

**Näringsdepartementet**

Avdelningen för bostäder och transporter  
Enheten för marknad och regelverk på  
transportområdet  
103 33 Stockholm

Stefan Andersson

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)  
[marie.egerup@regeringskansliet.se](mailto:marie.egerup@regeringskansliet.se)

# Remissyttrande

Er beteckning: Näringsdepartementet N2018/01601/MRT

Göteborg 2018-04-17

## Förordning om Eko-bonussystem

*Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten. Det svenska sjöfartsklustret sysselsätter mer än 100 000 personer och är därmed en samhällsekonomiskt mycket betydelsefull näring i sig själv.*

Föreningen Svensk Sjöfart är tacksam över att ha beretts möjlighet att ta del av och inkomma med synpunkter på rubricerad remiss.

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) är positiv till initiativ som leder i riktning mot det hållbara transportsystemet och att de politiska ambitionerna om att använda sjöfarten i större utsträckning för att lösa samhällets utmaningar. Ambitionen med upprättandet av ett eko-bonussystem liknande det som bl a finns i Norge sedan flera år är därvidlag mycket välkommet. FSS förutsätter att det svenska systemet blir, som Trafikanalys ambition uttryckte det, åtminstone minst lika attraktivt som det norska dito. Potentialen i ett attraktivt system är stor och det kan definitivt leda till överflyttning av gods. Vissa saker ligger inte inom förordningen men är ändå så centrala att det finns anledning att påpeka dem i sammanhanget för att bonussystemet ska kunna leda till hög måluppfyllelse.

Tidsperspektivet är mycket viktigt. Utifrån den information som delgavs på remissmötet den 26 mars 2018 framstår tidsperspektivet som bekymmersamt. Dessvärre har det förflutit mycket tid från att satsningen offentliggjordes i höstbudgeten tills att vi nu har en förordning på remiss. Det är av yppersta vikt att nu säkerställa att processen framåt med remisshantering, notifiering, föreskrifter och ansökningsrutin hanteras mycket skyndsamt för att systemet ska hinna träda ikraft under 2018 och en ansökningsomgång hinns med så att de i budgeten avsatta medlen kan generera nytta såsom tänkt. Parallellt med detta bör

man säkerställa hur man kan agera så att medlen, om t ex notifieringen inom EU drar ut på tiden, inte fryser inne utan då kan skjutas framåt alternativt hanteras på annat sätt.

### **1. Driften inte ägandet är centralt**

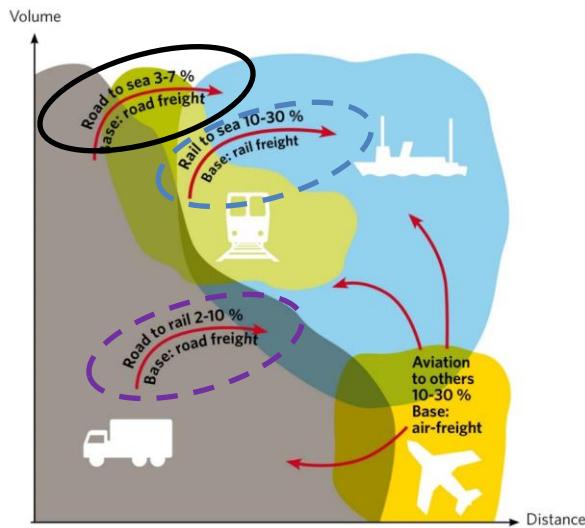
Sjöfart är en mycket dynamisk marknad där man optimerar systemet utifrån marknadens efterfrågan avseende att ha "rätt fartyg på rätt plats" Förordningen behöver tydliggöra vad som avses med redare i detta fall. Det är viktigt att synen på vem som äger respektive vem som drifftar/opererar ett fartyg inte blir avgörande. Denna definition får inte utesluta charterfartyg. Den som driver den kommersiella affären bör istället vara avgörande, det är inte fartygsägandet som är centralt utan transportrörelsen.

