



# Statsrådets förordning om ersättning till rederier för ekonomiska skador

## Förslagets huvudsakliga innehåll

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

Det understöd som ska beviljas uppfyller kriterierna för statligt stöd enligt artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). Stödprogrammet grundar sig på artikel 107.2 b i EUF-fördraget, enligt vilken kommissionen kan godkänna statligt stöd som förenligt med den inre marknaden för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser. Under covid-19-pandemin gav Europeiska kommissionen ett meddelande om en tillfällig ram för statliga stödåtgärder, där kommissionen bekräftade att medlemsstaterna på grundval av artikel 107.2 b i EUF-fördraget kan stödja sektorer som drabbats av direkt ekonomisk skada till följd av covid-19-pandemin.<sup>1</sup>

Det stödprogram som genomförs med stöd av denna förordning har anmälts på förhand till Europeiska kommissionen genom en officiell anmälan den 6 oktober 2025 i enlighet med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Genom sitt beslut av den 14 november 2025 (SA.113257, nedan kommissionens beslut) anser kommissionen att den stödåtgärd som anmälts av de finska myndigheterna utgör statligt stöd som är förenligt med den inre marknaden enligt artikel 107.2 b i EUF-fördraget.

Statsrådets förordning utfärdas med stöd av 8 § i statsunderstödslagen (688/2001) och den träder i kraft den 31 mars 2026. Förordningen ska gälla till och med den 31 mars 2027.

## 1. Bakgrund och nuläge

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

I passagerarfärjetrafiken härrör uppskattningsvis en tredjedel av omsättningen av frakt och minst två tredjedelar av passagerartransport, i vilken ingår inkomsten av biljettförsäljning och försäljningen ombord på fartyg. I september 2020 var passagerartrafiken till sjöss cirka 65 procent mindre jämfört med 2019 års nivå och i sin helhet minskade passagerarfartygsrederiernas omsättning med 78 procent under januari–augusti 2020. I januari 2021 var antalet passagerare nästan 80 procent mindre än i januari 2020. I februari 2021 var

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



passagerarmängden i passagerartrafiken till sjöss cirka 15 procent av 2020 års nivå. Passagerarmängden inom sjötransporten återhämtade sig under 2022, men var fortfarande 67 procent av 2019 års nivå före pandemin.<sup>2</sup>

Under covid-19-pandemin tog de finländska myndigheterna i bruk olika reserestriktioner och hävde dem senare stegvis. Syftet med restriktionerna var att förhindra att sjukdomen sprids till Finland och att trygga folkhälsan. De reserestriktioner som Finland införde nationellt invercade i betydande grad på omsättningen inom sjötransportsektorn i Finland 2020 och 2021.

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

Tabell 1. Omsättningen inom sjötransportsektorn i Finland 2019–2022

Reserestriktioner i anslutning till gränskontroll vid de inre gränserna infördes första gången den 19 mars 2020 och sista gången den 31 januari 2022 (alla restriktioner slopades före utgången av juni 2022). Restriktionernas omfattning och innehåll varierade under den nämnda perioden, och under den fanns det också perioder då det inte fanns några reserestriktioner alls vid de inre gränserna. Nedan presenteras ett kronologiskt sammandrag av de viktigaste besluten om reserestriktioner under perioden juni 2020 – juni 2021, som är en central tidsperiod med tanke på den föreslagna förordningen och det stödprogram som inrättas genom den.

#### *Juni 2020*

Restriktionerna från och med den 15 juni 2020 tillät endast pendeltrafik och andra nödvändiga resor till och från de flesta Schengenländer.<sup>3</sup> Resor till länder utanför Schengenområdet förbjöds, utom av nödvändiga och vederbörligen motiverade skäl som bedömdes från fall till fall.<sup>4</sup>

#### *Juli 2020*

Regeringen beslutade den 10 juli 2020 att avskaffa alla reserestriktioner från och med den 13 juli 2020 mellan Finland och sådana länder där incidensen av nya covid-19-fall var under 8 fall per 100 000 invånare under de föregående 14 dagarna. Restriktionerna förblev dock i kraft i fråga om de länder där incidensen var högre än så.<sup>5</sup>

#### *September 2020*

<sup>2</sup> Statistikcentralen

<sup>3</sup> exkl. Danmark, Estland, Island, Lettland, Litauen och Norge

<sup>4</sup> Statsrådets beslut SM/2020/44

<sup>5</sup> Statsrådets beslut SM/2020/56



Regeringen beslutade den 11 september 2020 att avskaffa reserestriktionerna från och med den 19 september 2020 mellan Finland och sådana länder eller regioner där incidensen av nya covid-19-fall var under 25 fall per 100 000 personer under de föregående 14 dagarna. Av dem som kom från regioner med högre incidens krävdes ett negativt covid-19-test som tagits mindre än 72 timmar tidigare. Samma dag tilläts dessutom resor till Estland och Sverige utan restriktioner oberoende av incidensen av nya smittfall, förutsatt att den regionala incidensen i länderna förblev oförändrad.

Regeringen beslutade den 24 september 2020 att återinföra reserestriktionerna från och med den 28 september 2020 mellan Finland och sådana länder där incidensen var under 25 fall per 100 000 personer, inkl. Estland, Tyskland och Sverige. Från dessa länder tilläts endast återresor, transitering, arbetsresor och andra nödvändiga resor.<sup>6</sup>

#### *Oktober 2020*

Myndigheterna återinförde den 8 oktober 2020 reserestriktionerna för trafiken mellan alla Schengenländer och Finland för perioden den 12 oktober–10 november 2020. Restriktionerna tillät endast återresor, transitering, arbetsresor och andra nödvändiga resor mellan Finland och Schengenländerna. Passagerarna rekommenderades att hålla sig i karantän på eget initiativ under en period på 10 dagar, som kunde förkortas genom två negativa tester. Rekommendationen om karantän gällde dock inte personer som kom från Estland och Sverige på arbetsresa.<sup>7</sup>

#### *November 2020 – januari 2021*

Reserestriktionerna förlängdes den 5 november 2020 till och med den 22 november 2020.<sup>8</sup> Reserestriktionerna förlängdes ytterligare den 19 november 2020 till och med den 13 december 2020.<sup>9</sup> Den 10 december 2020 förlängdes de till och med den 12 januari 2021.<sup>10</sup> Den 7 januari 2021 förlängdes de till och med den 9 februari 2021.<sup>11</sup>

#### *Januari 2021 – juni 2021*

Regeringen beslutade den 22 januari 2021 att skärpa inreserestriktionerna för tiden den 27 januari–25 februari 2021 så att endast återresor till Finland, nödvändig pendeltrafik och andra nödvändiga resor från Schengenländerna tilläts.<sup>12</sup> Finlands regering beslutade den 18 februari 2021 att förlänga de restriktioner som införts den 22 januari till och med den 18 mars 2021.<sup>13</sup> Restriktionerna förlängdes genom statsrådets beslut av den 11 mars till och med den 17 april 2021.<sup>14</sup> Restriktionerna förlängdes ytterligare genom ett beslut av den 31 mars 2021 till och med den 30 april 2021.<sup>15</sup> Restriktionerna förlängdes den 22 april 2021 till och med den 25 maj 2021.<sup>16</sup> Den 20 maj 2021 beslutade man att förlänga restriktionerna till och med den 15 juni

---

<sup>6</sup> Statsrådets beslut SM/2020/81

<sup>7</sup> Statsrådets beslut SM/2020/90

<sup>8</sup> Statsrådets beslut SM/2020/94

<sup>9</sup> Statsrådets beslut SM/2020/105

<sup>10</sup> Statsrådets beslut SM/2020/112

<sup>11</sup> Statsrådets beslut SM/2020/117

<sup>12</sup> Statsrådets beslut SM/2021/5

<sup>13</sup> Statsrådets beslut SM/2021/15

<sup>14</sup> Statsrådets beslut SM/2021/18

<sup>15</sup> Statsrådets beslut SM/2021/28

<sup>16</sup> Statsrådets beslut SM/2021/38



2021.<sup>17</sup> Regeringen beslutade den 3 juni 2021 att avskaffa reserestriktionerna i fråga om Malta från och med den 7 juni 2021, men att förlänga dem för alla andra Schengenländer till och med den 27 juni 2021.<sup>18</sup>

## 2. Syftet med förslaget till förordning samt de viktigaste förslagen

Genom statsunderstödet vill man trygga rederiernas funktionsförmåga och säkerställa en tillräcklig och välfungerande sjötransportkapacitet i nödvändig omfattning efter de ekonomiska skador på passagerartrafiken som covid-19-pandemin orsakat.

Statsunderstödet beviljas som ersättning enligt artikel 107.2 b i EUF-fördraget för ekonomiska skador som orsakats rederierna inom sjöfarten och som är en direkt följd av de nationella reserestriktioner som införts på grund av covid-19-pandemin. Understödet betalas som direkt understöd och en förutsättning för beviljande av understöd är att reserestriktionerna har lett till minskad omsättning inom passagerartrafiken, vilket har medfört inkomstförluster för rederierna.

### 2.1 Stödberättigande förbindelsesträckor och tidsperioder

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

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

<sup>17</sup> Statsrådets beslut SM/2021/43

<sup>18</sup> Statsrådets beslut SM/2021/50



a. Eckerö–Grisslehamn, Sverige

## 2.2 Fastställande av rörelseresultatet för ett alternativt händelseförlopp och beräkning av ekonomiska skador

På basis av stödprogrammet kan man i enlighet med kommissionens beslut ersätta ekonomiska skador som beror på nationella reserestriktioner i passagerartrafiken och som har fastställts i enlighet med de beräkningsprinciper som anges i förordningen.

Skadorna beräknas per stödmottagare och rutt. Som ekonomisk skada som ska ersättas beaktas skillnaden mellan den faktiska rörelsevinsten eller rörelseförlusten (faktiskt rörelseresultat) under de stödberättigande perioderna och rörelsevinsten eller rörelseförlusten för ett alternativt händelseförlopp (rörelseresultat för ett alternativt händelseförlopp).

Med alternativt händelseförlopp avses en hypotetisk situation där de nationella reserestriktioner som infördes på grund av covid-19-pandemin inte var i kraft under de stödberättigande perioderna. Syftet med det alternativa händelseförloppet är att modellera stödmottagarnas rörelseresultat för passagerartrafiken per rutt i en situation där de nationella reserestriktioner som infördes på grund av covid-19-pandemin inte var i kraft under de stödberättigande perioderna.

Rörelseresultatet för det alternativa händelseförloppet fastställs på basis av rörelseresultatet för den ruttspecifika referensperioden före covid-19-pandemin. Den faktiska omsättningen, de rörliga kostnaderna och de fasta kostnaderna under referensperioden justeras dock på det sätt som anges i 8 § i förordningen med beaktande av den minskade efterfrågan under pandemin och dess inverkan på stödmottagarnas kostnader.

