

Fråga om tolkningen av konkurrensvillkoret i regelverket om sjöfartsstöd. Även fråga om nationella domstolars roll vid tillämpning av de unionsrättsliga reglerna om statligt stöd.

Sjöfartsstöd är ett statligt stöd som lämnas till bl.a. juridiska personer som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på svenskregistrerade fartyg. Ett av villkoren för att stöd ska lämnas är att fartyget i sin näringsverksamhet används i trafik som är utsatt för internationell konkurrens på sjöfartsmarknaden, det s.k. konkurrensvillkoret.

Målen gällde tolkningen av konkurrensvillkoret och frågan om det aktuella fartyget uppfyllde villkoret.

Kammarrätten hade i sin dom uttalat bl.a. att eftersom sjöfartsstödet utgör ett undantag från förbudet mot statligt stöd, bör en restriktiv tolkning göras av konkurrensvillkoret då det i annat fall kan bli fråga om otillåtet statsstöd. Enligt kammarrätten skulle konkurrensvillkoret tolkas på så sätt att den trafik som fartyget faktiskt har använts i under aktuell period ska ha varit utsatt för internationell konkurrens. Fartyget hade till största delen genomfört uppdrag åt sina ägare. Eftersom dessa uppdrag inte erhållits i konkurrens med andra aktörer, bedömdes konkurrensvillkoret inte vara uppfyllt.

Högsta förvaltningsdomstolen framhöll inledningsvis att nationella domstolar inte är behöriga att avgöra om ett statligt stöd är förenligt med den inre marknaden. Den prövningen är endast EU-kommissionen behörig att göra. Nationella domstolars uppgift är i stället att säkerställa skyddet för enskildas rättigheter om en medlemsstat åsidosätter skyldigheten att i förväg anmäla en stödåtgärd till kommissionen för granskning och godkännande.

Högsta förvaltningsdomstolen konstaterade att målen inte avser en sådan situation där kammarrättens uppgift varit att ta ställning till om sjöfartsstödet är ett statligt stöd enligt unionsrätten och i sådana fall om stödet förhandsgranskats och godkänts av kommissionen. Kammarrätten bedömdes inte heller ha haft skäl att vid tolkningen av konkurrensvillkoret grunda bedömningen på bestämmelser om statligt stöd som det enbart ankommer på EU-kommissionen att tillämpa.

Högsta förvaltningsdomstolen konstaterade därefter att det svenska sjöfartsstödet granskats och godkänts av EU-kommissionen och att kammarrätten haft att utgå från detta vid tolkningen.

Beträffande tolkningen av konkurrensvillkoret fann Högsta förvaltningsdomstolen att ordalydelsen närmast ger stöd för att det är den typ av trafik som fartyget normalt sett används i som ska vara utsatt för internationell konkurrens, snarare än att varje enskilt transportuppdrag ska ha erhållits i konkurrens. Av betydelse var också att en tolkning av villkoret som innebär att varje enskilt transportuppdrag måste ha föregåtts av en konkurrensutsättning inte framstår som ändamålsenlig, givet de konsekvenser som ett sådant synsätt för med sig beträffande möjligheterna att ta del av stödet. Domstolen fann därför att konkurrensvillkoret ska förstås på så sätt att den typ av trafik som fartyget används i ska vara utsatt för internationell konkurrens.

Mål nr 1642--1643-17, HFD 2018 ref. 82

Dom meddelad i Högsta förvaltningsdomstolen i Stockholm den 20 december 2018