

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
n.registrator@regeringskansliet.se

Kopia:
Diariet

Trafikverkets remissyttrande gällande förordning om eko-bonus för sjöfart

Sammanfattning

Trafikverket är generellt sett positiva till den nu föreslagna förordningen, som kommer göra det möjligt för Trafikverket att ge bidrag till redare som får till stånd en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. I vissa stycken har dock Trafikverket synpunkter och förslag till justeringar, bland annat i de delar som berör bidragets beräkningsgrunder, möjligheterna till samordning med andra länders eko-bonussystem samt hanteringen när anslagna medel understiger det stöd som kan beviljas. Trafikverket menar också att det i samband med systemets införande bör sättas upp tydliga mätbara mål, ställas krav på kontinuerlig uppföljning och formuleras ett samordningsansvar, för att kunna följa att vidtagna åtgärder leder till en långsiktig och mer permanent överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.

Yttrande

Regeringens mål att flytta godstransporter från väg till sjöfart är beskrivet såväl i infrastrukturpropositionen (Prop. 2016/17:21) som i direktivet till nationell plan. Att främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart nämns också som ett huvudsyfte med Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Trafikverket är därför positiva till den nu föreslagna förordningen om eko-bonus, som kommer göra det möjligt för Trafikverket att ge bidrag till redare som får till stånd en överflyttning av gods från väg- till sjötransporter. Branschen och myndigheten får därigenom ett konkret verktyg att jobba med som kan fungera som en katalysator i arbetet med att flytta godstransporter från väg till sjöfart.

Ansvar för den slutliga utformningen av stödmodellen samt förvaltningen och administrationen av systemet läggs i förordningen på Trafikverket. Målsättningen bör, enligt Trafikverkets uppfattning, vara att utforma ett så transparent, rättvist och lättarbetat system som möjligt som underlättar för såväl den sökande som för den administrerande parten. Inte desto mindre är de kvarstående frågorna komplexa och det kommer att krävas ett omfattande förberedelsearbete för att specificera och föreskriva de krav, kriterier och beräkningsgrunder som ska gälla. Balansen mellan frågornas komplexitet och strävan efter enkelhet blir i det avseendet en nyckelfråga.

Merkostnaderna för den administrationen som krävs för att hantera ansökningar, utbetalningar och uppföljningar bör, enligt Trafikverkets uppfattning, belasta de medel som är budgeterade för eko-bonus.

När det gäller utformningen av förordningen har Trafikverket följande synpunkter:

Inledande bestämmelser

- **1 §.** Förordningen anger att stöd får lämnas för åtgärder som möjliggör att vägtransporter ersätts med sjötransporter. Trafikverket menar att det här tydligt bör framgå att det är vägtransporter på det svenska vägnätet som avses.

Mottagare och villkor

- **4 §.** Enligt förordningen får stöd endast betalas ut för resor som inkluderar lossning eller lastning av överflyttat gods i svensk hamn. Trafikverket vill poängtera att kravet på svensk hamn begränsar möjligheterna till en närmare samordning med exempelvis det norska eko-bonussystemet. Det transporteras omfattande volymer transitgods till och från Norge med lastbil, bland annat på vägnätet längs den svenska västkusten. Eftersom stödet endast avser den del av transporten som utförs i det land där godset lossas eller lastas blir de ekonomiska incitamenten för att flytta transittransporter till sjöfart ofta låga. Även om EU:s riktlinjer för närsjöfart i viss mån är begränsande menar Trafikverket att den svenska förordningen inte bör utgöra ett hinder, utan istället möjliggöra samordning med angränsande länders eko-bonussystem.
- **7 §.** Stöd ska enligt förordningen baseras på den minskning i externa kostnader som en överflyttning av gods från vägtransport till sjötransport ger upphov till, beräknat per tonkilometer. Det är visserligen ett enkelt och transparent mått att utgå från, men innebär samtidigt att gods som fyller på volym får sämre ersättning än gods som fyller på vikt, trots att transportererna kan generera samma antal fordonsrörelser och fordonskilometer på väg. Även om vikten har en viss betydelse menar Trafikverket att en kompletterande viktning, som även beaktar antalet överförda enheter och fordonskilometer, bör övervägas.

Ansökan och beslut

- **10 §.** Ansökan ska enligt denna paragraf vara skriftlig och undertecknas av den sökande. Trafikverket arbetar systematiskt med att minimera pappershanteringen inom myndigheten och utgår ifrån att den skriftliga ansökan kan göras elektroniskt och undertecknas genom e-signering.
- **15 §.** Enligt förordningen ska stödet sättas ner i lika mån för alla stödberättigade, i de fall tillgängliga medel understiger det stöd som kan beviljas. Det är ett okomplicerat och transparant system som är enkelt att administrera och bör, enligt Trafikverkets uppfattning, kunna tillämpas i ett första steg att underlätta en överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Vid en eventuell förlängning av eko-bonussystemet bör dock alternativa förhållningssätt övervägas.
- **16 §.** Villkoret att den sökande inte får ha skulder för svenska skatter eller avgifter hos Kronofogdemyndigheten bör, enligt Trafikverkets uppfattning, omfatta även skatte- eller avgiftsskulder i andra länder än i Sverige. I annat fall finns risk att svenska redare missgynnas till förmån för redare med skatte- och avgiftsskulder i andra länder.

Utbetalning och stöd

- **19 §.** Stödet får enligt denna paragraf betalas ut i omgångar, med som mest 75 procent av stödbeloppet innan åtgärden slutredovisats. Trafikverket vill understryka att nya sjötransportupplägg kan förmodas ha störst behov av stöd i uppstartsfasen. Det bör därför vara möjligt att betala ut en större andel av det totala stödbeloppet i början av en projektperiod och en mindre andel i slutet.

Avslutningsvis vill Trafikverket påpeka att den norska riksrevisionen, i sin granskning av överflyttningen i Norge¹, särskilt pekar på bristen av styrning som en bidragande orsak till att andelen sjöfarts- och järnvägstransporter inte har ökat i landet. Utredningen visar tvärtom att transporter på väg har ökat lika mycket eller mer än transporter med sjöfart och järnväg, trots att de politiska ambitionerna är de motsatta. Enligt Trafikverkets bedömning är utvecklingen i Sverige jämförbar med den i Norge. I syfte att få ut största möjliga nytta av eko-bonus systemet menar Trafikverket därför att det i samband med systemets införande bör sättas upp tydliga mätbara mål och ställas krav på kontinuerlig uppföljning, för att bevaka utvecklingen på såväl kort som lång sikt och för att kunna bedöma behovet av kompletterande åtgärder. Det bör dessutom formuleras ett samordningsansvar, för att följa att vidtagna åtgärder leder till en långsiktig och mer permanent överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Lena Erixon. Handläggare och föredragande har varit Björn Garberg vid enheten Nationell strategisk planering. Samråd har skett med de centrala funktionerna Strategisk utveckling, Juridik och planprovning samt verksamhetsområde Planering. I den slutliga handläggningen har planeringsdirektör Stefan Engdahl deltagit.



Lena Erixon
Generaldirektör

¹ Riksrevisjonens undersøkelse av overføring av godstransport fra vei til sjø og bane, Riksrevisjonen 2018.