I stödprogrammet beaktas endast ekonomiska skador som beror på nationella restriktioner i passagerartrafiken. Vid fastställandet av det faktiska rörelseresultatet och rörelseresultatet för ett alternativt händelseförlopp beaktas således omsättningen inom passagerartrafiken samt kostnaderna för passagerartrafiken. Gemensamma kostnader för person- och godstrafiken som på grund av sin natur inte tydligt kan allokeras (såsom bränslekostnader) beaktas i enlighet med kommissionens beslut i förhållande till stödmottagarens passagerar- och fraktsättning 2019.

### 2.2.1 Kvarhållningsgrad (retention rate) och fastställande av omsättningen och rörliga kostnader för ett alternativt händelseförlopp

Vid beräkningen av skadorna fastställs en kvarhållningsgrad (eng. retention rate). Syftet med kvarhållningsgraden är att åskådliggöra den förändring i efterfrågan som beror på covid-19-pandemin och som inte är en direkt följd av nationella reserestriktioner. Med denna förändring i efterfrågan avses till exempel pandemins konsekvenser för den allmänna viljan att resa samt övergången till praxis med distansarbete. Kvarhållningsgraden beskriver antalet passagerare i det alternativa händelseförloppet och den används för att fastställa rörelseresultatet för det alternativa händelseförloppet.

Vid fastställandet av rörelseresultatet för ett alternativt händelseförlopp ska kvarhållningsgraden tillämpas på omsättningen och de rörliga kostnaderna under referensperioderna på det sätt som anges i 8 § 1 mom. genom att multiplicera den faktiska omsättningen och de rörliga kostnaderna under referensperioden med kvarhållningsgraden. I det alternativa händelseförloppet antas omsättningen per rutt och de rörliga kostnader som hänför sig till den sjunka proportionellt.



Kvarhållningsgraden tillämpas också på justeringen av de fasta kostnaderna för ett alternativt händelseförlopp på det sätt som anges i 8 § 2 mom. i förordningen, vilket också beskrivs i avsnitt 2.2.2.

Kvarhållningsgraden fastställs genom att jämföra antalet passagerare på den stödberättigande rutten under perioden före covid-19-pandemin med antalet passagerare på samma stödberättigande rutt under perioden under covid-19-pandemin då inga begränsningar för resande gällde. I kommissionens beslut fastställs det att de perioder för vilka antalet passagerare jämförs för fastställande av kvarhållningsgraden är den 26 juli–27 december 2019 och den 26 juli–27 december 2021 på alla stödberättigande rutter.

Kvarhållningsgraden fastställs enligt följande formel:

*Mängden passagerartrafik på den stödberättigande rutten den 26 juli–27 december 2021, då restriktionerna inte var i kraft = a, eller det hypotetiska antalet passagerare som används i detta exempel 10 000*

*Mängden passagerartrafik på den stödberättigande rutten den 26 juli–27 december 2019 före covid-19-pandemin = b eller det hypotetiska antalet passagerare 15 000*

***Kvarhållningsgraden = a/b, eller 10000/15000 = 2/3 eller 66,7 %***

## 2.2.2 Fastställande av fasta kostnader för ett alternativt händelseförlopp

Omsättningen för det alternativa händelseförloppet samt de rörliga kostnaderna fastställs genom att omsättningen och de rörliga kostnaderna multipliceras direkt med kvarhållningsgraden. Vid beräkningen av rörelseresultatet för det alternativa händelseförloppet justeras dessutom de fasta kostnaderna för referensperioden så att de motsvarar det alternativa händelseförloppet.

Fastställandet av de fasta kostnaderna för det alternativa händelseförloppet som en del av beräkningen av de ekonomiska skadorna är en nödvändig åtgärd, eftersom de fasta kostnaderna kan variera något när antalet passagerare förändras väsentligt, men de fasta kostnaderna kan inte antas minska eller öka i förhållande till antalet passagerare som om de var helt rörliga.

Den ruttspecifika uppskattningen av de fasta kostnaderna för det alternativa händelseförloppet grundar sig på en linjär jämförelse av utvecklingen av de fasta kostnaderna mellan den ruttspecifika referensperioden före covid-19-pandemin och de faktiska fasta kostnaderna under den stödberättigande perioden på det sätt som föreskrivs i 8 § 2 mom. i förordningen. Avsikten är att skapa ett linjärt förhållande mellan antalet passagerare och de fasta kostnaderna på basis av materialet för de stödberättigande perioderna och referensperioderna.

I metoden utnyttjas det empiriskt observerade förhållandet mellan de fasta kostnaderna och förändringarna i passagerarantalet mellan referensperioden och den stödberättigande perioden. Antagandet är att de fasta kostnaderna för varje rutt  $y$  ändras med konstanten  $k$  för varje ändring av antalet passagerare  $x$ , så att de fasta kostnaderna  $y$  dock är minst lika stora som konstanten  $b$  i en situation där antalet passagerare är 0.

Förändringen i fasta kostnader  $y$  i förhållande till antalet passagerare  $x$  kan alltså beskrivas med en ruttspecifik räta linjens ekvation:  $y = k * x + b$ , där

$y$  = fasta kostnader

$x$  = antalet passagerare



$k$  = den räta linjens riktningskoefficient

$b$  = konstant term

För varje stödberättigande rutt och stödmottagare ska det bestämmas en egen ruttspecifik räta linjens ekvation för att fastställa de fasta kostnaderna för det alternativa händelseförloppet. Den ruttspecifika räta linjens ekvation ska bestämmas med hjälp av två kända punkter på den räta linjen. Eftersom uppskattningen av passagerarantalets inverkan på de fasta kostnaderna baserar sig på de faktiska fasta kostnaderna under den referensperiod som föregick covid-19-pandemin och under den stödberättigande perioden samt på motsvarande faktiska passagerarantal, finns på den räta linjen de kända punkterna  $(x_1, y_1)$  och  $(x_2, y_2)$ , där

$x_1$  = det faktiska antalet passagerare under den stödberättigande perioden

$y_1$  = faktiska fasta kostnader under den stödberättigande perioden

$x_2$  = det faktiska antalet passagerare under referensperioden

$y_2$  = faktiska fasta kostnader under referensperioden

På basis av de två kända punkterna kan man bestämma den räta linjens riktningskoefficient  $k$  och den konstanta termen  $b$ , eftersom ekvationerna  $k = (y_2 - y_1) / (x_2 - x_1)$  och  $b = y_1 - k * x_1$  gäller för riktningskoefficienten i räta linjens ekvation.

Genom att sätta in värdena för de kända punkterna  $(x_1, y_1)$  och  $(x_2, y_2)$  i ekvationerna kan man bestämma den ruttspecifika räta linjens ekvation  $y_{rutt} = k * x_{rutt} + b$ .

När den ruttspecifika räta linjens ekvation  $y_{rutt} = k * x_{rutt} + b$  har bestämts med hjälp av två kända punkter i enlighet med de allmänna beräkningsreglerna för räta linjens ekvation, ska antalet passagerare i det alternativa händelseförloppet, som är antalet passagerare under referensperioden ( $x_2$ ) multiplicerat med kvarhållningsgraden, sättas in på platsen för variabeln  $x_{rutt}$  i ekvationen.

I detta fall är värdet på  $y_{rutt}$  i ekvationen de fasta kostnaderna i det alternativa händelseförloppet.

Tillämpningen av modellen för beräkning av justerade fasta kostnader åskådliggörs genom exemplet nedan. I exemplet används följande hypotetiska siffror för ruttens faktiska passagerarantal och fasta kostnader under referensperioden och den stödberättigande perioden:

Period	Antal passagerare	Fasta kostnader
Stödberättigande period	5000 ( $x_1$ )	4000 ( $y_1$ )
Referensperiod	9000 ( $x_2$ )	6000 ( $y_2$ )

En ruttspecifik räta linjens ekvation  $y_{rutt} = k * x_{rutt} + b$  bildas med hjälp av de kända punkterna (9000,6000) och (5000,4000) på den räta linjen. För de konstanta termerna  $k$  och  $b$  på den räta linjen gäller ekvationerna

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



$$b = 4000 - k * 5000 = 4000 - 0,5 * 5000 = 1500$$

På basis av detta kan man dra slutsatsen att den ruttspecifika räta linjens ekvation i exemplet är  $y = 0,5 * x + 1500$ .

Om man antar att kvarhållningsgraden enligt exemplet ovan är 66,7 %, kan antalet passagerare i det alternativa händelseförloppet  $x_{\text{rutt}}$  bestämmas med formeln  $x_{\text{rutt}} = X_2 * (a/b) = 9000 * 66,7 \% = 6000$ .

Sist sätter man in antalet passagerare i det alternativa händelseförloppet  $x_{\text{rutt}}$  i den ruttspecifika räta linjens ekvation  $y_{\text{rutt}} = 0,5 * x_{\text{rutt}} + 1500$  och löser den med avseende på variabeln  $y_{\text{rutt}}$ . Då blir lösningen  $y_{\text{rutt}} = 0,5 * 6000 + 1500$ , dvs. de fasta kostnaderna för det alternativa händelseförloppet  $y_{\text{rutt}} = 4500$ .

**I exempelscenariot är således de fasta kostnaderna för det alternativa händelseförloppet 4500.**

### 2.2.3 Beräkning av ekonomiska skador

När rörelseresultatet för det ruttspecifika alternativa händelseförloppet har fastställts genom justeringarna enligt 8 § i förordningen och enligt avsnitten 2.2.1 och 2.2.2 i fråga om omsättningen, de rörliga kostnaderna och de fasta kostnaderna under referensperioden, kan det slutliga ersättningsbeloppet per rutt beräknas. Den ekonomiska skada som ska ersättas utgörs av skillnaden mellan rörelseresultatet för det alternativa händelseförloppet och det faktiska rörelseresultatet för den stödberättigande perioden.

Vid fastställandet av rörelseresultatet för det alternativa händelseförloppet justeras omsättningen och de rörliga kostnaderna för referensperioden genom att multiplicera den faktiska omsättningen för referensperioden och de rörliga kostnaderna med kvarhållningsgraden på det sätt som anges i 8 § 1 mom. och avsnitt 2.2.1. De fasta kostnaderna för det alternativa händelseförloppet fastställs på det sätt som anges i 8 § 2 mom. och avsnitt 2.2.2. Rörelseresultatet för det alternativa händelseförloppet är en justerad omsättning för referensperioden minskad med justerade rörliga kostnader och justerade fasta kostnader.

Fastställandet av rörelseresultatet för det alternativa händelseförloppet åskådliggörs med hjälp av följande formel och exempeltal:

*Omsättningen inom passagerartrafiken på en stödberättigande förbindelsesträcka under referensperioden, då restriktionerna inte var i kraft = x, (exempelstal 15 000)*

*Rörliga kostnader inom passagerartrafiken på en stödberättigande förbindelsesträcka under referensperioden, då restriktionerna inte var i kraft = y, (exempelstal 8000)*

*Kvarhållningsgrad = a/b (exempel 67 %)*

*Justerade fasta kostnader inom passagerartrafiken i det alternativa händelseförloppet = f (exempelstal 4500)*

***Rörelseresultat för det alternativa händelseförloppet =  $x * a/b - y * a/b - f$ , (exempel  $15\ 000 * 2/3 - 8000 * 2/3 - 4500 = 167$ )***

När rörelseresultatet för det alternativa händelseförloppet har fastställts, fastställs härnäst det faktiska rörelseresultatet för den stödberättigande perioden.



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

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

*Fasta kostnader inom passagerartrafiken under den stödberättigande perioden = i eller hypotetiskt belopp 4000*

***Faktisk vinst/förlust under den stödberättigande perioden = g-h-i, eller (exempel 800-5000-4000 = -1000)***

När både det faktiska rörelseresultatet per rutt och rörelseresultatet för det alternativa händelseförloppet har beräknats, fastställs de ersättningsgilla ekonomiska skadorna genom att beräkna skillnaden mellan rörelseresultatet för det alternativa händelseförloppet och det faktiska rörelseresultatet.

***$(x \cdot a/b - y \cdot a/b - f) - (g - h - i)$ , eller med hypotetiska tal  $167 - (-1000) = 1167$***

### 2.3 Övriga centrala förslag

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

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

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

Understöd kan inte beviljas på basis av sådana ekonomiska skador som täckts genom annat offentligt ekonomiskt understöd som stödmottagaren erhållit.

I en situation där det anslag som staten budgeterat inte räcker till för att ersätta alla ersättningsgilla ekonomiska skador, fördelas stödet proportionellt mellan stödmottagarna, med beaktande av det procentuella antalet passagerare som varje stödmottagare transporterat 2019 på den stödberättigande ruten.

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

Ramarna för EU:s regler om statligt stöd fastställs i artiklarna 107–109 i EUF-fördraget. Enligt artikel 107.1 är stöd som ges av en medlemsstat, som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att



gynna viss produktion, i princip oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Reglerna för statligt stöd gäller åtgärder genom vilka den offentliga sektorn beviljar företag stöd eller andra ekonomiska förmåner.

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

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

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

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

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

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

På det sätt som anges ovan innehåller artikel 107 i EUF-fördraget som huvudregel ett principförbud för statligt stöd, men flera undantag har dock gjorts. Artikel 107.2 i EUF-fördraget innehåller en förteckning över



undantag på tre punkter för vissa typer av stöd som kan anses förenliga med den inre marknaden. I enlighet med artikel 107.2 i EUF-fördraget är följande förenligt med den inre marknaden:

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

Stöd som beviljas enligt artikel 107.2 b i EUF-fördraget kan anses vara förenligt med den inre marknaden om det uppfyller vissa objektiva kriterier. Eftersom det rör sig om ett undantag från den allmänna principen om att statligt stöd är oförenligt med den inre marknaden i artikel 107.1 EUF-fördraget, ska artikel 107.2 b i EUF-fördraget tolkas restriktivt. Följaktligen kan endast skador som orsakats av naturkatastrofer eller exceptionella händelser ersättas enligt denna bestämmelse. Det ska finnas ett direkt samband mellan skadan och den exceptionella händelse som orsakats företaget och ersättningen får inte överstiga skadans belopp.

Kommissionen har i meddelandet om en tillfällig ram för statliga stödåtgärder som gäller covid-19-epidemin fastställt att medlemsstaterna på grundval av artikel 107.2 b i EUF-fördraget kan kompensera företag i sektorer som drabbats särskilt hårt av utbrottet. Som exempel på sådana sektorer nämns transport. Medlemsstaterna kan anmäla sådana åtgärder för avhjälpan av skada och kommissionen kommer att bedöma dem direkt enligt artikel 107.2 b i EUF-fördraget.<sup>19</sup>

#### 4. Nationella bestämmelser om statsunderstöd

I Finland är statsunderstödslagen en allmän lag som gäller statsunderstöd beroende av prövning. I statsunderstödslagen föreskrivs det om grunderna för beviljande av understöd och om allmänna förutsättningar samt om formerna för beviljande och utbetalning, förfarandena, användningen och övervakningen av användningen samt om granskningar. I lagen föreskrivs det om grunderna för rättigheterna och skyldigheterna för den som ansöker om och får statsunderstöd. I lagen föreskrivs det också om myndigheternas rätt att få information.

I statsunderstödslagen föreskrivs det också om olika slag av statsunderstöd. Enligt 5 § 1 mom. kan statsunderstöd beviljas i form av allmänt understöd eller specialunderstöd. I fråga om stöd som beviljas för sjöfart är det fråga om ett allmänt understöd som beviljas för statsunderstödstagarens verksamhet. Enligt 8 § i statsunderstödslagen kan närmare bestämmelser om hur statsunderstöd som hör till tillämpningsområdet för lagen ska beviljas, utbetalas och användas i enlighet med budgeten utfärdas genom förordning av statsrådet.

I ärenden som gäller statligt stöd ska också lagen om allmänna förutsättningar för stöd som beviljas för ekonomisk verksamhet (429/2016) tillämpas. Enligt 1 § tillämpas lagen när den statliga stödmyndigheten beviljar sådant stöd för ekonomisk verksamhet som uppfyller de förutsättningar för statligt stöd som anges i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Enligt 3 § ska stödet ha ett klart angivet ekonomiskt eller samhällligt syfte. Om understödet har ett ekonomiskt syfte, ska stödet dessutom riktas till sådana ändamål som avhjälper brister i

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



marknadens funktion. Understödet ska vara ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt medel för att nå dessa syften. Understödet ska konkurransnedvridande verkningar ska vara så små som möjligt även när stödet används som ett styrmedel för att nå andra än ekonomiska mål. Dessutom ska stödet beviljas för viss tid, om inte något annat följer av särskilda skäl. Dessutom ska stödet ha en stimulanseffekt.

