

## Yttrande över remiss Förlängd och breddad ekobonus

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerade remiss.

Den föreslagna stödformen Breddad ekobonus syftar, enligt sammanfattningen, till att ”ytterligare främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter. En sådan överflyttning förväntas ge positiva effekter på transporternas sammanlagda klimatpåverkan”. Stödet föreslås riktas till investeringar som främjar och utvecklar konkurrenskraft för sjö- och järnvägstransporter så att överflyttning av transporter från väg sker, och så att intermodala transportupplägg främjas. Stödet kan även utgå till förberedelser för ett nytt transportupplägg. Stödet riktas till järnvägsföretag, rederier, logistikföretag, hamnar, terminaler, transportörer och speditörer. Förutsättningen för att beviljas medel är att upplägget (planerat, nytt eller förbättrat befintligt) kan antas leda till överflyttning av gods från väg. Den förväntade överflyttningen av gods från väg ska innebära betydande positiva effekter på transportuppläggets klimatpåverkan.

### Syfte och mål

VTI anser att syfte med den breddade ekobonusen är otydligt formulerat genom rapporten. I rapporten nämns följande syften eller förväntade konsekvenser: Överflyttning av gods, minskad miljöbelastning, minskad miljöpåverkan, minskad klimatpåverkan, minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar, klimatnytta och energieffektivitet och minskad energianvändning. I sammanfattningen står t.ex. att "Breddad ekobonus är ett stödsystem som syftar till att minska transporternas miljöbelastning." Under rubriken Syfte (s. 6) står att "Syftet med breddad ekobonus är att ytterligare främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter." På sid. 22 står att "Målsättningen är att genom överflyttning från väg till järnväg eller sjöfart uppnå största möjliga reduktion av klimatpåverkan." I förslaget till förordning 1 § står "För att minska transporternas miljöpåverkan och främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart samt underlätta för intermodala godstransporter" (...). Otydligheten gör det svårt både att prioritera vilka projekt som bör beviljas stöd och att i efterhand utvärdera i vilken mån förlängd och breddad ekobonus bidrar till måluppfyllelse (och vilken måluppfyllelse).

VTI håller med om att det finns ett behov av att stödja marknadens omställning så att klimat- och miljöpåverkan från transporter minskar. Det föreslagna stödet minskar risken med att prova ett nytt transportupplägg som innebär överflyttning av god från väg till järnväg och sjöfart genom att subventionera delar av kostnaden, t.ex. kostnader för omlastning, vilket kan möjliggöra att bygga upp

tillräckliga godsvolymer för att transportupplägget ska nå affärsmässighet. I detta avseende kan möjligheten att söka stöd för förberedande arbete vara välkommet. På sikt kan möjliggjorda investeringar stimulera en utveckling av marknaden mot mindre klimat- och miljöpåverkan, t.ex. genom nya lösningar i informationssystem och lasthantering eller mer energieffektiva transporter. Det är dock inte självklart att stödet leder till att ytterligare främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart. Förändringar av logistikflöden tar tid, inte minst uppbyggnad av intermodala flöden, och den föreslagna breddade ekobonusens möjlighet att förändra transportupplägg i större skala, och genom dessa förändringar bidra till minskad klimat- och miljöpåverkan från transporter, bedömer VTI vara begränsad.

Det är inte heller självklart att det i enskilda fall finns en koppling mellan ökad användning av järnväg och sjöfart och minskad miljö- och klimatpåverkan. Schablonberäkningarna över externa effekter mellan väg-, tåg- och sjöfartsupplägg är praktiska, men döljer bl.a. den stora variation i miljö- och klimatpåverkan som finns inom varje trafikslag. Dessutom kan effektiviseringar med positiv miljö- och klimatpåverkan ske genom investeringar i redan befintliga transportupplägg, utan att ytterligare godsöverflyttning kommer till stånd.

Otydligheten i syftet med stödet försvårar också jämförelsen av den föreslagna breddade ekobonusen med redan befintliga stöd som Klimatklivet och miljökompensation för godstransporter på järnväg. Trafikverket skriver att den föreslagna breddade ekobonusen är ett specifikt stöd till investeringar som främjar överflyttning, medan t.ex. Klimatklivet är ett generellt stöd som kan beviljas en bredd av aktörer för investeringar i en mängd olika åtgärder med klimatnytta. Klimatklivet kan beviljas till åtgärder som förbättrar möjligheter för intermodalitet, t.ex. omlastningsterminaler eller kombianpassade enheter, vilket även breddad ekobonus föreslås kunna stödja. Trafikverket gör bedömningen att ekobonus som stödform kan vara komplementärt, givet att stöd ges till investeringar i systemlösningar och utrustning. Det är dock otydligt i vilken mån den föreslagna breddade ekobonusen kan förväntas bidra ytterligare och mer effektivt till att förbättra möjligheterna för intermodalitet än vad Klimatklivet kan.

