

Infrastrukturdepartementet
i.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Diarienummer I2022/00618

Remiss av Trafikverkets förslag Förlängd och breddad ekobonus

Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi arbetar på alla dessa områden, och har över 70 partners som representerar spetsutveckling inom dessa områden. Se www.2030sekretariatet.se.

Förslagets övergripande inriktning

Regeringen uppdrog den 16 december 2021 åt Trafikverket att analysera och föreslå hur ett ekonomiskt stöd i form av en förlängd och breddad ekobonus bör utformas i syfte att ytterligare främja överflyttningen av gods till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala transporter. Stödet bör bland annat riktas till sjötransporter, järnvägstransporter och intermodala transportupplägg och avser att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar.

Breddad ekobonus är ett stödsystem som syftar till att minska transporterarnas miljöbelastning. Det ska främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter, med positiva effekter på transporterarnas sammanlagda klimatpåverkan. De projekt som beviljas stöd ska bidra med en positiv klimatnytta och stödet ska endast utgå vid en betydande minskning av växthusgaser. Breddad ekobonus utgår från förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Detta stöd till sjöfarten förlängs inom ramen för breddad ekobonus. Med utgångspunkt i Trafikanalys förslag om En breddad ekobonus (rapport 2019:1) utökas omfattningen av stödet till att också omfatta järnväg och intermodala transportupplägg samt att kretsen av möjliga stödmottagare utökas till en bredare krets. Stödet har även breddats till att omfatta fler investeringar samt ett stöd för förberedande arbete.

Stödbeloppet baseras på transportarbete i tonkilometer multiplicerat med differensen i externa kostnader mellan tung lastbil med släp och järnväg, alternativt sjöfart. Stödet kan som mest uppgå till 30% av produktionskostnaden, utom för intermodala lösningar där ett stöd på upp till 50 % av investeringskostnaden är möjligt, upp till 10 miljoner kronor. För rederier är det endast möjligt att få investeringsstöd med 10 % för utrustning för omlastning.

Förslaget i dess helhet finns på

<https://www.regeringen.se/498e46/contentassets/0b3db081ed8a43619281978edb1af363/trafikverkets-forslag-forlangd-och-breddad-ekobonus>

2030-sekretariatets synpunkter

2030-sekretariatet delar regeringens bedömning att mer gods bör flyttas från väg till järnväg och sjöfart. Det avlastar vägnätet, minskar olycksriskerna, förbättrar luftkvaliteten och minskar transporternas klimatpåverkan, med förbättrade förutsättningar att nå 2030-målet för transportsektorn som ingår i det av riksdagen beslutade klimatpolitiska ramverket.

Vi vill dock som ingångsvärde framföra att denna överflyttningens förbättrade klimatnytta inte är given; om t.ex. lastbilar snabbt ställer om till eldrift (inkl elvägar och vätgas) och mer förnybara drivmedel (HVO, RME, biogas), medan sjöfarten i allt väsentligt är fossilt driven, urholkas själva grunden för ekobonusen.

Vi delar Trafikverkets inriktning - och innan dem Trafikanalys – att stödet bör kunna gå till en bredd av åtgärder, inklusive intermodala lösningar. Vi är även positiva till att stödet också kan gå till förberedande arbete, inklusive personalkostnader.

Vi menar att de externa kostnaderna för transporter tydligare bör kopplas till de klimatmål vi enats om globalt, på EU-nivå och nationellt, men ställer oss i nuläget bakom de värden som anges för externa kostnader, utifrån Trafikanalys rapport:

- Tung lastbil med släp (väg): 0,23 kronor per tonkilometer
- Godståg: 0,05 kronor per tonkilometer
- Sjöfart: 0,17 kronor per tonkilometer

Inom ramen för det förslag som nu lagts vill vi särskilt framföra följande:

1. **Samordning måste ske med andra stödsystem.** I nuläget finns exempelvis ett 100% investeringsstöd för laddinfrastruktur för tunga godstransporter, med en annan ansökan för själva fordonet, en tredje för andra åtgärder inom arbetet med att ställa om tunga transporter. Exempelvis konstaterar Trafikverket själva att "Klimatklivet beviljats till exempelvis investeringar på terminaler, d.v.s. stödmottagare och investering skulle kunna sammanfalla med insatser som är tänkbara och önskvärda inom breddad ekobonus." Därutöver finansieras delar genom regionala projekt, och annat kan få stöd genom EU. För de aktörer som tänks göra dessa satsningar innebär detta sammantaget en rejäl börda både att ansöka och sedan årligen redovisa sitt arbete, varför en samordning mellan systemen är önskvärd.
2. **Ekobonus måste innebära eko.** Om ekobonusen stimulerar överflytt från t.ex. lastbilar på eldrift (inkl elvägar och vätgas) eller förnybara drivmedel (HVO, RME, biogas), till en sjöfart som i allt väsentligt är fossilt driven, är effekten troligen negativ för klimatet. Det bör därför vara tydligt att bonusen villkoras med en stegvis

omställning till eldrift och förnybara drivmedel, där så inte redan skett. Detta gäller också järnvägen, där vissa godstransporter fortfarande sker på sträckor som inte har förutsättningar att elektrifieras, men där förnybara drivmedel och vätgasdrift är relevanta att ställa om till.

3. **Effektivitet bör finnas med.** Den breddning som Trafikverket föreslår bör också omfatta att effektivisera transportarbetet. Med "just in time", "lagret på vägen" och en e-handel med höga kundkrav på snabb leverans, består en stor del av transportererna av – ingenting. Ökad samlastning och transporteffektivitet bör också finnas med som möjlig åtgärd att stödja, och motsatsen bör också gälla: Ekobonus bör inte kunna betalas ut om den samlade effektiviteten och samlastningen minskar. Detta är i linje med att Trafikverket anger att "Uppföljning kan komma att göras under stödperioden, bland annat gällande fyllnadsgrad" – men åtgärder för detta bör också kunna göras inom respektive transportslag.
4. **Internationell utblick behövs.** Stödsystemet är till sin natur svenskt, medan godstransporter – inte minst inom sjöfarten – till stora delar är internationella flöden. Vi önskar i görligaste mån samordning med liknande system i länder med stora godsflödesutbyten med Sverige, och ser det som en brist i utredningen att ingen internationell utblick alls finns med. Vi menar också att stödet bör kunna vara öppet också för sådana skiften som sker inom ramen för transporter till kontinenten, t.ex. kopplade till färjor till Tyskland, Polen, Finland och Baltikum.
5. **Tidsgränsen bör ses över.** Stödet föreslås gälla för åren 2022-2024, men med remisstid på förslaget till augusti 2022 och politisk behandling därefter, får det (om det införs) betraktas som i princip tvåårigt. Trafikverket skriver själva att "Då breddad ekobonus har budgeterade medel för 2022 samt planerade medel även för 2023-2024 är det ont om tid att få igång projekt." samt "En erfarenhet som Trafikverket gjort från bägge omgångarna av nuvarande stödsystem för ekobonus är att det tar lång tid att etablera ett nytt transportupplägg och starta upp trafiken." Därmed är det uppenbart att stödet – likt Industrikivet, Klimatkivet och andra stöd – bör få en lång tidshorisont. Därtill bör ev överblivna medel från 2022 kunna överskjutas till kommande år. Den korta perioden på i praktiken två år gör det också svårt att uppfylla stödvillkoren; inte särskilt många lär kunna bevisa att man behöver 50% stöd nu men är fullt kommersiella utan stöd om två år.
6. **Avgränsning för inköp behöver förtydligas.** Ej stödberättigande kostnader inkluderar "inköp av nya fartyg, lok, vagnar och lastbilar", men stöd kan gå till "om-/påbyggnad av trailers, vagnar, specialcontainers". Vi menar att avgränsningarna bör minimeras, så länge man kan påvisa att investeringen är ett effektivt sätt att uppnå syftet med Ekobonusen. Det samma gäller det ekonomiska taket på max 10 miljoner kronor per åtgärd; projektet bör bedömas utifrån nyttan och inte per definition avvisas för att

det är storskaligt. Slutligen menar vi att det är en onödig avgränsning att omställning från flygfrakt till sjöfart och järnväg inte kan berättiga till stöd.

7. **Tillgänglighetskriteriet bör strykas.** "Investeringen måste vara allmänt tillgänglig" anger Trafikverket utan att närmare precisera detta. Vi ser att betydande vinster kan ske "innanför grindarna" hos aktörer som ger upphov till omfattande transporter, och menar att Trafikverket istället bör fokusera på den samlade potentialen för överflyttning.
8. **Prioriteringen bör klargöras.** Trafikverket anger att de "kommer att fördela medlen mellan dessa olika kategorier utifrån de grunder för prioritering som Trafikverket tar fram. En sådan prioritering kan se olika ut över åren." På annan plats anger de att "Projektet kommer att prioriteras utifrån en samlad bedömning mellan överflyttningspotential och klimatnytta per stödkrona". Vi vill betona att klimatmässig nytta bör vara huvudsaklig utgångspunkt.
9. **Helhetsbedömning bör ske.** Trafikverket anger att "För projekt som innehåller överflyttning av gods från väg till både järnväg och sjöfart kommer den delsträcka av järnväg och sjöfart som är längst utgöra grund för prioriteringen." Vi bedömer istället att projekt med båda dessa transportslag bör bedömas utifrån helheten, i enlighet med multimodalitetstanken. Det är också i linje med vad Trafikverket anger på annan plats; " Om transportupplägget omfattar flera olika transportrelationer ska de olika beräknade transportarbetena redovisas var för sig. Det sammanlagda värdet utgör då stödgrundande belopp."
10. **Förtydligade eller förändrade EU-förordningar bör sökas.** För rederier kan endast 10% stöd sökas, utifrån Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport. Vi menar att EU inte avsett dessa riktlinjer som begränsande i klimatomställningen, och uppmanar regeringen och Trafikverket att söka klarhet i detta, och i andra hand att arbeta för en förändring av detta.
11. **Medlen bör utökas.** I remissen anges att "För åren 2022-2024 är 100 miljoner kronor per år avsatt för breddad ekobonus. Om anspråken i ansökningarna överstiger tillgängliga medel, kommer Trafikverket att göra en prioritering mellan projekten." Vi bedömer att den bredare krets stödmottagare, inkludering av järnvägen, samt införandet av ett investeringsstöd med högre andel statlig medfinansiering, leder till behov av en klart större budgetpost – kanske i miljardklassen. Det är också förutsättningen för att Trafikverkets bedömning "att breddad ekobonus har god potential att bli en av flera viktiga pusselbitar i den pågående klimatomställningen" ska kunna förverkligas.

Avslutande ord

2030-sekretariatet delar regeringens och Trafikverkets inriktning att effektivare godstransporter inklusive överflyttning från väg till järnväg och sjö är en viktig del i att nå transportsektorns klimatmål för år 2030. Därför är vi i huvudsak positiva till detta förslag, om än med 12 förslag till förändringar som sammantaget innebär ett relativt annorlunda paket jämfört med Trafikverkets förslag.

Dock varnar vi för en övertro på potentialen för överflyttning; mycket av godset på väg är relativt kortväga eller på andra sätt av sådan art att det lämpar sig dåligt för överflyttning. Samtidigt är det på många håll fullt på spåren, medan sjöfarten hittills har lägst andel förnybara drivmedel och eldrift av de transportslag som omfattas. Utifrån detta har 2030-sekretariatet nyligen tagit fram handlingsplanen Tunga Argument för Hållbart Tungt Gods, som förtydligar vad som behöver ske inom omställningen av vägburet gods för att nå klimatmålen politiken antagit i bred enighet.

Den 2022-08-03

Mattias Goldmann
2030-sekretariatet