## 5. Konsekvenserna av den föreslagna förordningen

### *Konsekvenser för statsfinanserna*

I budgeten för 2026 under moment 31.20.51. (*Understöd till tjänster inom trafik, transport och kommunikation, reservationsanslag 3 år*) har ett anslag på sammanlagt 70,324 miljoner euro reserverats för beviljande av statsunderstöd till rederier som till följd av de nationella reserestriktioner som infördes på grund av covid-19-pandemin lidit skador orsakade av exceptionella händelser så som avses i artikel 107.2 b i EUF-fördraget.

### *Konsekvenser för myndigheternas verksamhet*

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

### *Konsekvenser för konkurrensen*

Det nya stödprogram som inrättas på basis av förslaget till förordning förhandsanmäldes officiellt till Europeiska kommissionen den 6 oktober 2025 i enlighet med artikel 108.3 i EUF-fördraget. Kommissionen fattade ett formellt beslut i ärendet den 14 november 2025. I kommissionens beslut godkände kommissionen det stödprogram som Finland på förhand anmält som en stödåtgärd som är förenlig med den inre marknaden. Genom åtgärden kompenseras de ekonomiska förluster i passagerartrafiken som drabbat rederier som trafikerar kritiska rutter för Finland och som är en direkt följd av de nationella reserestriktioner som infördes på grund av covid-19-pandemin. Förslaget till förordning och det stödprogram som inrättas med stöd av det bedöms ha endast ringa konsekvenser för konkurrensen.

## 6. Beredningen av förordningen och remissvar

Utkastet till statsrådets förordning har beretts vid kommunikationsministeriet.

Förslaget var på remiss den 26 november 2025–12 januari 2026. Utlåtanden om förslaget lämnades av Tallink Silja Oy, Finnlines Abp, Försörjningsberedskapscentralen, Rederierna i Finland rf, Finlands Skeppsbefälsförbund rf, Ålands landskapsregering, Trafikledsverket, Transport- och kommunikationsverket, statsrådets kansli och finansministeriet.

Alla remissinstanser anser att förordningens syfte att ersätta rederierna för de ekonomiska skador som reserestriktionerna orsakat är motiverat och värt att understöda.

Tallink Silja och Finnlines betonade i sina utlåtanden att de principer för beräkning av stödet som beskrivs i förordningen och dess motiveringspromemoria lämnar rum för tolkning och att det inte är möjligt att få en helt klar bild av den planerade stödmodellen med stöd av de föreslagna principerna. I det fortsatta arbetet med förordningen bör principerna för beräkning av stödet preciseras i förordningen och i motiveringspromemorian till den, så att rederierna på goda grunder kan bedöma stödmodellens konsekvenser.



Finnlines lyfte i sitt utlåtande fram att de stödberättigande perioder som föreslås i förslaget till förordning och utkastet till motiveringspromemoria inte helt motsvarar de perioder då de statliga reserestriktionerna var i kraft. Finnlines föreslår i sitt utlåtande att de stödberättigande perioderna bör utvidgas till att börja den 19 mars 2020. Finnlines anser dessutom i sitt utlåtande att om det nationella anslaget är otillräckligt för att täcka alla verifierade ekonomiska skador, ska den proportionella minskningen och fördelningen av stödet mellan olika stödmottagare göras på basis av faktiska skador, inte enligt antalet passagerare, såsom föreslås i förslaget till förordning och utkastet till motiveringspromemoria.

Finlands Skeppsbefälsförbund understödde det föreslagna utkastet till förordning särskilt med tanke på försörjningsberedskapen, men betonade att man vid den fortsatta beredningen bör säkerställa att arbetstagarnas rättigheter eller ställning inte försvagas genom förordningen.

Ålands landskapsregering ansåg i sitt utlåtande att utkastet till förordning och det stödprogram som genomförs med stöd av det är ändamålsenligt och att förslaget är viktigt ur Ålands synvinkel, eftersom flera av de rutter som föreslås få stöd trafikeras av åländska rederibolag.

Försörjningsberedskapscentralen ansåg i sitt utlåtande att den föreslagna stödmodellen är motiverad. I utlåtandet betonades sjötransporternas roll för leveranserna av kritiska livsmedel och läkemedel.

Transport- och kommunikationsverket konstaterar i sitt utlåtande att verket har beredskap att genomföra stödprogrammet och understöder det föreslagna stödprogrammet.

Rederierna i Finland rf konstaterar att föreningen inte har haft möjlighet att bedöma det stödprogram som beskrivs i utkastet till förordning, men föreningen anser det vara viktigt att staten ersätter näringsidkarna för de ekonomiska förluster som följer av de statliga reserestriktionerna.

Trafikledsverket, statsrådets kansli och finansministeriet meddelade att de inte har något att yttra i ärendet.

#### *Företagsstödsdelegationens utlåtande*

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

Företagsstödsdelegationen förordade det som föreslogs i förhandsbedömningen och genomförandet av stödet efter det att kommissionen har godkänt det slutliga stödprogrammet som förenligt med den inre marknaden.

## 7. Specialmotivering

**1 §. Tillämpningsområde.** Med stöd av 1 mom. är det vid statsunderstöd enligt förordningen fråga om ett sådant allmänt understöd enligt 5 § 2 mom. i statsunderstödslagen (688/2001) som beviljas rederier inom sjöfarten som har orsakats ekonomiska skador till följd av de nationella reserestriktioner som infördes på grund av covid-19-pandemin. Understödet utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, och därför bör stödåtgärden ha anmälts på förhand till Europeiska kommissionen i enlighet med artikel 108.3 i EUF-fördraget och kommissionen bör ha godkänt stödåtgärden som förenlig med den inre marknaden.

