte har påverkat dem nämnvärt.

De svarande gavs även möjlighet att skriva fria kommentarer i enkäten. Av dessa framkommer exempelvis synpunkter som att skärgårdsföretagen har ett orättvist konkurrensläge jämfört med både fastlandet och andra skärgårdar i landet. Fraktstödet bör utgå till alla frakter och företag och om det blir för dyrt istället med reducerad andel.

Butikerna anger att de inte kan klara sig utan fraktbidraget. Då skulle varorna bli för dyra. Även butiker som är enbart öppna på sommaren hävdar att fraktbidraget behövs och att deras priser annars skulle bli så höga att ingen skulle handla av skärgårdsbutikerna. När det gäller butikerna kommenteras regelverket från dem med gårdsbutik att fullvarusortiment tar lång tid att utveckla. Det är inte heller riktigt klart vad ett fullvarusortiment består av.

Även krogarna framhåller att det är märkligt att livsmedelshandlarna särbehandlas och hävdar att de har öppet minst lika mycket och att det är svårt för en restaurang att hålla högre priser än på fastlandet. Dessutom anger man att många livsmedelsbutiker också säljer färdiglagad mat. Krogar, konferensanläggningar m.fl. poängtegar att utöver frakterna på maten tillkommer även faktorer som boende för personalen, service på utrustning och lokaler samt att leverantörerna tar betalt för frakten även när den sägs ingå i priset.

Byggföretagen anger att ändringen i fraktbidragsreglerna leder till sämre service genom att man väntar med att frakta tills båten är full. Kunderna kör också mer själva än tidigare. En svarande hade lagt ner verksamheten för att det krävs fraktbidrag för att hålla uppe lönsamheten. Flera anger att fraktbidrag behövs för att ut-

jämna konkurrensförutsättningar jämfört med fastlandet. Det finns dock också de som hävdar att i byggbranschen läggs alla kostnader på slutkunden och att skärgårdsborna är "gnälliga när det gäller bidrag".

Transportföretagen hävdar att de är beroende av fraktbidraget eftersom kunderna köper mer material ute i skärgården om bidraget finns.

Inom jordbruksnäringen framkommer synpunkten att man inte vågar expandera för att man inte vet vad som händer med fraktbidraget. Flera hävdar att när de ska investera blir det för dyrt eftersom de inte får frakterna betalda.

De som fraktar timmer i skärgården har i kommentarerna även tagit upp diskussionen att skogen i skärgården är värdelös eftersom transportererna av virket är så dyrt, och att man därför önskar fraktbidrag för timmertransporter.

Resultat från intervjuer

Vid intervjuerna med butiker framkommer att samtliga butiker anser att det inte skulle gå att konkurrera utan fraktbidraget. Detta säger även de butiker som bara har sommaröppet. Utan bidrag skulle kunderna åka till fastlandet och handla istället och butiken på ön skulle inte överleva. Butikerna uppger att den främsta konkurrensen är med en veckohandling på fastlandet. Det gör också att kunderna jämför priser med en stor butik på fastlandet. Butikerna har samma prisläge som en närbutik genom sin litenhet och på detta skulle frakterna tillkomma om inte bidraget fanns. Det är väldigt få butiker som är så stora att de kan ingå i en av de större grossisterna. Ica har en grossist som riktar sig till närbutiker och den är möjlig för en skärgårdsbutik. Genom föreningen Skärgårdshandlarna kan butikerna få tillgång till vissa grossister men de får dyrare priser än butiker som är anknutna till de stora kedjorna eftersom de har så liten omsättning. Att vara liten är således ett lika stort problem som att ha dyra frakter.

Intervjuerna med butikerna är väldigt samstämmiga, medan däremot intervjuerna med övriga företag uppvisar en mycket splittrad bild. De flesta av byggföretagen tycker sig märka att det är lite sämre med uppdragen, men att det är svårt att säga om det beror på konjunkturen eller på fraktbidraget. Det finns dock också en hel del byggare som inte märker någon avmattning alls och som hävdar att de allra flesta av dem som bygger ute i skärgården har så mycket pengar så de bryr sig inte om huruvida det finns något fraktbidrag eller inte. Det finns också byggnadsföretagare som säger att de inte förstår varför man ska slösa skattemedel på fraktbidrag när det ändå är en slutkund som betalar.

Bland dem som är mest negativa till förändringar i fraktbidraget är krogar, konferensanläggningar, bageri, fiskodling. Det upplever att konkurrensen är hård och känner sig förfördelade i jämförelse med livsmedelsbutikerna. I den ordinarie driften transporterar de ofta varor med WÅAB och de får därigenom inte fraktbidrag, vilket gör att de känner sig orättvist behandlade i jämförelse med livsmedelsbutikerna. De har egentligen inte påverkats i den ordinarie driften av den ändring i regelverket som gjordes i januari 2008, men de hävdar att de väntar med expan-

sionsplaner och investeringar för att de byggfrakter som detta skulle kräva blir för dyra. De känner inte till möjligheterna att söka pengar genom Landsbygdsprogrammet.

De traditionella näringarna; jord- och skogsbruk resonerar på likartat sätt och anser att ändringen i fraktbidraget har försvärat möjligheterna till renovering och utbyggnad av verksamheten. Det finns även en stor orättvisa genom att Skärgårdsstiftelsen tar ett relativt stort ansvar för frakter av djur och betalar frakter för byggmaterial vid renovering och byggnation. Dessa verksamheter får fraktbidrag för transporter av djur, halm, spannmål, foder mm. men tycker att de även skulle behöva stöd med frakterna till investeringar i verksamheten. Landsbygdsprogrammet anses genomgående av de intervjuade vara byråkratiskt och svårbegripligt.

Intervjuerna av fraktbolag som fraktar mycket byggmaterial, grus mm. ger en likartad bild som intervjuerna med byggföretag. De fritidsboende som bygger ett hus eller annat större bygge i skärgården bryr sig vanligen inte om frakten. Merparten av fraktbolagen märker inte någon skillnad i efterfrågan, men det finns också dem som märker en nedgång, och att byggföretagen i större utsträckning kör med egen båt och fyller de båtar de hyr in. Detta kan både bero på konjunktur och på ändring av fraktbidraget. Vissa hävdar att WÅAB tagit över en del av frakterna på sina gods-färjor, och att det är en snedvriden konkurrenssituation att de får landstingssubvention för sina frakter när bidraget tas bort för de privata entreprenörerna. De privata fraktbolagen har dock nischat in sig på den delmarknad där godset körs till den egna bryggan, och flera hävdar att deras kunder är en relativt prisokänslig målgrupp.

Efter den regeländring som gjordes i januari 2008 då byggfrakterna inte längre blev bidragsberättigade har det framkommit önskemål om att alla branscher och typer av företag ska få stöd, och istället med en reducerad andel av fraktkostnaderna för att undvika fusk med bidraget. Det har också ansetts orättvist att exempelvis frakten för jorden som säljs i en livsmedelsbutik får fraktbidrag, medan frakten för den jord som säljs av något annat företag inte får det. Öppningar för fusk är ett problem vid all bidragsgivning, och det gäller att minska möjligheterna för fusket, ha ett så reno-
odlat regelverk som möjligt och att förankra syftet med stödet.

Kommentar [SIN7]: Här verkar det inte vara referat av tidigare utredning trots att stycket finns i avsnitt som heter "Tidigare utredning...".

Slutsatser

Företagen i skärgården önskar att de tidigare fraktbidragsreglerna ska gälla dvs att dagens regelverk även ska inkludera byggmaterial och grus bland de frakter som är bidragsberättigade. De hävdar att skilda villkor för olika branscher ger orättvisa förutsättningar och stimulerar till fusk.

Bidragsreglerna 2008 och 2007 baseras på syftet att utjämna förutsättningarna mellan företag i skärgården och på fastlandet. Genom att reducera fraktkostnaderna för företagen i skärgården ska mer likvärdiga konkurrensförhållanden skapas. Det uttalade syftet är att uppnå fraktkostnader i skärgården som är jämförbara med övrig glesbygd i länet.

Att ge stödet en utformning där det är ett företagsstöd med ett uttalat syfte att utjämna konkurrensförhållanden i länet är dock problematiskt utifrån ett juridiskt perspektiv. Den juridiska genomgången pekar på att det är utanför landstingets befogenheter att stödja enskilda företag med detta syfte. En återgång till tidigare regelverk bedöms därför inte vara juridiskt hållbart.

Ett stöd som syftar till att påverka enskilda företags konkurrensförutsättningar, är juridiskt problematiskt för ett landsting. Det är däremot juridiskt hållbart att stödja de verksamheter som krävs för att tillgodose medborgarnas behov av en minimistandard av kommersiell service. Stödet till livsmedelsbutikerna skulle kunna berättigas med detta argument. Det framkommer dock i intervjuerna att livsmedelsbutikerna liksom andra företag i skärgården ser stöden som ett sätt att kunna vara konkurrenskraftiga gentemot butikerna på fastlandet. Om de boende på ön har tillgänglighet till en butik på fastlandet där de har möjlighet att handla, bortfaller argumentet att stödja butiken på ön för att tillgodose en miniminivå på kommersiell service.

En slutsats är att ändra det uttalade syftet med fraktbidraget och inrikta det på att säkerställa en minimistandard på kommersiell service samt eventuellt för att värna skärgårdens natur- och kulturlandskap.

Några frågor att besvara är hur tillgängligheten till en livsmedelsbutik med fullt sortiment ska definieras. Hur ska denna tillgänglighet mätas; i avstånd, restid eller annat mått? För vilka ska servicen vara tillgänglig; alla fastboende på en viss ö, även alla fritidsboende, även boende utan bil? Vilka krav bör ställas på den kommersiella servicen när det gäller öppettider, sortiment, kvalitet och prisnivå för att få bidrag? Svaren på dessa frågor avspeglar ambitioner för vilken tillgänglighet service i skärgården som är önskvärd samt vilken kvalitet, prisnivå och bredd denna service bör ha. Svaren påverkar bedömningsgrunderna för vilka butiker som får stöd och de krav som ställs på dessa.

Det kan troligen också vara möjligt att ha fraktstöd för att uppnå målsättningarna i det skärgårdspolitiska programmet att utveckla skärgårdens natur- och kulturvärden. Bevarande av skärgårdens unika natur- och kulturvärden är avgörande för en långsiktigt levande skärgård. Målsättningen att värna om detta kräver att det öppna kulturlandskapet i skärgården bevaras. Ett sätt att värna djurhållningen och skötsel av markerna är att stödja de frakter som dessa aktiviteter genererar. Djurhållningen innebär kostsamma frakter av bland annat halm, hö, slakt- och betesdjur. Insatser för att hålla markerna öppna kan t.ex. kräva bortforsling av material. I de områden där Skärgårdsstiftelsen agerar står stiftelsen för vissa av frakterna men utanför dessa områden kan marginalerna vara alltför knappa för att täcka dessa kostnader.

Företagen i skärgården hävdar att de underlåter att investera i verksamheterna när frakterna av byggmaterial inte längre får stöd. För investeringar i verksamheter i glesbygdsområden finns dock stödmöjligheter inom Landsbygdsprogrammet. Inom detta program finns möjlighet att täcka både frakt- och investeringskostnader för företag som är verksamma inom samtliga branscher i skärgården. Det kan dock behövas mer information om programmet, liksom ökad kompetens att hantera ansökningarna.

Förändringar i fraktbidraget påverkar förutsättningarna för de privata fraktbolagen. WÅAB har subventionerade godsfrakter, samtidigt som de restriktioner som införts i regelverket för fraktbidraget ger fraktbolagen i skärgården en dyrare taxa för kunden. WÅABs godsfrakter ska enligt förslag på förändring i kommunallagen prissättas och bedrivs på affärsmässig grund, eftersom det är ett frivilligt åtagande på en konkurrensutsatt marknad.

Bilaga: Resultat från enkät

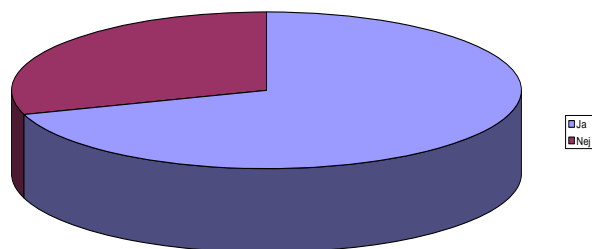
I detta avsnitt redovisas svaren från den enkät som skickades ut i början på juli 2008. Enkäten gick ut till 233 företag, livsmedelsbutiker och fraktbolag i skärgården, och den besvarades av 70 stycken. Svarsfrekvensen medför att resultaten behöver tolkas försiktigt och betraktas som indikativa. De företag som fick enkäten har tidigare fått fraktbidrag. Nedan redovisas svaren per fråga, med andelar för respektive svarsalternativ.

Kommentar [g8]: Det bör framgå hur många som svarat i absoluta tal för resp svarsalternativ. Om detta trycks i svart/vitt är det bättre om färgskillnaden är större mellan alternativen./GN

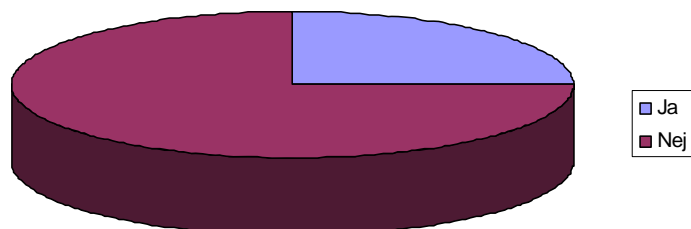
Många tidigare mottagare kommer inte att söka

Bland de svarande framkommer att merparten fick fraktbidrag under förra året men det är endast en mindre del av de svarande som kommer att söka fraktbidrag i år. Den regeländring som gjordes att utesluta byggvaror bland bidragsberättigade frakter gör stort avtryck i antalet sökande.

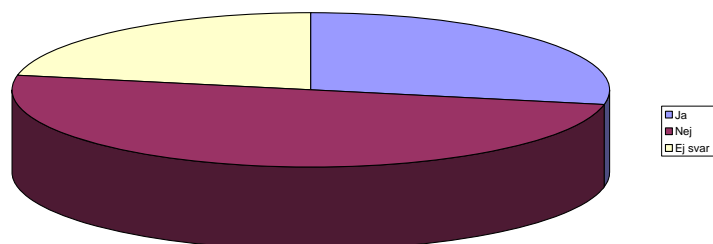
1. Har Ert företag fått fraktbidrag 2007?



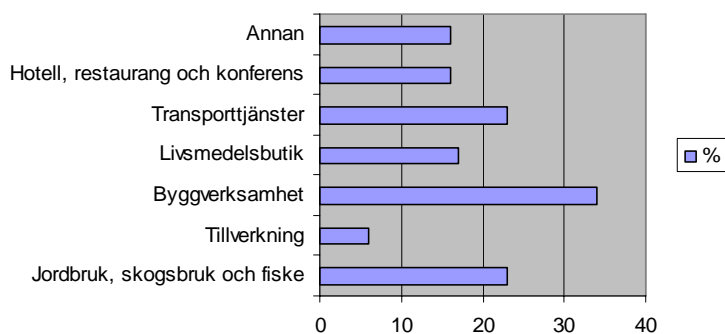
2. Har Ert företag fått fraktbidrag 2008?



3. Har Ni hittills ej fått fraktbidrag för år 2008, men har för avsikt att söka?

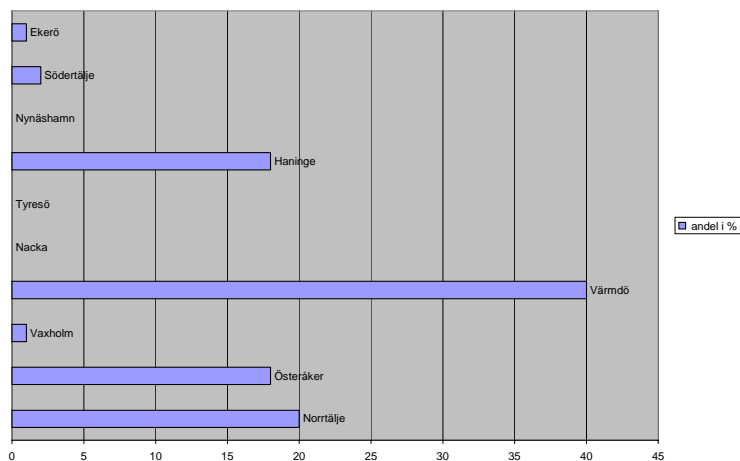


4. Inom vilken bransch är Ert företag verksamt? Sätt X efter det alternativ som stämmer bäst. Det är möjligt att välja flera alternativ.



Det är många byggföretag bland de svarande på enkäten. Det kan möjligen bero på att byggföretagen funnit det angeläget att svara och byggföretag är en stor grupp av dem som tidigare fått fraktbidrag. Antalet butiker som får fraktbidrag har sedan 1999 har legat konstant på drygt 20 stycken, medan övriga företag har ökat från runt 45 stycken till nära 100 företag under de senaste åren. Bland "annan" finns exempelvis varv, grusförsäljning, brädgård och stuguthyrning.

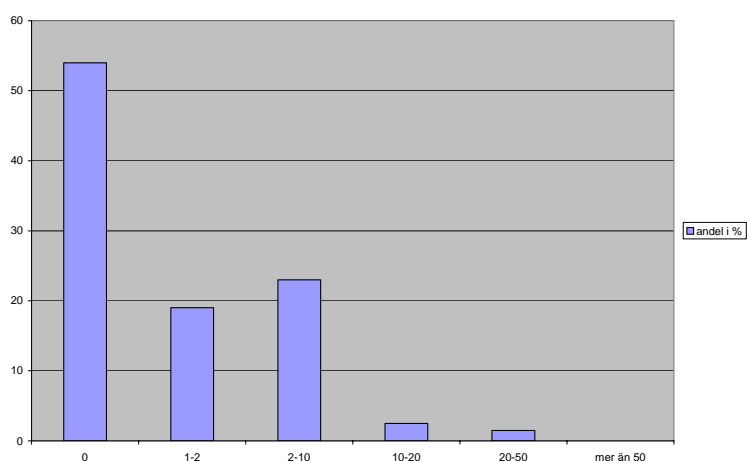
5. I vilken kommun är företaget beläget?



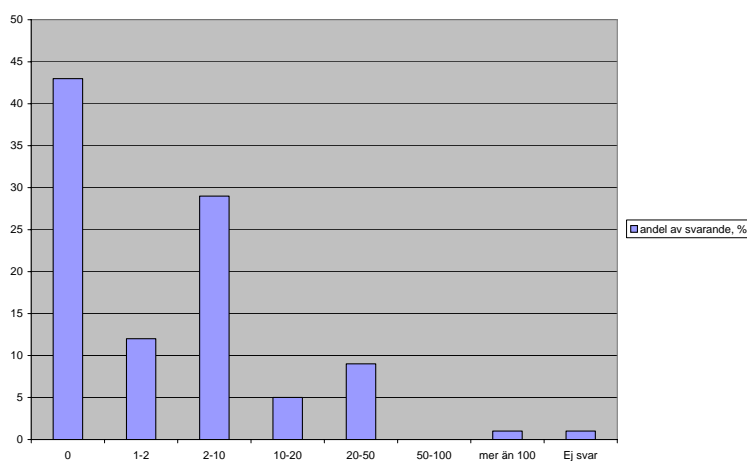
Det är ojämn fördelning mellan kommunerna bland de svarande; 40 procent av dem kommer från Värmdö kommun.

Fraktbidragsmottagarna är små

6. Hur många helårsanställda har företaget?

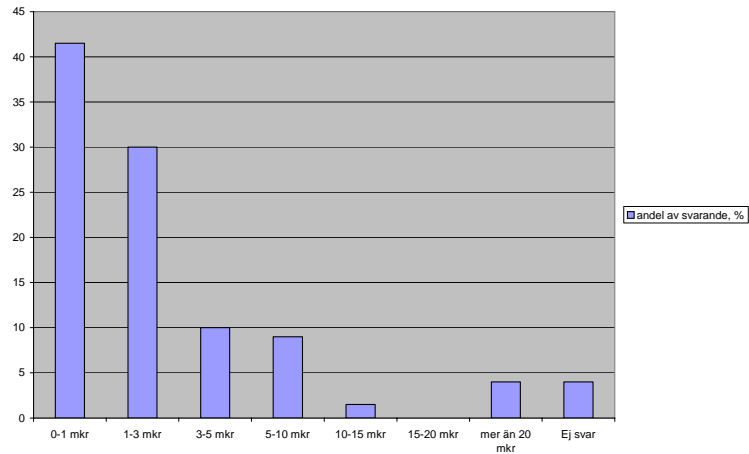


7. Hur många anställda har företaget som mest under högsäsong?

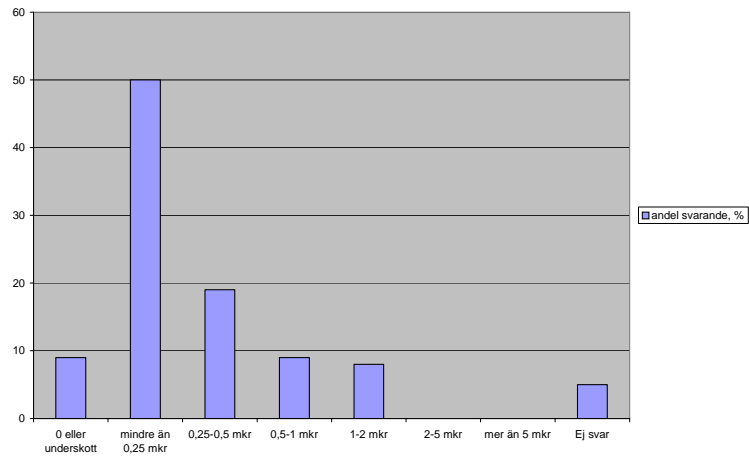


Fraktbidragsmottagarna är små företag. Även under sommarsäsongen har majoriteten endast en till två anställda. De har också en liten ekonomi där vinsten för mer än hälften ligger under 250 000 kronor och för närmare 80 % ligger under 500 000 kronor.