Den part som står den kommersiella risken bör därför vara redaren. Det är vanligt att man hyr in fartyg antingen bareboat (utan besättning) eller timecharter (med besättning) under en begränsad tid från andra redare för att testa en marknad/ett upplägg. Om marknaden för dessa typer av lösningar är begränsad kan flera hyreskontrakt följa efter varandra vilket i praktiken innebär att olika fartyg kan användas i serie på den aktuella rutten under tidsperioden. Målet är i regel en permanent lösning med ett dedikerat fartyg. Det är viktigt att denna typ av marknadsupplägg täcks av förordningen.

*Förslag:* Tydliggör att även fartyg som chartras under del av perioden omfattas. Överflyttningsmöjligheten bör stå i fokus.

### **2. Hela landinfrastrukturen**

I fokus för ett eko-bonussystem står den direkta överflyttningen av gods från väg till sjöfart. Föreningen Svensk Sjöfart menar att det skulle leda till avsevärt större måluppfyllnad om man i en vidareutveckling av systemet lyfte blicken till hela transport-/infrastruktursystemet. Som Trafikverket konstaterar i Kapacitetsutredningen (underlagsrapporten Godstransporter) bör den indirekta överflyttningsmöjligheten också beaktas. I utredningen skriver man att "*en överflyttning från järnvägen till sjöfarten skapar ledig kapacitet på järnvägen som kan attrahera tidigare väggods*".



Svart heldragen ring = direkt överflyttning

Lila + blå streckade ringar = indirekt överflyttning

Källa: Trafikverket (markeringar om direkt och indirekt överflyttning utförda av FSS)

Förslag: Ersätt väg med landinfrastruktur i förordningen.

**3. Transportarbete, trafikarbete eller en kombination**

7 § tydliggör att stödet är tänkt att baseras på det transportarbete (tonkm) som undviks på väg. Ett alternativ vore att se till vilket trafikarbete som undviks. Ett tredje alternativ vore att kombinera dessa mått genom viktning. Nackdelen med att se till transportarbetet, där antalet kilometer multipliceras med antalet ton som fraktas, är att en tomtransport inte genererar någon ersättning alls. En transport av en lätt vara såsom frigit skulle generera en bråkdel av ersättningen för en grustransport över samma sträcka. Denna ersättning speglar inte alls det utsläppen från de olika transporterna. Om fokus för stödsystemet vore infrastrukturslitage vore transportarbete rimligt som proxyvariabel. Om fokus vore trängsel vore trafikarbete rimligt. När fokus är klimat/miljö bör ett kombinationsmått där såväl transport- som trafikarbete tas i beaktning.

Det är också lämpligt att överväga kravet i 4 § om att minst en svensk hamn ska vara involverad. Detta utesluter att systemet inkluderar avlastning av transittransporter vilket, även om potentialen är begränsad, är olyckligt.

Förslag: Basera inte ersättningen enbart på tonkm utan väg också in antalet fordonskilometer som undviks.

**4. Stödets omfattning**

15 § lyder: *Om tillgängliga medel understiger det stöd som kan beviljas, ska Trafikverket besluta att sätta ned stödet i lika mån för alla som ska beviljas stöd.* Man kan konstatera att OM medlen tar slut har måluppfyllelsen varit god. Då finns det all anledning att reservera mer statliga medel till stödformen förutsatt att medel finns. Det vore förödande för tilltron till systemet om stödet skulle minska under stödperioden. Det skulle innebära att rederierna

fick stå risken vilket skulle minska incitamenten att starta upp nya linjer. Det finns inget alternativ till att ge fullt stöd som Föreningen Svensk Sjöfart ser det efter att stödet beviljats och rutten startat.

*Förslag:* Paragraf 15 bör strykas då en sänkning av stödet vore förödande för initierade projekt och osäkerheten paragrafen innebär medför att planerade projekt inte genomförs till följd av den osäkerhet paragraf-texten innebär.

### **5. Retroaktivitet**

Att ett eko-bonussystem skulle införas från 2018 tydliggjordes i höstbudgeten. Då började marknaden planera för linjer och upplägg som kan passa in i systemet. Vi förutsätter därför att systemet den dag det träder ikraft gäller retroaktivt från 1/1 2018. Det bör gälla för trafik som startats efter att satsningen offentliggjordes i höstbudgeten.

*Förslag:* Tydliggör att stöd kan ges till trafik som varit i drift sedan årsskiftet och som kan ha startats tidigast 2018-07-01

### **6. Ersättningsnivå**

Den ekonomiska ersättningsnivån fastställs inte i förordningen och brukar inte heller göras så i liknande förordningar. Ersättningsnivån är naturligtvis helt avgörande för att stödet ska leda till ny trafik på det sätt som tanken är. Förordningen nämner stödets storlek indirekt i 7 §. Trafikverket har inte en schablon för ersättningsnivån utan en sådan får tas fram när systemet införs. Föreningen Svensk Sjöfart vill emellertid understryka att det är av stor vikt att det inte blir lägre än de 12 öre per tonkm som Trafikanalys föreslog ([https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017\\_11-ecobonus-for-sjofart--slutredovisning.pdf](https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_11-ecobonus-for-sjofart--slutredovisning.pdf)).

Det är viktigt att det stöd som beslutas inte sänks under de tre år stödet ska gälla för att förutsättningarna för den avlastande sjötransporten ska kunna uppstå.

*Förslag:* Paragraf 7 bör förtydligas med tillägget: Stödet per tonkm ska under stödperioden (2018-2020) inte understiga de 12 öre och den ska inte sänkas under stödperioden.

### **7. EES**

Man kan notera att systemet bara är tänkt att gälla EES-registrerade fartyg. Det är även här av vikt att förordningen fokuserar det systemet är tänkt att göra. Avlasta landinfrastruktur och ta oss mot ett mer hållbart transportsystem. Det är därför transportrörelsen som är den intressanta inte, i detta fall, ägaren av fartyget, dess flagg eller liknande. För maximal effekt i termer av överflyttning och måluppfyllelse avseende det hållbara transportsystemet vore det att föredra att flaggkravet togs bort.

*Förslag:* stryk kravet på flagga – det är inte relevant utifrån det underliggande syftet om att avlasta vägen.

#### **Språkmässiga korrigeringsförslag**


- § 1: Ersätt möjliggör med leder till. Möjliggör innebär inte att avlastning de facto ska ske.
- § 5: 1) Ersätt detaljerat med specifikt. 2) Ersätt fastställda med tydliggjorda eller dokumenterade. 3) ersätt projektet får inte förnyas, förlängas eller upprepas med projektet får inte förnyas med förlängt stöd. Kommentar: syftet måste ju de facto vara att sjötransporten lever vidare. FSS ser inte skillnaden mellan de tre verben.
- § 15: förtydliga om "i lika mån" avser procentuellt eller absolut (FSS antar att det är procentuellt). Hela paragrafen bör dock förändras enligt ovan då den annars riskerar att omintetgöra satsningen.
- § 22: ersätt Trafikverket får med Trafikverket skall

FSS har tidigare i processen fört fram att det vore önskvärt att stödet inte gick till rederiet utan att det hellre skulle gå direkt till transportköparen eftersom eko-bonusen inte är, och inte ska vara, ett stöd till rederiet utan till den som köper sjöfartstransporten istället för landtransporten. Detta är förstås vi inte möjligt vilket vi tycker är synd.

FSS välkomnar initiativ som syftar till ett mer hållbart transportsystem. Ett eko-bonussystem är därför mycket välkommet. Det passar förstås bara för en liten del av sjöfarten men rätt utformat och med de transport- och näringspolitiska målen för ögonen så bör strävan vara att göra systemet så inkluderande som möjligt. Det bidrar dels till det hållbara samhället men också till det redundanta transportsystemet.

Göteborg den 17 april 2018

Föreningen Svensk Sjöfart



Rikard Engström  
VD