

Remissvar: Förlängd och breddad ekobonus 2022-05-02 I2022/00618

Tillväxtverket arbetar för att stärka företagens konkurrenskraft och för hållbar tillväxt. Det gör myndigheten genom att skapa bättre förutsättningar för företagande och attraktiva regionala miljöer där företag utvecklas. Tillväxtverket arbetar även med att stödja företag och regioner i att anpassa sig till nya förutsättningar. Transportsystemet och möjligheten till mobilitet är en viktig förutsättning för företagens konkurrenskraft och hållbar regional utveckling. Remissvaret är skrivet utifrån dessa utgångspunkter.

Tillväxtverkets ställningstagande och synpunkter

Tillväxtverket har under hösten 2021 redovisat regeringsuppdrag N2020/02290 om att analysera möjligheten att klimatanpassat transportbidrag som stödform. Vår bedömning är att potentialen för överflyttning från väg- till sjötransport, alternativt intermodala lösningar där sjötransport ingår, är relativt liten. Konkurrensytan mellan väg- och sjötransport är liten på grund av transportsättens olika karakteristik och förutsättningar. Sjötransport används främst när detta är nödvändigt på grund av mycket stora volymer, skrymmande gods eller att relevanta landförbindelse saknas. Väg- eller järnvägstransport används tack vare kortare ledtider.¹ Tillväxtverket välkomnar därför förslaget om breddad ekobonus av förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart att även omfatta järnväg och intermodala transporter.

Enligt Transportstyrelsen är en av de främsta orsakerna till att andelen vägtransporter ökar och att andelen järnvägstransporter minskar att logistiska trender (exempelvis *just in time*-filosofin som baseras på snabba, frekventa och flexibla leveranser) premierar godstransporter på väg.² Enligt Trafikverkets uppskattningar sker endast 8 procent av godstransportarbetet på väg i Sverige under sådana förutsättningar att transport på järnväg ses som ett konkurrenskraftigt alternativ. Trafikverket bedömer vidare att kapacitetsbristen på järnväg halverar den potentiella överflyttningen från 8 till 4 procent.³ Tillväxtverket hade därför sett positivt på om förslaget även hade

¹ Tillväxtverket 2021, *Transportbidrag och klimathänsyn dnr 2021-388 (N2020/02290)*.

² Transportstyrelsen (2017) *Väg eller järnväg vid transporter av gods – vad säger litteraturen?*

³ Trafikverket (2013) *Möjligheter att köra längre och/eller tyngre*.

omfattat omställning till klimatvänliga alternativ för vägtransporter så som elektrifierade fordon eller användning av biodrivmedel.

Stödet sträcker sig mellan år 2022-2024 och har en budget på 100 miljoner kronor per år vilket får sägas vara ett relativt lågt belopp då arbetet med att ställa om godsflöden eller skapa intermodalitet i transportsystem ofta har hög kostnad och komplexitetsgrad. Stödet är tillgängligt under en relativt kort tid vilket innebär att genomförare får mindre tid att planera och genomföra projekten. Slutligen finns en risk att de projekt som framstår som mest välplanerade är de som stod i startgroparna för att genomföras även utan ekobonus, beviljande av sådana projekt kan innebära att stödet får en begränsad påverkan.