## **Kriterier för stöd och beräkningar av stödbelopp**

VTI anser att det finns en rad brister i hur stödet föreslås beräknas.

Stödet för driftkostnader baseras på en "överflyttningsfaktor" som ska spegla skillnaden i extern marginalkostnad per tonkilometer mellan vägtransport och trafikslaget som överflyttningen berör (6 öre för sjöfarten och 18 öre för järnväg). De externa marginalkostnader som inkluderas i överflyttningsfaktorn är infrastruktur, olyckor, koldioxidutsläpp, luftföroreningar samt buller. I praktiken är det dock framför allt koldioxidutsläpp som styr eftersom marginalkostnaderna för övriga utsläpp värderas mycket lågt.

Antagna värden för sjöfartens marginalkostnader baseras på en genomsnittlig siffra för godssjöfarten som helhet, inklusive tunga bulktransporter och oceangående fartyg. Eftersom dessa fartygssegment, som är mycket effektiva i termer av utsläpp per mängd transportarbete, inte är aktuella för överflyttning riskerar inkluderandet av all sjöfart i schablonberäkningen att ge en felaktig bild av skillnaden i externa marginalkostnader mellan befintliga vägtransportupplägg och den typen av sjöfartsupplägg som är aktuella som ersättning. De externa kostnaderna för luftföroreningar och buller varierar också kraftigt beroende på var de sker, framför allt med avseende på antalet människor som exponeras och i vilken omfattning. VTI anser därför att en överflyttningsfaktor för att vara relevant måste beräknas utifrån ett snävare urval av relevant sjötrafik. I VTI rapport 1091/2021 visas hur pass

mycket emissionsfaktorerna (CO2 utsläpp/tonkilometer) skiljer mellan olika fartygssegment. Emissionsfaktorerna för ro-ro-, ropax- och containerfartyg, som är mest relevanta för överflyttning av gods, skiljer sig beroende på fartygens storlek och kan vara både högre och lägre än emissionsfaktorerna för tunga lastbilar. I stödberättigade driftskostnader inkluderas farledsavgift, som också utgör ett miljöstyrmedel för sjöfarten. Genom att farledsavgifter differentieras med fartygs miljöprestanda är det möjligt för redare att sänka sina avgifter genom miljöprestandahöjande åtgärder. Att dela ut stöd för farledsavgifter riskerar att undergräva detta incitament och minska dess styrande effekt. VTI anser att förslaget om breddad ekobonus bättre borde komplettera befintliga miljöstyrmedel för sjöfarten. Stöd för investeringar är i detta avseende rimligare än stöd för driftskostnader.

VTI saknar även en analys över konsekvenserna av att ”Beräkningen av samlade utsläpp och energianvändning ska endast inkludera det som genereras inom svensk territorialgräns” (sid. 24). Genom att inte beakta effektiviseringar på de delar av sträckorna som ligger utanför svensk territorialgräns kan effekten av transportupplägg på miljö och klimat både under- och övervärderas. VTI saknar även en analys om i vilken utsträckning stödet kan antas bidra till en överflyttning mellan järnväg och sjöfart och hur effekterna av en sådan överflyttning bör uppskattas och värderas i bedömningen av stödberättigande.

I den föreslagna Förordningens 15 § står det att mottagaren ska lämna de uppgifter som krävs för uppföljning och utvärdering. VTI saknar en djupare analys av vilka uppgifter som ska omfattas, hur uppföljning och utvärdering ska genomföras och vad som händer vid omprövning. På de ställen uppföljning nämns rör det sig om ekonomisk uppföljning, med undantag för skrivningen ”Även andra aspekter som påverkar utsläppen och energianvändningen kan komma att följas upp. I breddad ekobonus är det beräknad reducerad mängd växthusgaser i förhållande till beräknat stöd som utgör en av grunderna för prioritering av sökande projekt.” VTI anser att det bör framgå vad som avses med miljöpåverkan och om det är något annat än växthusgaser och luftföroreningar.

VTI menar att möjligheterna för uppföljning av utsläpp och energianvändning kraftigt begränsas av att inte på förhand specificera vilka uppgifter stödmottagare kan behöva lämna. VTI bedömer att det även är svårt att följa upp och ompröva stöd som beviljats till förbättringsåtgärder. Ett villkor för stöd till förbättringsåtgärder i befintligt sjötransportupplägg är att förbättringarna inte får ha påbörjats innan beslut om ekobonus har fattats. VTI anser slutligen att det bör tydliggöras under vilka omständigheter som en stödtagare kan bli återbetalningsskyldig.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit forskare Lisa Björk. I beredningen har även forskningschef Mikael Johannesson, forskare Axel Merkel, och utredningsledare Inge Vierth bidragit.

Tomas Svensson  
Generaldirektör  
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI