

Infrastrukturdepartementet
Enheten för utveckling och styrning av
transportområdet
i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer
Utr 2022/32
Datum
2022-07-07

Yttrande över Trafikverkets förslag Förlängd och breddad ekobonus (I2022/00618)

Med utgångspunkt i Trafikanalys förslag om *En breddad ekobonus* (rapport 2019:1) utökar Trafikverket i sitt förslag det befintliga stödet¹ till att även omfatta järnväg och intermodala transportupplägg samt att kretsen av möjliga stödmottagare utökas. Stödet breddas också till att omfatta fler investeringar samt ett stöd för förberedande arbete. Trafikverket föreslår också att stödet endast ska utgå vid en betydande minskning av växthusgaser. Trafikanalys ser i stort positivt på dessa utökningar av ekobonusen.

Stödsystemet syftar till att främja möjligheterna till överflyttning av gods från väg till sjö och järnväg och underlättar för intermodala godstransporter. Det ska också minska transporternas miljöbelastning.

Trafikverket beräknar överflyttningsfaktorn för sjöfart till 0,06 kronor och för järnväg till 0,18 kronor (eller 0,09 kr som enligt Trafikverket blir den faktiska faktorn). Trafikanalys instämmer i dessa beräkningar av överflyttningsfaktorn.

Som framgår av Trafikanalys rapport *En breddad ekobonus*² är kostnaden en viktig faktor för rederier, liksom för transportköpare vid val av transportupplägg. Eftersom Trafikverkets förslag till överflyttningsfaktor för sjöfart (0,06 kr) blir en halvering av det nu gällande ekobonusen (0,12 kr), ser Trafikanalys en fara i att ändamålsenligheten med stödet minskar. Incitamenten och möjligheterna för sjöfartsprojekt att bli ekonomiskt genomförbara och uthålliga minskar sannolikt i och med att stödet halveras jämfört med idag. Detta får enligt Trafikanalys sannolikt negativa konsekvenser för antalet ansökningar och antalet projekt som blir hjälpta av stödet.

¹ Förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart, se Trafikverket <https://bransch.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-miljokompensation-for-overflyttning-av-gods-till-sjofart/>

² Trafikanalys rapport 2019: 1, *En breddad ekobonus*, sid 31
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2019/rapport-2019_1-en-breddad-ekobonus.pdf

Trafikverket skriver ingenting om rederiernas synpunkter på en halvering av stödnivån, och möjligheterna till att kunna ta fram genomförbara projekt. Trafikverket gör inte heller någon konsekvensbedömning av effekterna av att stödet halveras.

Trafikverket föreslår att ansökan om breddad ekobonus ska innehålla detaljerade uppgifter avseende miljöeffekterna för det enskilda projektet, såväl som för vägtransporten. Det betyder att den faktiska miljöeffekten för projektet går att beräkna utifrån de uppgifter som sökanden lämnar.

Mot bakgrund av detta ser Trafikanalys att ett alternativ till att använda Trafikverkets föreslagna överflyttningsfaktor i stället är att stödet beräknas på den faktiska skillnaden i miljöeffekter som framgår av ansökan. Det skulle få till följd att sjöfartsprojekt med fartyg som är mer miljöeffektiva än genomsnittet skulle få mer stöd än projekt med fartyg som ligger under genomsnittet. Likaså för järnvägsprojekt, som dock är en miljömässigt mer homogen grupp.

Stödet blir på detta sätt mer rättvisande än att använda en schabloniserad överflyttningsfaktor baserad på genomsnittliga miljöeffekter. Det kan medföra viss ökad administration jämfört med en överflyttningsfaktor, men å andra sidan har antalet ansökningar tidigare inte visat sig vara så många samt att stöd även utgår för förberedelsefasen.

Beslut i detta ärende har fattats efter föredragning av Björn Olsson, kvalificerad utredare på avdelningen för styrmedels- och omvärldsanalys. Även avdelningschef Gunnar Eriksson har deltagit i beredningen.

Eva Pettersson
Tf Generaldirektör