



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

YTTRANDE
2022-06-23

Ärendenummer
NV-05105-22

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över förlängd och breddad ekobonus, Infrastrukturdepartementet (dnr I2022/00618)

Naturvårdsverkets ställningstagande

Naturvårdsverket är negativt till utformningen av förslaget i delar som rör ekobonus för överflyttning till sjöfart, men är positivt till utformningen vad gäller breddning till järnväg.

Framförallt anser vi att avgränsningen att bara inkludera territoriella utsläpp är felaktig och riskerar att slå fel, särskilt för åtgärder som rör överflyttning av gods från väg till sjöfart. Vi föreslår att förslaget ändras så att även utsläpp utanför svenskt territorium inkluderas när överflyttningen sker från väg till sjöfart.

Det bör också regleras i förordningen att överflyttning ska leda till påtagliga klimat- och energivinster.

Skäl

I förslaget anges att uppläggets klimatvinst enbart ska beräknas inom Sveriges gränser vilket medför att utsläpp som uppstår utanför svenskt vatten utelämnas¹. Detta får konsekvenser både för sjötransporter mellan svenska hamnar där rutten går utanför svenskt territorium och för utsläpp som sker på internationellt vatten vid resa till/från utländsk hamn. Det behöver regleras att hela sträckan från startpunkt till målpunkt tas med vid jämförelse mellan olika trafikslag, inklusive den del av transporten som sker utanför svenskt territorialvatten eller svensk riksgrens.

¹ Gränsen för svenskt territorialhav sträcker sig maximalt 12 nautiska mil utanför baslinjerna vilket motsvarar ungefär 22 km.

Att generellt ge stöd till överflyttning till sjöfart, även i de fall det inte leder till miljö- eller klimatvinster, anser Naturvårdsverket inte vara motiverat då sjöfarten har en låg internaliseringsgrad² vid jämförelse med exempelvis lastbilstransporter och då beräknas ändå inte externa effekter som sker av fartygen utanför svenskt vatten.

Även emissioner som sker i hamn från fartygen samt vid omlastning mellan olika trafikslag bör beaktas. I dessa senare fall skulle schabloner kunna användas. Dessa emissioner har störst betydelse vid korta transporter.

Det bör också regleras tydligare att överflyttningar ska leda till påtagliga klimat- och energivinster för att beviljas stöd. Vi anser att den befintliga formuleringen i författningsförslagets §5 är för svag.

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Björn Risinger efter föredragning av avdelningschef Maria Ohlman.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit tillförordnade enhetschefen Jenny Oltner och handläggarna Sara Nilsson och Per Andersson.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

För Naturvårdsverket

Björn Risinger

Maria Ohlman

Kopia till:

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

m.registrator@regeringskansliet.se

² Beräkningar från Trafikanalys av internaliseringsgrad för sjöfarten i svenskt närområde (med ett pris på 7 kr/kg CO₂e), R 2020:9, se sid 48 (goods) resp. sid 49 (personresor).

https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2020/rapport-2020_9-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation.pdf

Dito, men med ett pris på 3,5 kr/kg CO₂e. 2021:8, se sid 30, 31.

https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2021/rapport-2021_8-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2021.pdf

I båda rapporterna ovan beräknas sjöfartens externa kostnader vid trafik till/från utländsk hamn enbart inom svenskt territorialvatten. Skulle exempelvis externa effekter under halva färden på internationellt vatten tas med sjunker graden av internalisering påtagligt.