Enligt 2 mom. tillämpas på statsunderstödet artikel 107.2 b i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, som gäller stöd för att avhjälpa skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser. I mars 2020 publicerade kommissionen ett meddelande om en tillfällig ram för statliga stödåtgärder under



covid-19-epidemin. I meddelandet och senare uppdateringar av det fastställdes bland annat en ram inom vilken medlemsstaterna kunde anmäla statliga stödåtgärder för att kompensera företag för ekonomiska förluster inom sektorer där epidemins effekter var särskilt stora (t.ex. transport). Enligt meddelandet kommer kommissionen att bedöma de anmälda åtgärderna direkt enligt artikel 107.2 b i EUF-fördraget (2020/C 91 I/01, punkt 15).

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

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

**4 §. Definitioner.** I 1 mom. definieras de centrala begreppen i förordningen. I 1 mom. 1 punkten definieras kvarhållningsgrad (retention rate). Syftet med kvarhållningsgraden är att åskådliggöra den förändring i efterfrågan som beror på covid-19-pandemin och som inte är en direkt följd av nationella reserestriktioner. Med denna förändring i efterfrågan avses till exempel pandemins konsekvenser för den allmänna viljan att resa samt övergången till praxis med distansarbete. Kvarhållningsgraden beskriver antalet passagerare i det alternativa händelseförloppet och den används för att fastställa rörelseresultatet för det alternativa händelseförloppet. Kvarhållningsgraden fastställs genom att det totala antalet passagerare på den stödberättigande rutt som sökanden trafikerar mellan den 26 juli och den 27 december 2021 divideras med antalet passagerare på motsvarande rutt under perioden den 26 juli–27 december 2019 före covid-19-pandemin.

I 1 mom. 2 punkten definieras de stödberättigande perioder under covid-19-pandemin då nationella reserestriktioner var i kraft och då sådana ekonomiska skador som har fastställts med stöd av denna förordning och som kan ersättas har uppkommit. De stödberättigande perioderna är den 1 juli–18 september 2020, den 28 september 2020–20 juni 2021 och den 1–12 juli 2020. De stödberättigande perioderna är ruttspecifika på det sätt som närmare föreskrivs i 5 § i förordningen.

I 1 mom. 3 punkten definieras referensperioder, med vilka avses tidsperioder före covid-19-pandemin vars rörelseresultat används för att fastställa de ekonomiska skadorna. Referensperioderna är den 19 mars–20 juni 2019, den 1–12 juli 2019, den 1 juli–18 september 2019, den 28 september–31 december 2019 och den 1 januari–18 mars 2020.

I 1 mom. 4 punkten definieras ett alternativt händelseförlopp som baserar sig på en kontrafaktisk hypotetisk situation där de nationella reserestriktioner som infördes på grund av covid-19-pandemin inte var i kraft. Rörelseresultatet för ett alternativt händelseförlopp används för att fastställa den ekonomiska skada som ska ersättas enligt stödprogrammet genom att jämföra det med det stödberättigade rederiets faktiska rörelseresultat.

I 1 mom. 5 punkten definieras rörliga kostnader, med vilka avses sådana i resultaträkningen ingående kostnader för material och tjänster vars belopp varierar enligt företagets försäljningsvolym.

I 1 mom. 6 punkten definieras fasta kostnader, med vilka avses kostnader som ska tas upp under material och tjänster i företagets resultaträkning och som inte i väsentlig grad är beroende av produktionsvolymen eller försäljningsvolymen och som föranleds av upprätthållandet av verksamheten också när omsättningen



minskar. I rederiernas verksamhet hänför sig de fasta kostnaderna ofta till underhåll av fartygen och verksamhetens kontinuitet oberoende av hur mycket trafik och hur många passagerare rederiet har.

I 1 mom. 7 punkten definieras faktiskt rörelseresultat, med vilket avses ett stödberättigat rederis faktiska rörelsevinst eller rörelseförlust inom passageraraffärsverksamheten under den stödberättigande perioden, minskad med finansiella och andra intäkter som inte hör till affärsverksamheten. Rörelsevinsten eller rörelseförlusten beräknas genom att från omsättningen dra av rörliga och fasta kostnader.

I 1 mom. 8 punkten definieras rörelseresultat för ett alternativt händelseförlopp, med vilket avses ett stödberättigat rederis rörelsevinst eller rörelseförlust inom passageraraffärsverksamheten under referensperioden, minskad med finansiella och andra intäkter som inte hör till affärsverksamheten, och där omsättningen, rörliga kostnader och fasta kostnader har justerats så att de motsvarar ett alternativt händelseförlopp på det sätt som närmare föreskrivs i 8 § i denna förordning. Rörelseresultatet för ett alternativt händelseförlopp beräknas genom att från den justerade omsättningen dra av justerade rörliga och fasta kostnader.

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

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

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

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

Enligt 1 mom. 4 punkten kan understöd beviljas om rederiets fartyg har trafikerat under alla EU- eller EES-länders flagg under den stödberättigande perioden den 1 juli–18 september 2020 och den 28 september 2020–20 juni 2021 på rутten Eckerö–Grisslehamn, Sverige.

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

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

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



Enligt 2 mom. baserar sig beräkningen av de ekonomiska skadorna på en jämförelse per stödmottagare och rutt mellan det faktiska rörelseresultatet och rörelseresultatet för det alternativa händelseförloppet. Som ekonomisk skada godkänns skillnaden mellan det rörelseresultat inom passagerartrafiken som fastställts i det alternativa händelseförloppet och det faktiska rörelseresultatet inom passagerartrafiken som uppkommit under den stödberättigande perioden. Gemensamma kostnader för person- och godstrafiken som på grund av sin natur inte tydligt kan allokteras (såsom bränslekostnader) beaktas i enlighet med punkt 43 i kommissionens beslut som kostnader för passagerartrafiken i förhållande till stödmottagarens passagerar- och fraktsättning 2019. Närmare bestämmelser om principerna för beräkning av ekonomiska skador finns i 7 och 8 § i förordningen.

Enligt 3 mom. ska stödet, om det anslag som anvisats i statsbudgeten inte räcker till för att täcka alla stödberättigande kostnader, dvs. ekonomiska skador som verifierats enligt formeln i förordningen, fördelas proportionellt mellan stödmottagarna, med beaktande av antalet passagerare som varje stödmottagare transporterat 2019 under den stödberättigande perioden och på rutten.

Enligt 4 mom. beviljas statsunderstöd inte rederier som den 31 december 2019 var sådana företag i svårigheter som avses i artikel 2.18 i kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Enligt 5 mom. kan med statsunderstöd inte ersättas sådana ekonomiska skador som uppkommit under stödberättigande perioder och som täckts genom annat offentligt stöd eller bidrag som beviljats stödmottagaren.

**7 § Beräkning av ekonomisk skada.** Enligt 1 mom. utgörs den ekonomiska skada som ska ersättas av skillnaden mellan rörelseresultatet för det alternativa händelseförloppet och det faktiska rörelseresultatet. Det faktiska rörelseresultatet har definierats i 4 § 7 punkten och rörelseresultatet för det alternativa händelseförloppet i 4 § 8 punkten i förordningen. Rörelseresultatet för det alternativa händelseförloppet fastställs på de grunder som anges i förordningens 8 §.

Enligt 2 mom. beräknas den skada som ska ersättas per stödmottagare och rutt för alla stödberättigande perioder. I enlighet med bestämmelsen fastställs för varje stödmottagare det faktiska rutt-specifika rörelseresultatet för de stödberättigande perioderna samt rörelseresultatet för ett alternativt händelseförlopp och skillnaden mellan dessa är den skada som ska ersättas.

Enligt 3 mom. är ersättningsens maximibelopp lika stort som den skada som avses i 1 mom. Stödmottagaren kan få understöd för en viss rutt till ett belopp som högst motsvarar den ekonomiska skada som fastställts för rutten.

**8 §. Beräkning av rörelseresultatet för ett alternativt händelseförlopp.** I 1 mom. föreskrivs det om grunderna för fastställande av omsättningen för ett alternativt händelseförlopp och de rörliga kostnaderna för det alternativa händelseförloppet. Omsättningen för ett alternativt händelseförlopp beräknas genom att omsättningen för den rutt-specifika referensperioden multipliceras med kvarhållningsgraden. De rörliga kostnaderna för det alternativa händelseförloppet beräknas genom att de rörliga kostnaderna för den rutt-specifika referensperioden multipliceras med kvarhållningsgraden. Kvarhållningsgraden har definierats i 4 § 1 punkten och beräknas per stödmottagare och rutt.

I 2 mom. fastställs grunderna för bestämmande av de fasta kostnaderna för det alternativa händelseförloppet. Den rutt-specifika uppskattningen av de fasta kostnaderna för det alternativa händelseförloppet grundar sig



på en linjär jämförelse av utvecklingen av de fasta kostnaderna under den ruttspecifika referensperioden före covid-19-pandemin och de faktiska fasta kostnaderna under den stödberättigande perioden. De fasta kostnaderna för det alternativa händelseförloppet beräknas per rutt med hjälp av räta linjens ekvation  $y = k \times x + b$ . Momentets 1 punkt innehåller en beskrivning av hur räta linjens ekvation bestäms i enlighet med de allmänna beräkningsreglerna för räta linjens ekvation. Momentets 2 punkt gäller tillämpning av kvarhållningsgraden på antalet passagerare under referensperioden för beräkning av antalet passagerare i det alternativa händelseförloppet. Momentets 3 punkt innehåller en beskrivning av hur de fasta kostnaderna beräknas genom en ruttspecifik räta linjens ekvation när räta linjens ekvation har bestämts i enlighet med momentets 1 punkt och antalet passagerare i det alternativa händelseförloppet har bestämts i enlighet med momentets 2 punkt.

I 3 mom. definieras de ruttspecifika referensperioder som ska användas för att fastställa rörelseresultatet för ett alternativt händelseförlopp. Referensperioderna för de stödberättigande rutterna är

1. på rutter som avses i 5 § 1 mom. 1 och 4 punkten den 19 mars–20 juni 2019, den 1 juli–18 september 2019, den 28 september–31 december 2019 och den 1 januari–18 mars 2020,
2. på rutter som avses i 5 § 1 mom. 2 punkten den 19 mars–20 juni 2019, den 28 september–31 december 2019 och den 1 januari–18 mars 2020, och
3. på rutter som avses i 5 § 1 mom. 3 punkten den 19 mars–20 juni 2019, den 1–12 juli 2019, den 28 september–31 december 2019 och den 1 januari–18 mars 2020.

**9 §. Ikraftträdande.** I paragrafen föreslås bestämmelser om förordningens giltighet. Förordningen avses träda i kraft den 31 mars 2026 och gälla till och med den 31 mars 2027.

## 8. Förslag

Det föreslås att statsrådet utfärdar en förordning om ersättning till rederier för ekonomiska skador.

## 9. Föredragande

Allti liskola, regeringsråd, kommunikationsministeriet