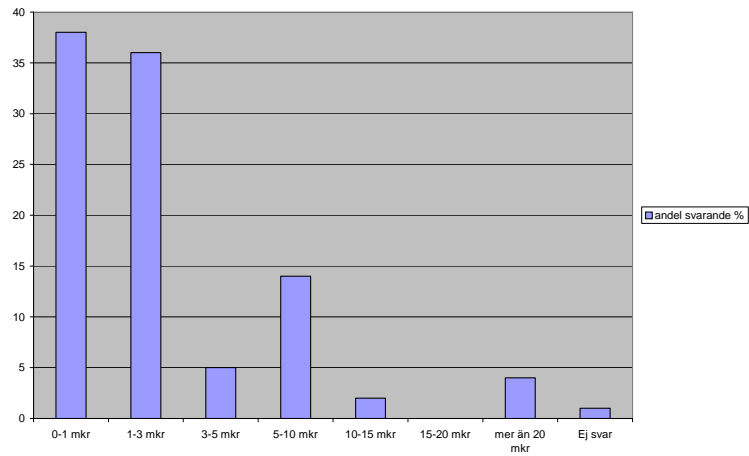
8. Vilken omsättning hade företaget 2007 i mkr?



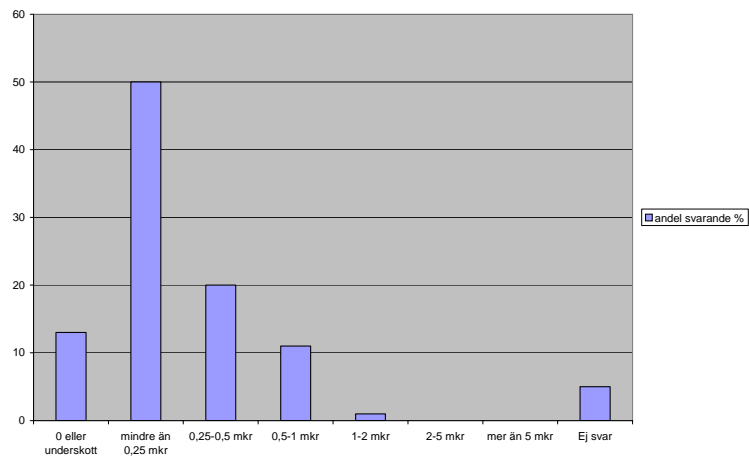
9. Vilken vinst hade företaget 2007 i mkr? (Resultat före bokslutsdispositioner och skatt enligt resultaträkning/resultatrapport)



10. Vilken ungefärlig omsättning förväntas företaget få under 2008 i mkr?

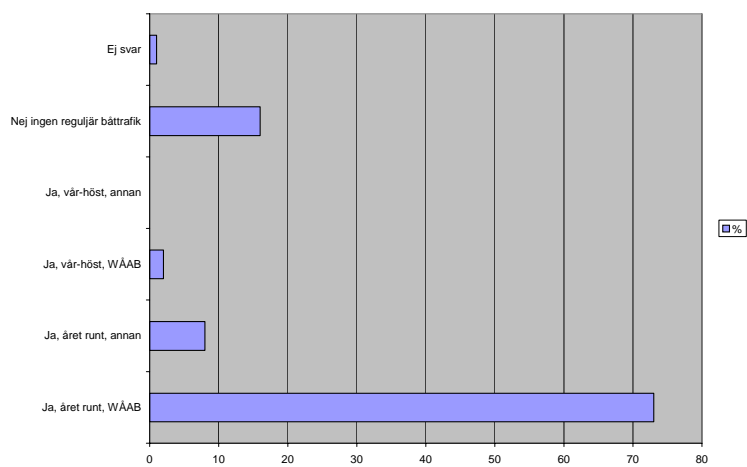


11. Vilken ungefärlig vinst förväntas företaget få 2008 ? (Resultat före bokslutsdispositioner och skatt enligt resultaträkning/resultatrapport i mkr)



Fraktbidragsmottagarna finns på ö med reguljär trafik

12. Är företaget lokaliserat på ö med reguljär (tidtabellbunden) båttrafik?



13. Om ni har reguljär båttrafik med vilken frekvens går den reguljära tidtabellbundna trafiken?

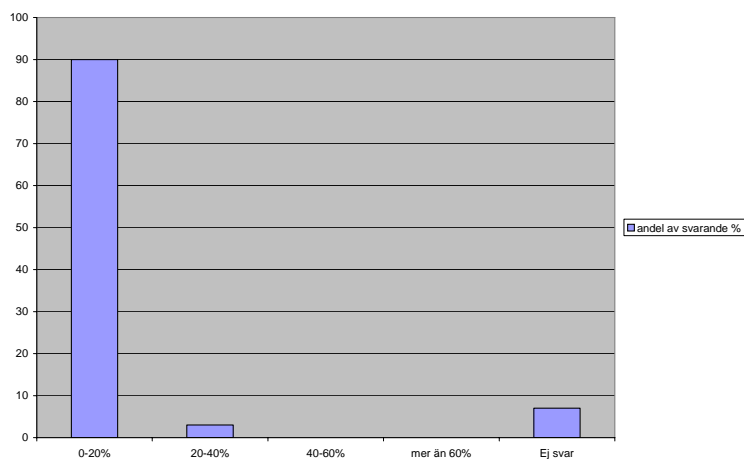
% av andel svarande

	Vinter	Vår	Sommar	Höst
Mer än 4 gånger per dag	11%	21%	59%	20%
3-4 gånger per dag	20%	31%	14%	33%
2 gånger per dag	27%	14%	6%	14%
1 gång per dag	13%	3%		3%
4-6 gånger i veckan	1%	4%		6%
1-3 gånger i veckan	4%	4%	1%	4%
mindre än 1 gång i veckan	1%			

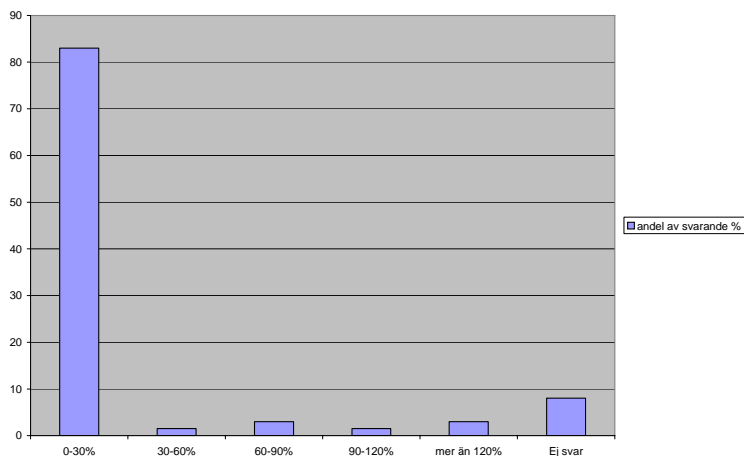
Ej svar: 13%

Transportkostnaderna är en liten del av verksamheten

14. Hur stor andel av företagets omsättning utgjorde transportkostnaderna till sjöss (före bidrag, exkl moms) för transporter under 2007 i %?

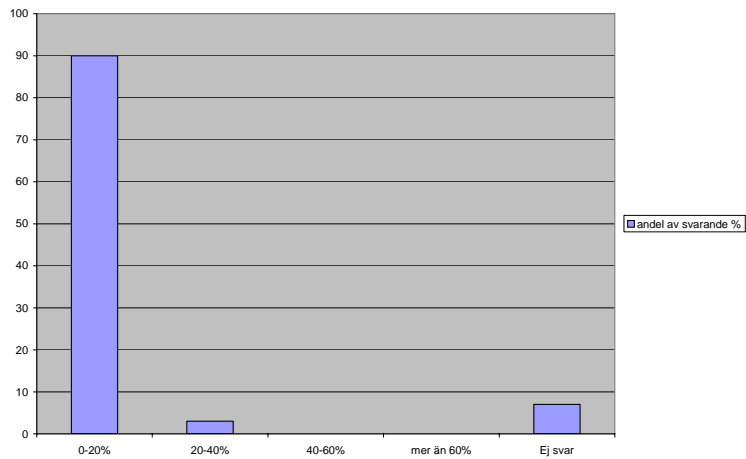


15. Hur stor andel av företagets vinst motsvarade transportkostnaderna till sjöss (före bidrag, exkl. moms) under 2007 i %?

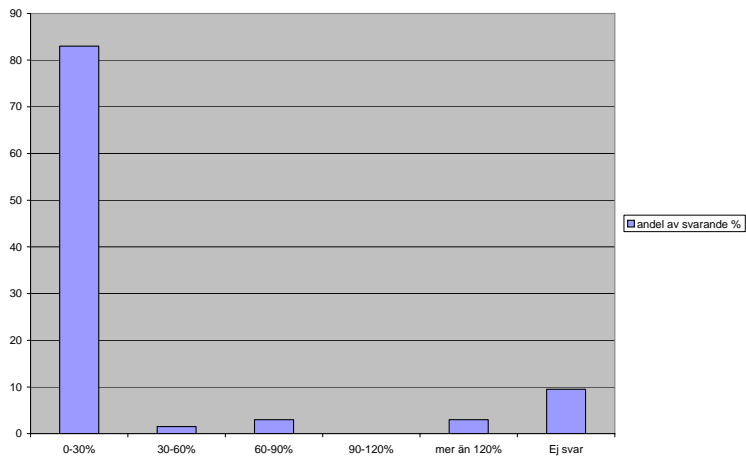


Trots att företagen är små och ekonomin är liten så är transportkostnaderna begränsade i relation till omsättningen och de utgör inte heller någon dominerande del av vinsten. Detta förhållande förväntas vara oförändrat även efter fraktbidragsändringen.

16. Hur stor andel av företagets omsättning förväntas transportkostnaderna till sjöss (före bidrag, exkl. moms) utgöra under 2008?



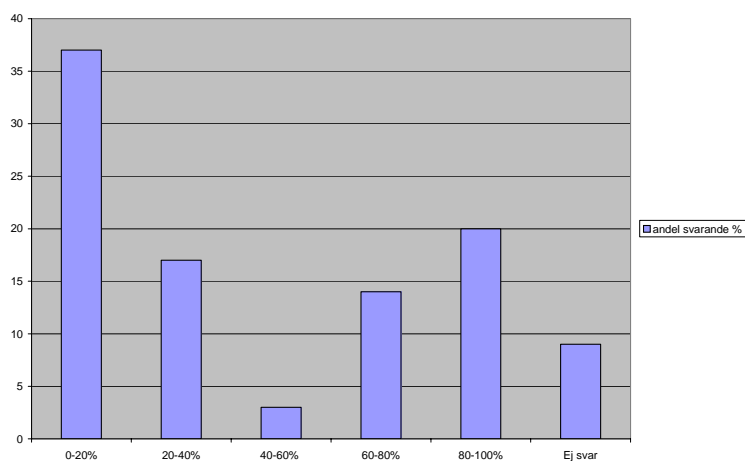
17. Hur stor andel av företagets vinst förväntas transportkostnaderna till sjöss (före bidrag, exkl. moms) motsvara under 2008 i % ?



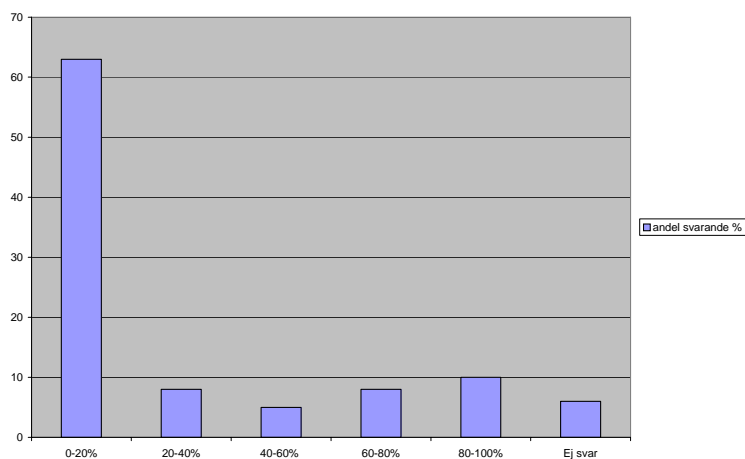
Företagens bidragsberättigade frakter reduceras märkbart

Bakom denna statistik finns företagare som tidigare fick bidrag och som nu inte får några bidrag alls, men det finns också företag som får bidrag för färre av sina transporter.

18. Hur stor del av företagets transportkostnader till sjöss var berättigade till fraktbidrag enligt tidigare regler (2007) i %?

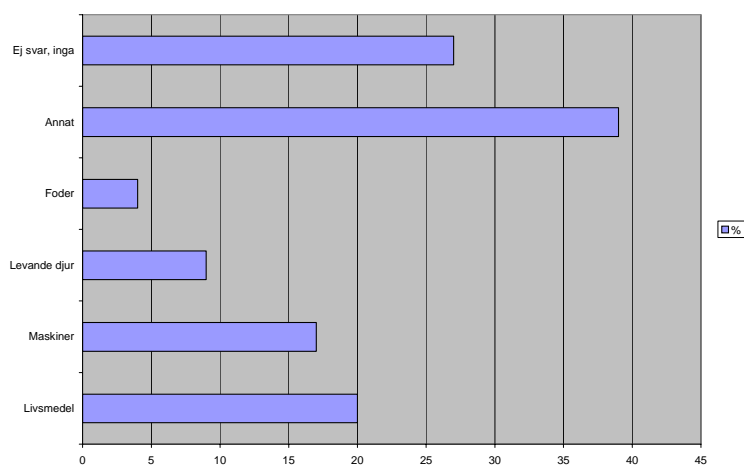


19. Hur stor del av företagets transportkostnader till sjöss före bidrag är berättigade till fraktbidrag enligt nuvarande regler (2008) i %?



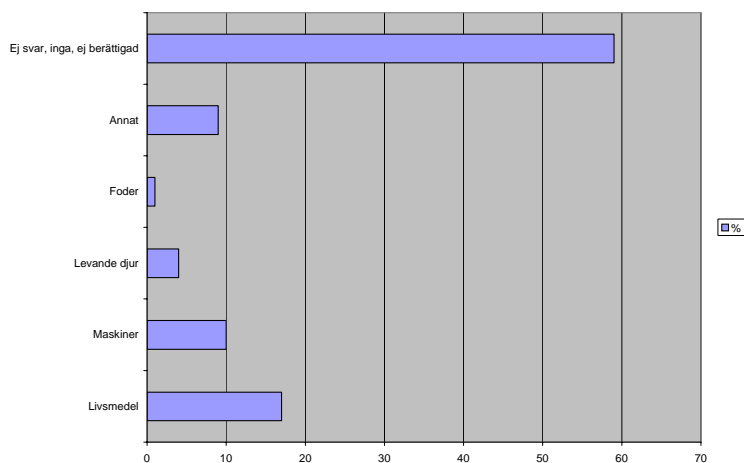
Eftersom många skärgårdsföretagare är mångsysslare har många av dem en del bidragsberättigade transporter, medan andra inte är det. Det har vid intervjuerna sagts att man tycker att det innebär svårigheter för hur man ska söka bidraget om man som företagare hyr in en båt och fyller den till hälften med bidragsberättigade varor medan den andra hälften är byggvaror.

20. För vilka transporter fick företaget fraktbidrag under 2007?

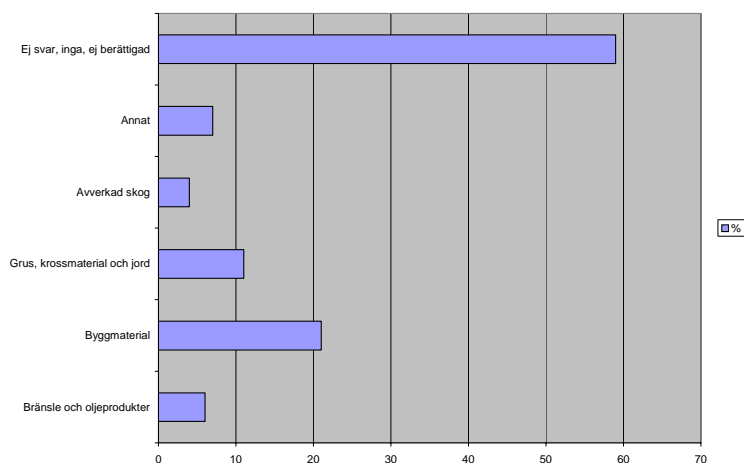


I kategorin "annat" anges främst olika typer av byggmaterial, grus, jord, jordbruksprodukter, utsäde, halm, men även bränsle och oljeprodukter.

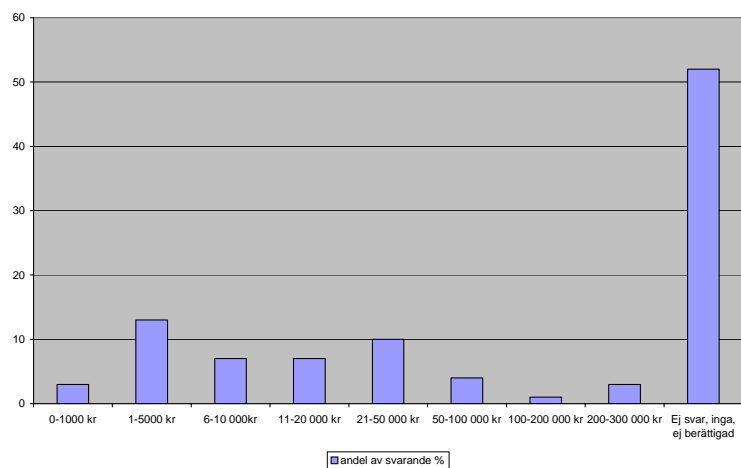
21. För vilka transporter har företaget hittills fått fraktbidrag under 2008?



22. För vilka transporter har företaget hittills inte fått fraktbidrag under 2008 (dvs sökt men inte fått eller avstått från att söka)?

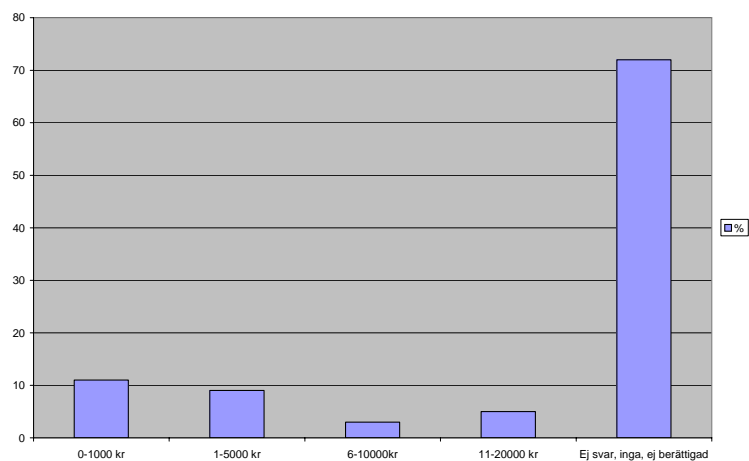


23. Hur mycket fraktbidrag har företaget fått under 2007 i kronor?



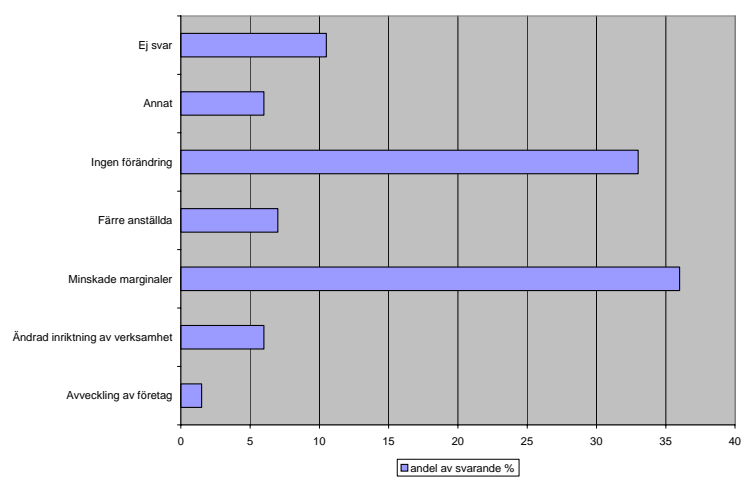
Många av fraktbidragsmottagarna får små belopp, men det finns även en del som kommer upp i flera hundra tusen. Bidragstagare som har fått relativt stora belopp har inte framkommit under detta år, men det kan både bero på att de förhållandevis stora bidragen till byggfrakter har minskat och att hela året inte har gått.

24. Hur mycket fraktbidrag har företaget fått under 2008 hittills i kronor?



Minskade marginaler, men för många oförändrat

25. Vad har effekterna blivit för verksamheten av ändringarna i fraktbidragsreglerna?



Utvärdering av fraktbidrag 2008 46