

Infrastrukturdepartementet  
Enheten för utveckling och styrning  
transportrådet  
103 33 Stockholm  
[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

Kopia  
[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

Remissyttrande  
Diarienummer: I2022/00618

Stockholm 2022-08-01

## Remissvar Svensk Sjöfart – förlängd och breddad ekobonus

*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 sammantaget kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten och årligen reser över 30 miljoner passagerare med färjor till och från Sverige.*

Föreningen Svensk Sjöfart har tagit del av det remitterade förslaget och önskar lämna följande synpunkter.

### **Övergripande**

Svensk Sjöfart välkomnar en förlängd och breddad ekobonus. Åtgärden är viktig för att få till stånd en mer effektiv användning av transportsystemet som helhet och bidra till en ökad användning särskilt av sjöfarten, därigenom är avsikten att systemet ska bidra till den överflyttning av gods från land till sjö och järnväg som såväl riksdag som regering vid upprepade tillfällen beslutat om. Svensk Sjöfart menar i denna del att det finns en stor potential att bättre nyttja sjöfartens potential bl.a. för att reducera kapacitetsproblematiken på vägar och järnvägar men också för att minska miljöpåverkan och öka säkerheten. En överflyttning till sjöfart kan dessutom bidra till att minska behovet av mycket kostsamma infrastrukturinvesteringar i land och därmed bidra till att förbättra användningen av infrastrukturen.

Ekobonus och liknande stöd är viktiga inte minst för att möjliggöra introduktionen av nya logistiklösningar. Att sätta upp nya logistiklösningar med omlastningspunkter är förenat med kostnader. Med hänsyn till att transporter i regel tillhandahålls till låga marginaler är det ofta inte möjligt att få till stånd nya logistikupplägg även om dessa kan vara motiverade av trängsel och miljöskäl. I dessa fall är denna typ av ”start-up” stöd viktig just för att få till stånd nya lösningar.

På motsvarande sätt kan ekobonus bidra till att skapa förutsättningar för att starta upp nya logistiklösningar, där det kan ta en viss tid innan en tillräcklig mängd gods hittar fram för att satsningarna ska bära sig. Ekobonus kan därmed utgöra en form av överflyttningssöd i syfte att möjliggöra en överflyttning och därmed på sikt bidra både till en förbättrad effektivitet och en bättre konkurrens mellan olika transportalternativ. I och med att stödet har en något bredare utformning möjliggör det såväl direkta investeringskostnader i fysisk infrastruktur som kostnader för att starta av ny trafik eller flytt från en logistiklösning till en annan.

Med hänsyn till att mängden transporter förväntas öka relativt kraftigt enligt Trafikverkets långtidsprognos och att möjligheterna att snabbt anpassa transportsystemet är begränsade har stödet en potential att bidra till nya lösningar som långsiktigt är mer fördelaktigt för samhället än dagens. Det senare särskilt eftersom trafikslagen opererar under olika förutsättningar vad gäller infrastrukturavgifter, skatter samt i vilken utsträckning externa kostnader i form av exempelvis säkerhet, emissioner (samt hur dessa beräknas), trängsel, m.m. återspeglas i de kostnader som slutanvändaren av transporterna får betala.

### ***Prioritering mellan transportupplägg***

Med hänsyn till att Ekobonus är begränsat både tidsmässigt och ekonomiskt är det angeläget att beakta att åtgärden skulle kunna begränsas till ett fåtal faktiska projekt. Detta eftersom vissa av de åtgärder inte minst på infrastrukturens sida som skulle kunna behövas kan vara kostsamma. Mot denna bakgrund är det viktigt att Trafikverket beaktar så att utbetalningarna får en spridning till ett rimligt antal projekt. Stödet får heller inte utges till sådant som staten i normalfallet bör finansiera över nationell plan. Det senare kan vara viktigt att beakta nu när tåg och sjöfart, där staten i det första fallet tar ett större ansvar för infrastrukturen än i det senare, inordnas under ett och samma stöd.

Svensk Sjöfart noterar att Trafikverket föreslår att beräkningar för att värdera nyttan av en överflyttning föreslås utgå från Trafikanalys beräkning av samhällsekonomiska kostnader för olika trafikslag. Trafikverket föreslår i denna del att ekobonus ska utgå från de värden som beräknats för 2021. Med hänsyn till att sjöfarten, enligt kommissionen ska inordnas inom ramen för EU ETS från och med 2023, är det dock angeläget att inte låsa beräkningarna vid 2021 års nivå utan att dessa uppdateras årligen. Detta eftersom en inkludering av sjöfarten inom EU ETS förvisso leder till högre transportkostnader till följd av kostnader inom ramen för utsläppshandelssystemet, men samtidigt till att kostnaderna för koldioxidemissioner för sjöfarten internaliseras fullt ut. Kostnaden per tonkilometer för sjöfart bedöms därmed att närma sig eller potentiellt bli lägre än för järnväg.

Stockholm som ovan,

För Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson