



**Eco-bonus för sjöfart - Rapport  
slutredovisning 2017:11**



**Eco-bonus för sjöfart - Rapport  
slutredovisning 2017:11**

**Trafikanalys**

Adress: Torsgatan 30

113 21 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: [trafikanalys@trafa.se](mailto:trafikanalys@trafa.se)

Webbadress: [www.trafa.se](http://www.trafa.se)

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2017-05-30

# Förord

Trafikanalys fick den 2 mars 2017 i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för att införa ett tillfälligt Eco-bonussystem i Sverige för att stimulera överflyttning av gods från väg till sjöfart. I en delrapport den 10 april redogör Trafikanalys för utformningen och erfarenheter av Eco-bonussystem i Italien, Storbritannien och Norge. I denna slutrapport redovisar vi ett förslag till utformning av ett Eco-bonussystem i Sverige och dess konsekvenser på statsbudgeten och de transportpolitiska målen inklusive klimatmål.

Projektledare och författare till rapporten har varit Björn Olsson. Medverkande i arbetet med rapporten har också varit Jonna Tilegrim.

Stockholm, maj 2017

Brita Saxton

Generaldirektör

# Innehåll

<b>Förord</b> .....	<b>3</b>
<b>Sammanfattning</b> .....	<b>5</b>
<b>Summary</b> .....	<b>7</b>
<b>Inledning</b> .....	<b>9</b>
<b>1 EU:s regler om statsstöd</b> .....	<b>10</b>
1.1 EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjötransport .....	11
1.2 Den allmänna gruppundantagsförordningen.....	12
1.3 Stöd av mindre betydelse.....	12
<b>2 Eco-bonussystem i andra länder</b> .....	<b>13</b>
2.1 Norge .....	13
2.2 Storbritannien.....	14
2.3 Italien.....	15
2.4 Enkelhet och komplexitet .....	16
<b>3 En svensk modell</b> .....	<b>17</b>
3.1 Tidsperspektiv .....	17
3.2 Stödets storlek .....	17
3.3 Stödberättigade sträckor.....	20
3.4 Kriterier för uppgradering av befintliga sjötransporter.....	22
3.5 Hamnar inom EES .....	23
3.6 Svensk hamn måste angöras .....	23
3.7 Behöver andra stöd räknas in? .....	23
3.8 Vem är stödmottagare?.....	24
3.9 Budget för Eco-bonussystemet.....	24
3.10 Administration .....	25
3.11 Författningsstöd .....	26
3.12 Ett exempel .....	26
<b>4 Konsekvenser</b> .....	<b>29</b>
4.1 Effekter på statsbudgeten .....	29
4.2 Effekter på de transportpolitiska målen.....	30
<b>Referenser</b> .....	<b>32</b>
<b>Bilaga – Uppdraget</b> .....	<b>34</b>

# Sammanfattning

Eco-bonussystem är här ett samlingsnamn för stöd vars syfte är att överflytta gods från väg till sjöfart inom ramen för EU:s riktlinjer om statligt stöd till närsjöfart. Syftet är att minska utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar från godstransporter. Ecobonusstödet kan ges till antingen nya intermodala rutter, eller till uppgraderingar av befintliga rutter. I båda fall ska den sökande kunna visa att det egna projektet leder till överflyttning och kräver stöd för att vara ekonomiskt bärkraftigt. Efter tre års stödperiod, som längst, ska projektet eller rutten vara ekonomiskt bärkraftig. Stödet ska antingen täcka upp till 30 procent av driftskostnaderna för sjöfartsrutten, eller upp till 10 procent av kostnaderna för investering i omlastningsutrustning för projektet.

Syftet med ett eventuellt Eco-bonussystem är att stimulera till en överflyttning av gods från väg till sjöfart genom att stödja nya intermodala transportlösningar i ett tidigt skede och kompensera för de merkostnader som kan vara förenade med att etablera nya sjötransportlösningar som en del av transportkedjan. Därmed är det också rimligt att stödet på något sätt kopplas till skillnaden i externa effekter mellan trafikslagen. I Sverige beräknar Trafikanalys varje år de olika trafikslagets externa effekter och deras samhällsekonomiska kostnader. I den senaste beräkningen för år 2016 var skillnaden 0,12 kronor per tonkm. Trafikanalys föreslår därför att Eco-bonusen baseras på detta belopp för varje tonkm gods som flyttas över från väg till sjöfart.

Bland Eco-bonussystemen utomlands finns olika sätt att beräkna stödbeloppet. Trafikanalys föreslår en beräkningsmetod som är enklare än t.ex. den norska. Det främsta argumentet för en enkel modell är att den administrativa bördan hålls nere för de sökande, som enligt EU-reglerna ska inkomma med en preliminär beräkning av vilket stödbelopp som kan förväntas under den treåriga stödperioden. En enkel modell blir också mer kostnadseffektiv genom att inget hjälpmedel i form av kartverktyg, som det i Norge, behöver utvecklas. Genom att hålla den administrativa bördan låg och kostnadseffektiviteten hög, maximerar vi även stödets styreffekt mot överflyttning från väg till sjöfart.

När det gäller mer specifika regler kring hur ansökan ska utformas, är Trafikanalys utgångspunkt att hålla reglerna så generösa som möjligt inom ramen för EU:s riktlinjer för att i enlighet med syftet kunna uppnå överflyttning. Vi föreslår att det norska Ecobonus-systemet i stora delar kan tjäna som förebild.

Trafikanalys bedömer inte att ett Eco-bonussystem kräver någon lagändring eller ny lagstiftning. Vi bedömer att regeringens så kallade restkompetens kan utgöra författningsstöd för en förordning som innehåller grundläggande regler. Förordningen kan kompletteras med ett bemyndigande till en myndighet att ta fram mer detaljerade regler i föreskrifter eller allmänna råd.

Trafikanalys bedömer att Trafikverket med sin trafikslagsövergripande kompetens är lämplig myndighet att administrera systemet. Trafikanalys bedömer att en rimlig budget är 30 miljoner kronor, och den administrativa kostnaden uppskattar vi till omkring 1,5 miljoner kronor per år, baserat på erfarenheterna i Norge.

När det gäller effekten på de transportpolitiska målen bedömer Trafikanalys att en överflyttning av gods från väg till sjöfart i någon mån ökar tillgängligheten på väg genom att

trängseln tenderar minska och genom att transportutbudet och flexibiliteten ökar med nya eller uppgraderade sjötransporter. En överflyttning av gods från väg till sjöfart kan också förväntas leda till minskade utsläpp av koldioxid, färre olyckor med lastbilar och ett minskat slitage på vägarna. Trafikanalys beräknar att en överflyttning från väg till sjöfart innebär en halvering av koldioxidutsläppen för det transportarbete som flyttas över, baserat på Trafikanalys beräkningar av trafikslagens marginalkostnader för koldioxid. Räkna vi med alla externa effekter, innebär en överflyttning från väg till sjöfart att de externa effekterna minskar med cirka 70 procent för varje tonkilometer som flyttas över.

I den utsträckning överflyttning sker från lastbilar utan släp, så ökar de positiva miljöeffekterna, och därmed effektiviteten i systemet. Likaså om överflyttningen sker till fartyg som har lägre utsläpp än genomsnittet, ökar också de positiva miljöeffekterna och därmed effektiviteten i systemet.



# Summary

In this report, the Ecobonus system is a collective term for subsidies whose purpose is to promote the transfer of freight shipments from roads to waterways within the framework of the EU guidelines regarding state support for short sea shipping. The aim is to reduce emissions of greenhouse gases and air pollutants from freight shipments. Ecobonus subsidies can be granted either to new intermodal routes or to upgrades of existing routes. In both cases the applicants must be able to demonstrate that their projects would promote the transition process, but require subsidisation in order to be financially sustainable. After a subsidy period of up to three years, the project or route must be financially sustainable. The subsidy will cover either up to 30 percent of the operating costs of a maritime route, or up to 10 percent of the costs of the investment in transshipment equipment for the project.

The purpose of a potential Ecobonus system is to incentivise the transfer of freight shipments from roads to waterways by subsidising new intermodal transport solutions early on, and to compensate for the added costs that may be associated with establishing new water transport solutions as part of the transport chain. It is also reasonable that these subsidies be linked in some manner to differences in external effects between transport types. In Sweden, Transport Analysis annually calculates the external effects of various transport types, together with their socioeconomic costs. In the most recent calculation for 2016, the difference was SEK 0.12 per tonne-kilometre. Transport Analysis consequently proposes that the Ecobonus subsidies be based on this amount for each tonne-kilometre that is transferred from transport by road to transport by sea.

Various ways of calculating the subsidy amount are found among the Ecobonus systems used abroad. Transport Analysis suggests a calculation method that is simpler than, for example, the Norwegian one. The main argument for a simple model is that the administrative burden is reduced for the applicant, who, under the EU rules, must submit a preliminary calculation of the anticipated subsidy amount over the three-year subsidy period. A simple model would also be more cost effective, in that there would be no need to develop aids in the form of mapping tools, as Norway has had to do. By keeping the administrative burden light and the cost-effectiveness high, we will also maximise the incentivising effect of the subsidy on the process of transitioning from shipment by road to shipment by sea.

Regarding more specific rules about how the application for the subsidy is to be formulated, Transport Analysis takes as its starting point that those rules should be kept as generous as possible within the framework of the EU guidelines, so as to achieve the intended modal shift. We suggest that the Norwegian Ecobonus system could serve in large measure as a model.

Transport Analysis does not consider that an Ecobonus system would necessitate any changes in laws or any new legislation. We find that the Government's so-called "residual jurisdiction" could provide the legal authority for an ordinance setting out the basic rules. The ordinance could be supplemented by authorising a government agency to formulate more detailed rules in the form of instructions or general guidelines.

Transport Analysis believes that, given its competence with regard to all transport types, the Swedish Transport Administration is the appropriate agency to administer the system. Transport Analysis finds that a reasonable annual budget would be SEK 30 million, and we

estimate that the administrative costs will total roughly SEK 1.5 million per year, based on experience gained in Norway.

Regarding the impact on Swedish transport policy objectives, Transport Analysis believes that a transfer of freight shipments from roads to waterways would somewhat improve road accessibility in that congestion would tend to decrease, and that the transport offering and flexibility would be improved by new or upgraded maritime shipping. A transfer of freight shipments from roads to waterways could also be expected to lead to lower carbon dioxide emissions, fewer accidents involving lorries, and reduced road wear. Transport Analysis calculates that a transition from roads to waterways would halve the carbon dioxide emissions for each tonne-kilometre that is transferred, based on the marginal costs of carbon dioxide among the various types of transport. Factoring in all of the external effects, a transition from roads to waterways would mean that the external effects would decrease by roughly 70 percent for each transferred tonne-kilometre.

To the extent that such a transition is made away from lorries without trailers, the positive environmental effects would increase, as would the effectiveness of the system. Similarly, if the transition is made toward vessels with lower than average emissions, the positive environmental effects would again increase, as would the effectiveness of the system.

# Inledning

Trafikanalys fick den 2 mars 2017 i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för att införa ett tillfälligt Eco-bonussystem i Sverige för att stimulera överflyttning av gods från väg till sjöfart. Syftet skulle vara att minska utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar från godstransporter.

I uppdraget ingår att redogöra för utformningen och erfarenheter av Eco-bonussystem i Italien, Storbritannien och Norge och att därefter föreslå hur ett motsvarande system skulle kunna utformas och administreras i Sverige. I uppdraget ingår också att utreda och redovisa hur ett eventuellt Eco-bonussystem kan bidra till en kostnadseffektiv uppfyllelse av beslutade miljömål, samt en bedömning över Eco-bonusens samhällsekonomiska effektivitet och potentiella ekonomiska konsekvenser för statsbudgeten, inklusive administrationen av ett system. En delredovisning lämnades i april 2017<sup>1</sup> och slutredovisningen sker i föreliggande rapport.

Regeringen menar att en överflyttning av godstransporter från vägtrafik till sjöfart kan bidra till att uppnå klimatmålsättningarna. Syftet med ett eventuellt Eco-bonussystem är således att flytta gods från väg till sjöfart genom att stödja nya intermodala transportlösningar i ett tidigt skede och kompensera för de merkostnader som kan vara förenade med att etablera nya sjötransportlösningar som en del av transportkedjan.

EU-kommissionen framhåller i olika sammanhang den betydelse som närsjöfart har när det gäller att främja en hållbar och säker rörlighet, stärka sammanhållningen inom gemenskapen och förbättra intermodala transporters effektivitet. Kommissionen konstaterar också att närsjöfarten måste främjas på alla nivåer, dvs. på gemenskapsnivå, nationell nivå och regional nivå. Närsjöfarten är ett strategiskt område i EU:s ambitioner om att minska utsläppen av koldioxid från transportsektorn med 60 procent till 2050, och att till 2030 flytta över 30 procent av godset på väg till andra trafikslag.

För att stötta närsjöfarten har sjöfartsfrämjande forum (Shortsea Promotion Centre, SPC) etablerats i de flesta medlemsländerna. I Sverige är Maritimt Forum (tidigare kallat Sjöfartsforum) SPC. EU-kommissionen uppmuntrar samordning mellan olika SPC på unionsnivå, inom det europeiska nätverket för närsjöfart (European Shortsea Network, ESN). Trafikanalys har via det svenska Maritimt Forum haft kontakt med det italienska SPC för att få mer kunskap om ett motsvarande italienskt stödsystem.

I den här rapporten låter vi Eco-bonussystem vara ett samlingsnamn för stöd vars syfte är att överflytta gods från väg till sjöfart inom ramen för EU:s riktlinjer om statligt stöd till närsjöfart, vilket vi beskriver närmare i kapitel 1. I Italien kallas stödet för Marebonus, i Storbritannien kallas stödsystemet för Waterborne Freight Grant (WFG) och i Norge kallas stödet för Tilskud for godsoverføring.

---

<sup>1</sup> Trafikanalys PM 2017:6, Eco-bonus för sjöfart - delredovisning

# 1 EU:s regler om statsstöd

Generellt sett gäller inom EU ett förbud mot statsstöd enligt artikel 107 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget). För att det ska vara fråga om statligt stöd i den mening som avses i artikel 107 ska stödet uppfylla vissa villkor. Statsstöd är när det offentliga (det vill säga staten, kommuner eller landsting) stöttar en ekonomisk verksamhet med offentliga medel och det resulterar i att mottagaren får en fördel gentemot andra aktörer på marknaden eller påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Dessutom ska det gynna en viss produktion dvs. vara en selektiv åtgärd som innebär en ekonomisk fördel för mottagaren. Enligt EU-domstolen är åtgärder som är begränsade branschvis selektiva (mål C-241/94, Frankrike mot kommissionen). Och sist, men inte minst krävs att det statliga stödet hotar att snedvrider konkurrensen samt påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Det görs ingen större skillnad mellan dessa två begrepp vid den praktiska tillämpningen. I målet 730/79, Philip Morris Holland mot kommissionen, uttalade EU-domstolen att om ett statligt finansiellt stöd förstärker ett företags ställning i förhållande till andra konkurrerande företag i handeln inom gemenskapen ska denna handel anses påverkas av stödet. Det är med andra ord inte nödvändigt att det företag som tar emot stöd bedriver handel med andra medlemsstater.

Stöd som uppfyller villkoren ovan anses vara oförenligt med den inre marknaden. Från denna huvudprincip finns det dock undantag som gör det möjligt för staterna att ändå ge stöd till näringslivet i vissa fall (i art. 107 EUF punkt 2 och 3). Vissa undantag är absoluta och får inte stoppas av kommissionen, medan andra undantag lämnar utrymme för kommissionens bedömning huruvida stödet kan anses förenligt med den inre marknaden och därmed godkännas.<sup>2</sup>

Stöd som enligt artikel 107 kan vara förenligt med den inre marknaden är bland annat stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset.<sup>3</sup> Det är under denna punkt som ECO-bonussystemet faller. Det kräver att kommissionen gör en bedömning om stödet ska anses vara tillåtet eller inte. Kommissionen har utfärdat en rad meddelanden och riktlinjer om vad den fäster vikt vid när det bedöms om ett stöd är förenligt med den inre marknaden. Ett sådant meddelande är det som innehåller kommissionens Riktlinjer för statligt stöd till sjötransporter, vilket vi beskriver nedan.

Statsstöd ska anmälas till Kommissionen som förhandsgranskar alla stödprogram enligt art 108 EUF. Själva anmälningsförfarandet är reglerat<sup>4</sup> och statligt stöd får inte ges innan kommissionen har yttrat sig. Skulle en stat ge stöd i strid med förbudet är stödet olagligt, och kommissionen kan besluta att det strider mot EU-rätten. I sådant fall ska den som har lämnat olagligt stöd återkräva det och den som mottagit olagligt stöd är skyldig att återbetala det.<sup>5</sup>

<sup>2</sup> EUF-fördraget, artikel 107, punkt 2 och 3. Punkt 2 innehåller absoluta undantag som kommissionen måste godkänna. Punkt 3 innehåller undantag som kommissionen kan godkänna.

<sup>3</sup> EUF-fördraget, Artikel 107 punkt 3 c)

<sup>4</sup> Rådets förordning (EG) nr. 659/1999 och Förordning 2015/1589

<sup>5</sup> 2 § i lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler

## 1.1 EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjötransport

År 2004 kom EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjötransport.<sup>6</sup> Kommissionens riktlinjer ger viktig information om kommissionens bedömningar. Riktlinjerna är inte bindande rättsakter utan tillhör till den icke bindande normgivningen, liksom rekommendationer, yttranden, tillkännagivanden och meddelanden. Riktlinjerna är samtidigt något bindande för kommissionen själv. Frågar kommissionen dessa i ett visst fall till nackdel för den som förlitar sig på bedömningar i dem, kan det strida mot likabehandlingsprincipen och skyddet för berättigade förväntningar.<sup>7</sup>

I praktiken kan kommissionen frånga sina egna riktlinjer i sin praxis. Kommissionens praxis kan därför ses som utvidgning av riktlinjerna, så länge praxis inte strider mot ovannämnda principer. Kommissionen har dock inte sista ordet utan EU-domstolen är fri att göra egna bedömningar. Riktlinjerna kan tillsammans med redan godkända nationella stödsystem ses som vägledande vid utformning av ett svenskt system.

Punkt 10 i *EU:s riktlinjer för statligt stöd till sjötransport* beskriver reglerna som gäller stöd till närsjöfart. Närsjöfart (Short Sea Shipping, SSS) innebär transport av gods och passagerare på hav och sjöar mellan hamnar i Europa eller mellan dessa hamnar och hamnar i icke-europeiska länder vars kust ligger vid de hav och sjöar som angränsar Europa.

Om en medlemsstat vill ge denna typ av stöd måste stödet enligt punkt 10 avse redare enligt artikel 1 i förordning (EEG) nr 4055/86, och fartyg som för en medlemsstats flagg. Stödet måste anmälas och uppfylla följande villkor:

1. Stödet får inte beviljas under mer än tre år och syftet måste vara att finansiera en sjöfartstjänst mellan hamnar inom medlemsstaternas territorium.
2. Tjänsten måste göra det möjligt att helt eller delvis ersätta vägtransporter (främst av gods) med sjötransporter, utan någon omdirigering av sjötransporterna som strider mot det gemensamma intresset.
3. Stödet måste avse genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter, när det gäller en ny rutt eller förbättring av trafiken på en befintlig rutt, som om nödvändigt inbegriper flera redare. Endast ett projekt per rutt kan finansieras och det aktuella projektet får inte förnyas, förlängas eller upprepas.
4. Syftet med stödet måste vara att täcka upp till 30 procent av driftkostnaderna för den aktuella tjänsten<sup>8</sup> eller att finansiera inköp av utrustning för omlastning för att tillhandahålla den planerade tjänsten, med upp till 10 procent av kostnaden för en sådan investering.
5. Stöd till genomförandet av ett projekt måste beviljas redare som är etablerade i gemenskapen på grundval av kriterier som medger insyn och som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt. Stödet skall normalt beviljas för ett projekt som medlemsstatens

---

<sup>6</sup> Meddelande C(2004) 43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (2004/C 13/03).

<sup>7</sup> Mål C-464/09 P, Holland Malt BV mot kommissionen.

<sup>8</sup> När det gäller gemenskapsbidrag eller stöd från olika stödordningar, gäller taket på 30 procent summan av det sammanlagda stödet respektive bidraget. Stödnivån är densamma som för trafikomställningsåtgärder inom ramen för Marco Polo, artikel 5.2 i förordning (EG) nr 1382/2003 (EUT L 196, 2.8.2003).

myndigheter valt ut efter ett anbudsförfarande i enlighet med tillämpliga EG-bestämmelser.

6. Den tjänst som projektet avser måste vara kommersiellt bärkraftig efter den period under vilken offentligt stöd kan beviljas.
7. Stödet får inte kombineras med ersättning för allmän trafik (trafikplikt eller avtal).

## 1.2 Den allmänna gruppundantagsförordningen

Stöd till närsjöfart enligt ovanstående riktlinjer måste godkännas av EU-kommissionen innan det får ges. Som framgår av fjärde punkten ovan kan stödet gälla finansiering av antingen driftkostnader (max 30 procent) eller investering i utrustning för omlastning för att tillhandahålla den planerade tjänsten (max 10 procent).

Vid sidan om EU:s riktlinjer för statsstöd inrättades år 2014 den så kallade allmänna gruppundantagsförordningen, GBER (General Block Exemption Regulation). Reglerna i GBER medför att ett land kan ge stöd till vissa utpekade områden utan att först behöva vänta på EU-kommissionens godkännande. För att kunna göra det måste stödet utformas enligt de krav som anges i GBER.

I maj 2017 principgodkände EU-kommissionen en utvidgning av GBER till att även omfatta stöd till hamnar och flygplatser.<sup>9</sup> Trafikanalys bedömer att detta innebär en flexibilitet i anpassningen av budget och administration av Eco-bonusstödet, i den del som gäller finansiering av investeringar i utrustning för omlastning.

## 1.3 Stöd av mindre betydelse

Ett land kan också ge stöd som är mindre än maximalt 200 000 euro (ca 1,9 miljoner svenska kronor) över tre år per stödmottagare (företag) utan att behöva vänta på EU-kommissionens godkännande, förutsatt att de krav som finns i förordningen om stöd av mindre betydelse uppfylls.<sup>10</sup>

Enligt Storbritanniens guide till sitt Eco-bonussystem är maxbeloppet för stödet 2 miljoner euro, med hänvisning till att detta enligt EU:s statsstödsregler är maxbeloppet för statsstöd.<sup>11</sup> Trafikanalys har inte kunnat få bekräftat detta maxbelopp för statsstöd inom EU.

---

<sup>9</sup> [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/block.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/block.html) Utvidgningen träder i kraft 20 dagar efter dess publicering i EU:s officiella tidning.

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/de\\_minimis\\_regulation\\_sv.pdf](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/de_minimis_regulation_sv.pdf)

<sup>11</sup> Guide to the Waterborne Freight Grant scheme, punkt 1.9, <https://www.gov.uk/government/publications/waterborne-freight-grant-scheme-guide-2015-to-2020>

## 2 Eco-bonussystem i andra länder

Eco-bonussystem finns i Italien, Storbritannien (UK) och Norge. Systemen i Italien och Storbritannien uppfyller de krav på stöd till närsjöfart som beskrivits i avsnitt 1. Även Norge har anpassat sitt Eco-bonussystem så det följer EU:s riktlinjer. Dock är det EFTA som har godkänt Norges system. I alla länder har systemet godkänts (av EU respektive EFTA) för att gälla sjötransporter mellan det egna landet och ett annat land inom EES, snarare än enbart mellan EU:s medlemsländer.

I vår tidigare delrapport sammanfattar vi de olika ländernas system.<sup>12</sup> I detta avsnitt fokuserar vi på beräkningen av stödbeloppet i de olika länderna.

### 2.1 Norge

I Norge kallas systemet för Tilskudd til godsoverføring fra vei til sjø och administreras av Kystverket. Beräkningen av miljönytta baserar sig på antalet ton gods som flyttas över från norska vägar till sjöfart under loppet av stödperioden. Stödet baseras på hela miljökostnaden för lastbilstransporten minus hela miljökostnaden för sjötransporten (se vidare nedan). För vägtrafiken tas hänsyn till andelen vägsträcka som går i och utanför tätort, för alla externa effekter (se tabell 2.1). Beräkningarna är gjorda av VISTA Analyse i samarbete med Transportøkonomisk institutt, TØI.

Tabell 2.1 Marginella externa kostnader i Norge. NOK/tonkm. Prisnivå 2014.

	Sjöfart	Vägtrafik		
		< 15 000 invånare	15 000 – 100 000 invånare	≥ 100 000 invånare
Utsläpp till luft	0,005	0,050	0,050	0,050
Lokala utsläpp	0,003	0,015	0,083	0,376
Buller	0,000	0,000	0,010	0,012
Trängsel	0,000	0,000	0,000	0,080
Olyckor (liv och hälsa)	0,0004	0,056	0,282	0,282
Akuta utsläpp till sjö	0,002	0,000	0,000	0,000
Infrastruktur slitage	0,000	0,071	0,071	0,071
Vinterrelaterad drift	0,000	0,050	0,050	0,050
<b>Total</b>	<b>0,010</b>	<b>0,197</b>	<b>0,502</b>	<b>0,877</b>

Källa: Kystverkets veileder for tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø.

<sup>12</sup> Eco-bonus för sjöfart – delredovisning, Trafikanalys PM 2017:6, <http://www.trafa.se/sjofart/eco-bonus-for-sjofart-6433/>

## 2.2 Storbritannien

I det brittiska systemet utgår man från antingen godsmängden i ton eller antalet containrar (oavsett vikt) som transporteras med sjöfart över stödperioden, och beräknar hur många lastbilstransporter i England, Skottland eller Wales som det motsvarar. Miljönyttan som uppstår vid överflyttningen är lika med skillnaden i miljökostnad mellan vägtransporten och sjötransporten för en viss mängd gods. Det är endast vägsträcka inom England, Skottland och Wales där lastbilar har ersatts av sjöfart, som ligger till grund för beräkningen av miljönytta. Vägnetet delas in i fyra vägkategorier med olika värde på miljönyttan. Tabell 2.2 visar miljönyttan på de olika vägkategorierna i pund per fordonsmile och vad det motsvarar i kronor respektive euro per fordonskilometer.

Tabell 2.2 Miljönyttan för olika vägkategorier i det brittiska WFG-systemet. Prisnivå 2015.

Väggategori	Pund per fordonsmile	Kronor per fordonskm	Euro per fordonskm
Motorväg låg	0,12	0,82	0,085
Motorväg hög	0,89	6,10	0,63
A-vägar	0,82	5,62	0,58
Övriga vägar	2,35	16,10	1,67

Not: 1 mile = 1,609 km; GBP 1 = 11,02 SEK= 1,145 EUR (3 okt 2016)

Källa: Guide to the Waterborne Freight Grant Scheme, tabell A.1.

Tabell 2.3 visar det viktade medelvärdet av miljönyttan för de olika vägkategorierna, och vilka externa effekter som inkluderas i beräkningen. Som framgår längst ner i tabellen räknar man i Storbritannien bort den marginalkostnad som järnvägstrafik har, samt den del som går till skatt. Det betyder att Storbritannien använder en variant av nettokostnad för lastbilstrafiken, som tar hänsyn till den internaliserade delen av de totala externa kostnaderna.

Tabell 2.3 Viktat medelvärde av externa marginalkostnader per fordonskm och tonkm i Storbritannien. Prisnivå 2015.

	GBP per fordonsmile	SEK per fordonskm	SEK per tonkm (15 tons last)
Trängsel	0,57	3,90	0,26
Olyckor	0,03	0,185	0,01
Buller	0,08	0,55	0,04
Luftföroreningar	0,001	0,007	0,00
Klimatgaser	0,07	0,48	0,03
Infrastruktur	0,18	1,23	0,08
Övrigt (väg)	0,06	0,41	0,03
Skatt	-0,32	-2,19	-0,15
Järnväg	-0,08	-0,55	-0,04
<b>Totalt</b>	<b>0,58</b>	<b>4,01</b>	<b>0,63</b>



## 2.3 Italien

I delrapporten beskriver vi det italienska Eco-bonussystemet Marebonus. Stödbeloppet i Marebonus uppgår till 10 eurocent för varje fordonsenhet (trailer/container) som transporteras multiplicerat med antalet kilometer nationell vägsträcka som avlastas från trafik. Med den genomsnittliga last för lastbilar på 17,1 ton, som Italiens konsult PWC har beräknat för det italienska systemet, blir beloppet i genomsnitt 0,58 eurocent per tonkm, eller cirka 0,06 svenska kronor per tonkilometer.<sup>13</sup>

Tabell 2.3 visar den externa kostnad som PWC i Italien har beräknat för det italienska Marebonus-systemet. För en vägtransport med en last på 17,1 ton är den sammanlagda externa kostnaden 2,64 eurocent per tonkm.<sup>14</sup> Skillnaden gentemot sjötransporter är därmed  $2,64 - 0,331 = 2,309$  eurocent per tonkm. Stödbeloppet i Italien uppgår alltså till ungefär en fjärdedel av den externa marginalkostnaden som PWC har beräknat.<sup>15</sup> Trafikanalys har försökt bringa klarhet i motiven bakom detta, men inte lyckats.

Som framgår av tabell 2.4 inkluderar Italien trängsel i beräkningen av den externa kostnaden. Trängselkostnaden har PWC beräknat till 1,485 eurocent per tonkm vilket motsvarar cirka 0,14 svenska kronor per tonkm.

Tabell 2.4 Genomsnittliga externa kostnader för väg- och sjötransport i Italien.

Extern effekt	Vägtransport Last 17,1 ton <sup>B</sup>		Sjötransport	
	Eurocent per tonkm	Kronor per tonkm	Eurocent per tonkm	Kronor per tonkm
Luftföroreningar	0,491	0,05	0,181	0,02
Växthusgaser	0,532	0,05	0,15	0,01
Olyckor	0,123	0,01	-	-
Trängsel	1,485	0,14	i. u.	i. u.
Buller	0,009	0,001	i. u.	i. u.
<b>Totalt</b>	<b>2,64</b>	<b>0,25</b>	<b>0,331</b>	<b>0,03</b>

<sup>B</sup> Nettomedelbelastningen för fordon med 3 axlar

1 EUR = 9,6195 SEK (3 okt 2016)

Källa: PWC:s rapport om Marebonus.

I Italien tycks man ha förenklat sitt Eco-bonussystem (Marebonus) jämfört med sitt tidigare stödsystem. Trafikanalys bedömer att en anledning till det förenklade systemet i Italien kan vara hänsyn till den administrativa bördan för den som ansöker om Eco-bonus. Ett enkelt ansökningsförfarande ökar mängden ansökningar och därmed ökar indirekt potentialen för överflyttning.

<sup>13</sup>  $10/17,1 = 0,5848$  och  $0,5848/100 * 9,6195 = 0,06$ .

<sup>14</sup> I vår delrapport redovisas PWC:s belopp, uttryckta i Euro/1000 tonkm.

<sup>15</sup>  $0,58/2,309 = 0,25$

## 2.4 Enkelhet och komplexitet

Det går att se skillnader i komplexitet mellan metoderna i de olika länderna, där Norge tycks ha den mest komplexa metoden, och Italien tycks ha den enklaste metoden. Storbritanniens metod kan sägas ligga mellan Italien och Norge i komplexitet, med några delar gemensamma med Norges system och några delar som är gemensamma med Italiens system.

## 3 En svensk modell

Detta avsnitt beskriver hur en svensk modell av ett Eco-bonussystem föreslås utformas enligt Trafikanalys förslag. Syftet med ett Eco-bonussystem är enligt regeringen att stimulera en överflyttning från lastbilstransporter till sjöfart genom att stötta uppbyggnad av nya sjöfartsrutter eller förbättra befintliga logistikupplägg. Det ska bl.a. bidra till att minska Sveriges utsläpp av klimatgaser och andra luftföroreningar. Dessutom leder överflyttningen till minskad trängsel och olycksrisk på vägarna, liksom till ett minskat vägslitage.

Utgångspunkten för förslaget till utformning är därför att skapa ett system som är attraktivt och har förutsättningar att ge avsedd effekt. Förslaget eftersträvar därför att nå en så hög ersättningsnivå som EU:s regelverk tillåter, för att i så hög grad som möjligt stimulera till överflyttning av gods. En annan del i detta är att eftersträva en enkelhet i systemet som gör det lätt att förstå och förhållandevis lätt att ansöka om medel.

Som tidigare nämnts måste stöd avse genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda, positiva miljöeffekter. Begreppet "miljöeffekter" tillåts enligt EUs riktlinjer ges en lite bredare innebörd och avse externa marginalkostnader, inklusive bl.a. slitage och trängsel. Föreliggande förslag utnyttjar också möjligheten till en sådan bredare definition av miljöeffekter. Marginalkostnadsbilden blir därmed en central förutsättning för systemets utformning och dimensionering.

Trafikanalys bedömer att en svensk modell kan efterlikna de norska riktlinjerna i de flesta avseenden.<sup>16</sup> I vissa avseenden föreslås emellertid enklare lösningar.

### 3.1 Tidsperspektiv

Enligt EU:s riktlinjer måste stödet vara tidsbegränsat och får maximalt utgå för en treårsperiod. Efter den perioden ska projektet kunna leva vidare på egna meriter. Vårt förslag är att stödet görs framtungt så att en större del (hälften) av stödbeloppet delas ut under periodens första tredje och att det sedan trappas av och betalas ut med sjunkande andelar (33 respektive 17 procent) under de senare tredjedelarna. Själva Eco-bonussystemet kan också planeras för en temporär försöksperiod, till exempel fem år, eller tre år som i Norge.<sup>17</sup> Budgeten måste då ta hänsyn till att ansökningar som godkänns under det sista försöksåret ändå får stöd i tre år.

### 3.2 Stödets storlek

De europeiska riktlinjerna om stöd till närsjöfart innebär som nämnts att stödbeloppet bör vara knutet till den samhällsnytta som överflyttningen genererar. Potentialen för överflyttning

---

<sup>16</sup> Kystverkets guide till riktlinjerna finns på verkets hemsida: [www.kystverket.no](http://www.kystverket.no)

<sup>17</sup> Den norska Tilskuddsordningen har en varaktighet på tre år, från februari 2017 till februari 2020. Den 16 februari 2020 är den sista dagen som beslut om stöd kan fattas. Se Kystverkets Retningslinjer punkt 4.

påverkas av hur stort stödbeloppet blir, vilket i sin tur begränsas av sjöfartens externa marginalkostnader.

Detta avsnitt beskriver sjöfartens och lastbilstrafikens uppskattade samhällsekonomiska, externa marginalkostnader. Avsnittet beskriver också sjöfartens uppskattade genomsnittliga driftskostnader. De externa marginalkostnaderna utgör grunden för beräkningen av Eco-bonusstödet, medan maxbeloppet för stödet enligt EU:s riktlinjer är 30 procent av sjötransportens driftskostnad. Vilken betydelse stödet får för överflyttningen av gods från väg till sjöfart kan begränsas av hur stora sjöfartens driftskostnader är.

När det gäller skillnaden mellan lastbilstrafik och sjöfart i externa samhällskostnader per tonkm, är det för svensk del lämpligt att utgå från Trafikanalys uppgifter om externa kostnader för de olika trafikslagen som ändå tas fram och publiceras årligen.<sup>18</sup> Dessa siffror inkluderar externa kostnader för infrastruktur (slitage), olyckor, koldioxid, övriga luftföroreningar och buller. Däremot omfattar de inte trängsel.

Eftersom det är gods som flyttas över från tung lastbil med släp som i första hand kan bli föremål för föreliggande stöd är det mest rimligt att jämföra sjöfart med tung lastbil med släp. De volymer som flyttas över från lastbil utan släp bedöms små och tillåts därför inte påverka beräkningen av stödnivån. Tabell 3.1 visar externa kostnader per tonkm för en tung lastbil utan släp, tung lastbil med släp och för sjöfart år 2016. Skillnaden i extern kostnad mellan sjöfart och tung lastbil med släp var år 2016 således i genomsnitt 0,12 kronor per tonkm (0,17 - 0,047). För detaljer kring beräkningarna hänvisas till Trafikanalys underliggande rapport.

**Tabell 3.1 Externa kostnader för godstrafik i Sverige. Genomsnittliga värden där tätort och landsbygd sammanvägts. Kronor per tonkilometer i 2016 års prisnivå.**

Kronor per tonkm	Tung lastbil utan släp*	Tung lastbil med släp**	Sjöfart
Infrastruktur	0,10	0,06	0,006
Olyckor	0,05	0,01	0,002
Koldioxid	0,14	0,06	0,03
Övriga emissioner	0,03	0,01	0,01
Buller	0,03	0,02	-
<b>Total extern marginalkostnad</b>	<b>0,35</b>	<b>0,17</b>	<b>0,047</b>

\*medellast 5,2 ton

\*\*medellast 18,5 ton

Källa: Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, Trafikanalys Rapport 2017:2.

I de värden som redovisas ovan beaktas befolkningstätheten i Sverige som en parameter vid beräkningen av den samhällsekonomiska kostnaden av "övriga emissioner" (luftföroreningar) och buller.

De externa effekterna för såväl lastbilar som fartyg varierar beroende på storlek och på fordons- respektive fartygstyp. Även den så kallade internaliseringsgraden varierar mellan olika typer av lastbilar och fartyg. Det saknas dock uppgifter för att analysera externa effekter per tonkilometer på en så detaljerad nivå.<sup>19</sup> För att hålla beräkningarna enkla anser

<sup>18</sup> Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, Trafikanalys Rapport 2017:2.

<sup>19</sup> Vissa uppgifter finns över internaliseringsgrad för olika fartygstyper, se *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – bilagor*, Trafikanalys PM 2017:2.

Trafikanalys också att det är lämpligt att använda relativt grova genomsnittliga kostnader per tonkilometer för att beräkna stödets storlek.

#### *Internaliseringsgraden inte relevant*

Som tabell 2.2 ovan visar, räknar man i Storbritannien bort den marginalkostnad som järnvägstrafik (men inte sjöfart) har, samt de skatter som lastbilstrafiken betalar. Det betyder att Storbritannien använder en variant av nettokostnad för lastbilstrafiken, som tar hänsyn till den internaliserade delen av de totala externa kostnaderna. Enligt Trafikanalys bedömning är det snarare hela den externa kostnaden eller miljökostnaden som bör vara utgångspunkten, inte enbart den del som är icke-internaliserad. Motivet till det är att föreliggande stöd ska hjälpa redare att våga att ta nya grepp och satsa på nya lösningar som minskar de externa kostnaderna, genom att kompensera för initiala merkostnader. Det handlar inte om att permanent kompensera för skillnaderna i internaliseringsgrad mellan olika trafikslag. Obalanser i internaliseringsgrad bör istället hanteras genom justering av generella skatter och avgifter. Om detta stöd skulle användas för att åtgärda sådana obalanser skulle dessa per definition återuppträda i takt med att stödet trappas ner och helt försvinner efter tre år.

#### *Marginalkostnaden för trängsel*

Som framgår av avsnitt 2 har man i Norge och Storbritannien tagit fram uppgifter över trängselkostnaden. Några motsvarande svenska uppgifter om den marginella trängselkostnaden i områden med olika befolkningstäthet i Sverige finns inte, och Trafikanalys siffror över transportsektorns marginalkostnader innehåller därför inga uppgifter om trängselkostnaden för lastbils- respektive fartygstrafik.

Såväl i Norge som i Storbritannien tar man hänsyn till trängseln på den väg som lastbils-transporten färdas, men med lite olika metoder. Dessa länder har därför relativt komplicerade samband mellan trafikens externa effekter och Eco-bonusens stödbelopp i det enskilda fallet.

I Norge är andelen tätortstrafik som medför en trängselkostnad vid längre sträckor mindre än 10 procent av sträckan. Däremot har Norge en högre värdering av trängsel än Storbritannien och Italien. Trängselkostnaden utgör därför vid längre sträckor omkring en femtedel av den externa kostnaden.<sup>20</sup>

I Norge har man förenklat för den sökande genom att skapa ett kartverktyg som hjälpmedel för den sökande att göra en preliminär beräkning av det egna stödet. Kartverktyget behöver uppdateras i samband med revidering av de marginella externa kostnaderna, eller vid större förändringar i infrastrukturen som påverkar sträckan mellan två orter. Det är oklart hur och när uppdateringen av kartverktyget är planerad att ske i det norska systemet.

För att minska problemen med uppdatering i Storbritannien, har man istället använt den prognosticerade miljökostnaden för år 2020, men värderad i dagens prisnivå. Det brittiska systemet har inget motsvarande kartverktyg som det i Norge, men beskriver de olika stegen för den preliminära beräkningen i en guide.<sup>21</sup>

Även i Italien räknar man med en trängselkostnad (tabell 2.4 ovan).

Trafikanalys bedömer att dessa komplicerade samband minskar transparensen i systemet och försvårar för den sökande att göra en preliminär beräkning av det egna stödet. Samtidigt

---

<sup>20</sup> På sträckan Trondheim–Oslo är 4 % av sträckan tätort med trängsel, men 24 % av lastbilskostnaden. På sträckan Stavanger–Oslo är 7 % av sträckan tätort med trängsel, men 17 % av kostnaden.

<sup>21</sup> *Guide to the Waterborne Freight Grant (WFG) Scheme*, Department for Transport, April 2015

bedöms trängseln som tidigare nämnts generellt sett vara av liten betydelse för utfallet i ett svenskt system. Trängsel bör därför inte ingå i beräkningen i det svenska systemet.

#### *Hantering av volymgods*

Det föreslås således en stödnivå som i grunden uttrycks i kronor per överflyttad tonkm. När det gäller enhetsgods som containrar och pallar som inte vägs, eller där vikten är svår att mäta, finns det emellertid anledning att tillåta att stöd söks baserat på en genomsnittsvikt för containrar. Det norska systemet kan i denna del tjäna som förebild. I Norge gäller följande omräkningsvärden för volymgods:

**Tabell 3.2 Omräkningsfaktorer för volymgods i Norge**

Volym	Vikt i kg
1m <sup>3</sup>	515
1 pall	740
1 lastmeter	1 250
Semitrailer	17 000
20 fot container	7 500
25 fot container	9 500
40 fot container	15 000
45 fot container	17 000

Källa: Kystverkets Veilder for tilskudd til overføring av gods fra veg til sjö

### **3.3 Stödberättigade sträckor**

Eco-bonussystemet syftar således till att skapa överflyttning bl.a. för att minska vägtrafikens klimat- och miljöeffekter och leda till en effektivisering av transportsystemet. Därför bör Eco-bonusen i princip gynna de projekt som ger störst miljönytta. Att ersätta en kort lastbilstransport med en lång sjötransport medför liten miljönytta. Att ersätta en lastbilstransport med en sjötransport som är lika lång medför relativt stor nytta. Störst nytta blir det om en lång lastbilstransport kan ersättas med en kortare sjötransport.

De länder som har Eco-bonussystem har valt lite olika modeller för att beräkna miljönyttan och därmed grunden för stödet. I UK och Italien baseras stödet på antalet överflyttade tonkilometer med lastbil. Varje överflyttad tonkm ges ett värde som utgör skillnaden i extern kostnad mellan lastbilstrafik och sjöfart. Det betyder att endast lastbilstransportens sträcka utgör underlag för beräkningen.

I Norge utgör såväl lastbilstransportens sträcka som sjöfartsruttens sträcka underlag för beräkningen: Stödet baseras på skillnaden i miljönytta per tonkm mellan å ena sidan hela

lastbilsrutten på norsk mark, å andra sidan hela sjöfartsrutten inom norsk ekonomisk zon.<sup>22</sup> Eftersom en lång sjöfartsrutt ger större sammanlagda externa effekter jämfört med en kort sjöfartsrutt, betyder den norska modellen att en överflyttning från en given lastbilsrutt till en kort sjöfartsrutt medför ett större stödbelopp än en överflyttning till en längre sjöfartsrutt. I Norge tas som nämnts också hänsyn till om lastbilsrutten passerar tätorter med olika befolkningstäthet, vilket ytterligare komplicerar beräkningen.

Vi beskriver nedan, i två exempel, skillnaderna mellan en enkel beräkningsmodell som används i Italien respektive den i Norge. I Norge används ett kartverktyg som för vägsträckor bygger på Google kartverktyg, men för distansberäkning på sjön utnyttjas Kystverkets databas över distanser (distanstabeller). I exemplen nedan är avståndsangivelserna ungefärliga.

### **Exempel 1: Sträckan på land och på sjön är ungefär lika långa**

Transporten som planeras att överflyttas sker mellan Malmö och Södertälje. Lastbilsrutten beräknas till ca 580 km, och sjöfartsrutten till omkring 650 km (ca 350 sjömil).

I den enklare modellen multipliceras lastbilsruttens sträcka med skillnaden i extern kostnad mellan trafikslagen. Som framgått ovan är skillnaden för svenska förhållanden 0,12 kr per tonkm. För 200 ton gods blir stödet med den brittiska/italienska modellen<sup>23</sup>:

$$581 \text{ km} \times 200 \text{ ton} \times 0,12 \text{ kr/tonkm} = 13\,944 \text{ kronor.}$$

$$\text{Stöd per tonkm} = 13\,944 \text{ kr} / (200 \times 650) = 0,11 \text{ kr/tonkm}$$

I den norska modellen blir stödet lika med skillnaden i extern kostnad mellan lastbil och sjöfart:

$$(581 \text{ km} \times 200 \text{ ton} \times 0,17 \text{ kr/tonkm}) - (650 \text{ km} \times 200 \text{ ton} \times 0,047 \text{ kr/tonkm}) = 13\,700 \text{ kr}$$

$$\text{Stöd per tonkm} = 13\,700 / (200 \times 650 \text{ km}) = 0,11 \text{ kr/tonkm}$$

Eftersom avstånden för lastbil respektive sjöfart är ungefär lika lång, blir stödbeloppet ungefär lika stort i båda beräkningsmodellerna.

### **Exempel 2: Sträckan på sjön längre än på land**

Transporten som planeras att överflyttas sker mellan Göteborg och Södertälje. Lastbilsrutten beräknas till ca 437 km, och sjöfartsrutten till omkring 860 km (ca 464 sjömil). I den enklare beräkningsmetoden blir stödet:

$$437 \text{ km} \times 200 \text{ ton} \times 0,12 \text{ kr/tonkm} = 10\,488 \text{ kr}$$

$$\text{Stöd per tonkm} = 10\,488 \text{ kr} / (200 \times 859) = 0,06 \text{ kr/tonkm}$$

Med den norska beräkningsmodellen blir stödet:

$$(437 \text{ km} \times 200 \text{ ton} \times 0,17 \text{ kr/tonkm}) - (859 \text{ km} \times 200 \text{ ton} \times 0,047 \text{ kr/tonkm}) = 6\,800 \text{ kr}$$

$$\text{Stöd per tonkm} = 6\,800 \text{ kr} / (200 \text{ ton} \times 859 \text{ km}) = 0,04 \text{ kr per tonkm}$$

Eftersom sjöfartsrutten är relativt lång, och sjöfartens miljöpåverkan därför relativt stor, blir stödet mindre enligt den norska beräkningsmodellen.

<sup>22</sup> Kystverkets veileder punkt 10.1

<sup>23</sup> Mängden gods har ingen annan betydelse för jämförelsen än att det påverkar storleksordningen på stödet.

De bägge exemplen illustrerar att utfallet kan skilja påtagligt beroende på vilket anslag som används för att göra stödberäkningar. Trafikanalys förespråkar enkelhet, vilket talar för det italienska snarare än för den norska beräkningsmetoden. I exemplen ger också den enklare modellen kraftigare styreffekt. Det kan tyckas att den italienska modellen leder till "överkompensation" när externa effekter för sjötransporten inte inkluderas.

I Sverige skulle det åtminstone teoretiskt kunna stimulera till att lastbilstransporter som går tvärs över landet ersätts med sjötransporter som går runt Skåne. Kanske skulle rent av miljökostnaderna i ett sådant teoretiskt fall öka. Det finns emellertid generella styrmedel och transportekonomiska realiteter som gör att transporter i sådana relationer sannolikt ändå inte är de utvecklade. Om de utvecklade är det per definition knappast något problem: Alla transporttjänster som ges stöd ska på sikt kunna konkurrera på egna meriter och utgör därmed rimligen en effektiv del av transportsystemet.

Den norska beräkningsmodellen är förvisso på sitt sätt logisk, men den logiken speglar inte nödvändigtvis huvudpoängen med Eco-bonus. Syftet är att hjälpa långsiktigt hållbara lösningar över tröskeln till introduktion, inte att kompensera för skillnader i internaliseringsgrad. Att skapa balanserade generella ekonomiska incitament är snarare en fråga om att utveckla transportpolitikens s.k. kostnadsansvar.

En enkel beräkningsmodell som enbart utgår från lastbilstransportens sträcka, kräver inte något hjälpmedel för beräkning av sjötransportens sträcka.

### 3.4 Kriterier för uppgradering av befintliga sjötransporter

I Norge liksom i andra länder omfattar stödet nya sjötransporter eller uppgradering av befintliga. Vad som utgör en uppgradering av en befintlig sjötransport är också en fråga som EU inte reglerar. Trafikanalys bedömer att Norge har relativt generösa bedömningskriterier som kan tjäna som förebild i ett svenskt system. Generösa kriterier för vad som räknas som uppgraderingar ger en bredare bas av potentiella projekt och därmed för överflyttning. I det norska Eco-bonussystemet kan följande förändringar av en sjötransport räknas som uppgraderingar<sup>24</sup>:

- Ökad kapacitet
- Högre transportkvalitet
- Högre frekvens
- Ändrad tidpunkt för ankomst eller avgång
- Reducerad transporttid

Trafikanalys föreslår således att dessa kriterier också tillämpas i Sverige.

---

<sup>24</sup> Kystverkets veileder, punkt 6.2



## 3.5 Hamnar inom EES

I Norge liksom i Storbritannien och i Italien ska de nya, eller uppgraderade, sjötransporterna omfatta transporter mellan hamnar som ligger inom EES. EU-kommissionens godkännande av detta innebär en utvidgning av de ursprungliga riktlinjerna, enligt vilka endast hamnar inom medlemsstaternas territorium var tillåtna. Det innebär framförallt att transporter till och från Norge kan omfattas. Gränsdragningen innebär däremot att St. Petersburg och Kaliningrad utesluts. Ingenting hindrar dock att dessa hamnar ingår i transportslingor som även omfattar hamnar inom EES. Därmed skulle de specifika kostnaderna för att inkludera St. Petersburg och Kaliningrad minska.

## 3.6 Svensk hamn måste angöras

Det finns lastbilstransporter som går på svensk mark men som inte lossar eller lastar inom Sverige, så kallade transittransporter. Transittrafiken utgör cirka 4 procent av det utrikes transportarbetet med lastbil, eller cirka 0,4 procent av det totala transportarbetet med lastbil. Syftet med Eco-bonus är att styra mot överflyttning av gods från svenska vägar till sjöfart. Om det kan visas att ett projekt leder till att transitgods överflyttas från svenska vägar till sjöfart via svensk hamn kan det tyckas att projektet i princip skulle kunna komma i fråga för Eco-bonus.

Eco-bonussystemen i andra länder har dock ett krav på att en sjöfartsrutt måste inkludera minst en nationell hamn för att kunna komma i fråga för Eco-bonusstöd. Trafikanalys föreslår att detta också ska vara ett krav i det svenska systemet. Ett stöd som också inkluderade transittrafik på annat sätt skulle innebära ett direkt stöd till utländsk produktion och konsumtion på ett sätt som vore svårmotiverat. Det skulle visserligen minska trafikens externa effekter i Sverige, men det skulle också utgöra ett stöd till utländska ekonomier som dessutom skulle kunna vara till nackdel för verksamhet i Sverige. Det skulle exempelvis vara ett stöd till andra länders transportsystem som indirekt också skulle kunna missgynna svenska hamnars internationella konkurrenssituation.

## 3.7 Behöver andra stöd räknas in?

Av riktlinjerna (punkt 4, fotnot 6) framgår att "när det gäller gemenskapsbidrag eller stöd från olika stödordningar, gäller taket på 30 procent [av driftskostnaden] summan av det sammanlagda stödet respektive bidraget." Trafikanalys uppfattning är att det innebär att sjöfartsstöd och tonnageskatt ska inkluderas under taket. Norges regler innebär också en sådan ordning: Skilda stöd ska ackumuleras.<sup>25</sup> Däremot bedöms inte taket avseende maximala investeringskostnader påverkas av dessa andra stödformer.

Sjöfartsstödet uppgår i genomsnitt till 30-35 miljoner kronor per år för de svenska rederier som får sjöfartsstöd och motsvarar sjömännens skatt på sjöinkomst, samt kostnader för arbetsgivaravgifter och allmän löneavgift.<sup>26</sup> Sjöfartsstödet utgör därmed omkring 50 procent av rederiets besättningskostnader. Hur stor andel av sjöfartsstöd respektive eventuell tonnageskattesubvention som är hänförlig till Eco-bonusprojekt i fråga kommer att variera. Om

<sup>25</sup> Se Kystverkets veileder sid 1 om "kumulering".

<sup>26</sup> Trafikanalys (2015), *Sjöfartsstödet effekter 2014*, Rapport 2015:16

en helt ny linje dras igång är det en situation, medan det rimligen är en helt annan situation exempelvis om ytterligare en hamn läggs till ett omlopp. Att andra stöd ska beaktas kräver att den sökande uppger hur mycket (ytterligare) sjöfartsstöd respektive tonnageskattesubvention som förväntas och som bör kopplas till det projektet ansökan avser. Att andra statsstöd ska räknas under taket påverkar inte direkt konkurrenssituationen för svenskflaggat tonnage gentemot fartyg i andra register eftersom även deras eventuella stöd ska räknas in.

Frågan om hur andra stödformer ska hanteras förtjänar fortsatt uppmärksamhet i den fortsatta beredningen.

### 3.8 Vem är stödmottagare?

En annan viktig fråga är vem som ska erhålla stödet i praktiken. För det första ska stödet gå till redaren. För det andra måste redaren vara etablerade i gemenskapen. I Norge kan en projektgrupp eller ett konsortium söka bidrag, men pengarna betalas ut till redaren. I Italien har man ställt krav på redaren att betala minst 70 procent av sitt stöd vidare till sina (större) kunder (varuägarna) i form av kontanta medel.

Föreningen Svensk sjöfart har i kontakter med Trafikanalys sagt sig kunna se vissa fördelar, för såväl redarna som för transportsektorn som helhet, med den italienska modellen att stödet (indirekt) går till varuägarna eller transportköparna, snarare än till redarna.

Trafikanalys kan också se att det kan spela viss roll om stödet betalas ut till redare eller till deras kunder. Det europeiska regelverket är emellertid klart – stödet ska gå till redaren. Samtidigt kan vi konstatera att det inte är något som hindrar att redaren, som en del i sitt affärsupplägg, väljer att föra vidare allt eller en del av stödet till kunder.

### 3.9 Budget för Eco-bonussystemet

Den grundläggande logiken med ett stöd som detta är att staten i budgeten avsätter ett årligt belopp för ändamålet. Om det avsatta beloppet tar slut under året kan inte ytterligare sökanden ges stöd med mindre än att ytterligare medel skjuts till. Om en del av budgetposten däremot inte används, återförs pengarna till statskassan.

En viktig förutsättning för ett Eco-bonussystem i Sverige är att det finns en potential för nya sjötransporter som kan flytta över gods från lastbilstrafik till sjöfart. Potentialen för sjöfart och de stödbelopp som de nya sjötransporterna kan erhålla, påverkar i sin tur bedömningen av hur stor budget som kan vara rimligt för ett Eco-bonussystem i Sverige. Vid bedömning av potentialen är det viktigt att beakta att ett Eco-bonussystem inte förändrar rederiernas kostnadsbild i grunden. De tjänster som utvecklas ska på några års sikt kunna klara sig utan stöd givet de generella villkor som gäller på marknaden. Baserat dels på utvecklingen av närsjöfarten i Sveriges närområde de senaste åren, dels på intervjuer med branschföreträdare, instämmer Trafikanalys i Sjöfartsverkets bedömning att det finns en potential för närsjöfart bl.a. mellan kontinenten och svenska hamnar norr om Södertälje.<sup>27</sup>

När det gäller uppgradering av befintliga sjötransportrutter, som ett Eco-bonussystem också riktar sig till, bedömer Trafikanalys att potentialen på kort sikt är större än för nya linjer. Ett

<sup>27</sup> Sjöfartsverket (2016), bilaga 4, *Godsflöden och logistik*

Eco-bonussystem kan öka förutsättningar för nya samarbeten som kan bidra till att förbättra kapacitetsutnyttjandet inom sjöfarten och skapa en överflyttning från väg till sjö.

Baserat på anslagsnivåerna i Norge respektive UK och en allmän bedömning av förutsättningarna i Sverige är Trafikanalys bedömning att ett rimligt sådant belopp initialt kan vara 30 miljoner kronor per år. I takt med att stödsystemet implementeras skapas successivt bättre möjligheter att bedöma rimlig nivå på anslaget.

## 3.10 Administration

Den sökande kan mycket enkelt göra en bedömning av vilket stödbelopp som ett överflyttningsprojekt skulle medföra, så länge man vet mängden gods och de orter mellan vilka lastbilstrafiken ersätts.

Vid lastbilsrutter med lastning och lossning av gods på flera orter, kan den sökande i Norge utgå från en representativ lastningsort respektive destinationsort. Detsamma bör kunna gälla även i ett svenskt system, då den sökande förväntas inkomma med en preliminär beräkning. Den slutliga beräkningen kan göras i efterhand och medföra en justering av stödet så att det överensstämmer med det faktiska utfallet.

Trafikanalys bedömer att Trafikverket med ett trafikslagsövergripande uppdrag och sin kompetens är en lämplig myndighet att ansvara för administration av ett Eco-bonussystem.

Eco-bonussystemet faller väl inom ramen för Trafikverkets generella uppdrag att skapa förutsättningar för ett samhällsekonomiskt effektivt, internationellt konkurrenskraftigt och långsiktigt hållbart transportsystem. Verket har också en trafikslagsövergripande kompetens och hanterar flera, i någon mån, liknande stödsystem. Det gäller bland annat upphandling av transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik (trafikavtal), driftbidrag till icke statliga flygplatser, statligt stöd för hållbara stadsmiljöer (stadsmiljöavtal) och sjöfartsstöd. Det sistnämnda hanteras av den särskilda delegationen för sjöfartsstöd vid Trafikverket som är särskilt reglerad i verkets instruktion.<sup>28</sup> Trafikanalys uppfattning är dock att Eco-bonussystemet inte bör hanteras av delegationen för sjöfartsstöd. Uppdraget att hantera systemet bör ges en allmän utformning och frågan om var i Trafikverkets organisation det ska hanteras bör lämnas till verket att avgöra.

Det norska Kystverket har under årets fem första månader förbrukat omkring 500 000 norska kronor på information, annonsering, textbearbetning och rådgivning (till sökande). Kystverket har under samma period mottagit 12 ansökningar på sammanlagt 210 miljoner norska kronor, det vill säga i genomsnitt 17,5 miljoner per ansökan. Tilldelningen ska avgöras innan 30 juni.

Om den svenska administrationen skulle efterlikna den norska, skulle årliga kostnader därmed kunna uppskattas till omkring 1,2 miljoner norska kronor, åtminstone det första året. Då den norska sjöfarten kan väntas ha en större relativ konkurrensfördel i Norge, jämfört med vad sjöfarten har i Sverige, kan mängden ansökningar väntas vara lägre i Sverige. Det kan innebära lägre administrationskostnader i Sverige jämfört med Norge. Å andra sidan kräver det svenska systemet sannolikt utvecklingskostnader som inte omfattas av den löpande administrationen. En rimlig bedömning kan vara att administrationen kan kräva i storleksordningen 1,5 miljoner kronor per år. Frågan behöver emellertid analyseras vidare.

---

<sup>28</sup> Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket, 13 a §

## 3.11 Författningsstöd

Enligt Trafikanalys bedömning faller en eventuell reglering om Eco-bonussystem inom regeringens så kallade restkompetens och kan meddelas i en förordning.<sup>29</sup> Trafikanalys föreslår därför att ramen för ett nationellt system för Eco-bonus ska anges i en ny Ecobonus-förordning med vissa övergripande regler som baseras på underlaget i föreliggande rapport. Förordningen kan innehålla hänvisningar till EU:s statsstödsregler och EU:s riktlinjer för stöd till närsjöfart samt ett bemyndigande för den administrativa myndigheten att meddela närmare föreskrifter.

Som ett komplement till förordningen bör den administrativa myndigheten ges i uppdrag i sin instruktion att administrera Eco-bonussystemet inklusive ansökningar. Den administrativa myndigheten bör för sina föreskrifter och/eller allmänna råd hämta vägledning i förslagen i denna rapport, och i utformningen av de norska reglerna<sup>30</sup> och/eller det norska Kystverkets vägledning för ansökningar.<sup>31</sup>

## 3.12 Ett exempel

I detta avsnitt illustrerar vi förslaget Eco-bonussystem baserat på en fallstudie som Sjöfartsverket redovisat. Det är ett sjöfartsupplägg som flyttar över gods från väg till roro-trafik.<sup>32</sup>

### Fallstudie Travemünde – Södertälje

Sjöfartsverket presenterar i sin rapport en fallstudie där roro-trafik ersätter lastbilstrafik. Den befintliga transporten går idag från Travemünde till Trelleborg med roro-sjöfart och därefter till Södertälje med lastbil. Alternativet skulle vara roro-trafik direkt från Travemünde till Södertälje. Tabell 3.3 visar uppgifter för fartyget som används för roro-trafik mellan Travemünde och Södertälje. Fartyget kan ta i genomsnitt 116 trailers á 19 ton vilket betyder 2 200 ton per enkel resa och fartyget skulle kunna göra två anlöp till Södertälje per vecka. Fyllnadsgraden för fartyget beräknas vara 80 procent.

---

<sup>29</sup> 8 kap. RF.

<sup>30</sup> *Retningslinjer for tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø*, <http://kystverket.no/link/71be4c1d93444f87b056680cca25d6af.aspx>

<sup>31</sup> *Kystverkets veileder for tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø*, <http://kystverket.no/link/68d44d9f645f4d4b83c3e9ccc9cfb726.aspx>

<sup>32</sup> Sjöfartsverket (2016), bilaga 7, *Fallstudier*

Tabell 3.3 Uppgifter för referensfartyg Travemünde – Södertälje

Bruttodräktighet	20 544 brutto
Lastkapacitet	12 870 dödviktston
Hastighet	18 knop
Besättning	13 personer
Lastkapacitet	145 trailers/TEUs (å 19 ton)
Antal trailers per resa	116 (fyllnadsgrad 80 %)
Frekvens per vecka	2
Omlopp per månad	8

Källa: Sjöfartsverket (2016), bilaga 1, *Fallstudier*, s 13

Tabell 3.4 Jämförelse mellan två alternativa transportlösningar på sträckan Travemünde-Södertälje

	Trafikslag	Kostnad (kr/mil)	Sträcka (mil)	Total kostnad (kr)
1. Nuläge (intermodalt)	Lastbil	115	60	7 015
	Fartyg	364	15	5 465
	<i>Genomsnitt</i>	<i>166</i>		
	<i>Summa</i>		<i>75</i>	<i>12 480</i>
2. Alternativ (sjöfart)	Fartyg	82	79	6 486

Källa: Sjöfartsverket (2016), bilaga 7, *Fallstudier – Kust och närsjöfart*

Sträckan är 795 km (430 sjömil) för fartyget och 612 km för lastbilstransporten från Trelleborgs hamn till Södertälje. Tabell 3.4 visar en jämförelse mellan de båda alternativa transportuppläggen.

Ersättning utgår i proportion till den godsmängd som flyttas över från väg till sjöfart. Här räknas med att samma mängd gods fraktas vid de bägge transportlösningarna. Beräkningen sker här på månadsbasis.

Vi antar att en lastbil med släp tar två trailers/containerar (TEU:s) motsvarande sammanlagt cirka 40 ton gods per resa. Tomtransporter flyttar inget gods och är inte stödberättigade. Gods på lastbil i returtrafik, som inte kan flyttas över till fartyg, påverkar inte utfallet. Gods på lastbil i returtrafik som kan flyttas över räknas däremot.

Räknat från "sjösidan" uppgår mängden *överflyttat* transportarbete till 10,8 miljoner tonkm per månad (2 200 ton \* 2 resor/vecka \* 4 veckor/månad å 612km). Eco-bonusen skulle då uppgå till 0,12 kr/tonkm \* 10,8 miljoner tonkm = 1,3 miljoner kronor per månad. Det betyder att för denna nya sjöfartstjänst skulle den årliga Eco-bonusen kunna uppgå till omkring 15 miljoner kronor.

En nästa fråga är om en sådan ersättning skulle överskrida de takregler som finns i EU-riktlinjerna. Eco-bonusen får som nämnts inte överstiga 30 procent av driftskostnaderna (transportkostnaderna). Baserat på uppgifter från Trafikverket (ASEK) och Sjöfartsverket kan vi för ovanstående rorofartyg grovt uppskatta driftskostnaderna per månad till följande:

Distansberoende	$121 \text{ kr/km} * 795 \text{ km} * 8 \text{ (per mån)} = 769\,560 \text{ kr}$
Tidsberoende	$18 \text{ knop} * 430 \text{ sjömil} = 24 \text{ timmars transporttid}$ $4058 \text{ kr/timme} * 24 \text{ timmar} * 20 \text{ dygn} = 1,9 \text{ miljoner kr}$
Hamnavgifter	$59 \text{ kr/ton} * 2\,200 \text{ ton} * 8 = 1\,038\,400 \text{ kr}$

Dessa kostnader summerar till cirka 3,7 miljoner kr per månad. I detta fall uppges farleds- och lotsavgifterna ligga på sammanlagt cirka 6 procent.<sup>33</sup> Läger vi till dessa som ett schablonbelopp blir det totalt cirka 4 miljoner kr per månad. Eco-bonusen skulle i detta fall utgöra ett bidrag på 1,3/4 miljoner kronor (33 procent). Ersättningen får därför i detta fall högst utgå med 1,2 miljoner kr, vilket är 30 procent av den uppskattade driftskostnaden. Om rederiet lyfter sjöfartsstöd eller är med i systemet för tonnageskatt blir ersättningsbeloppet, till följd av stödtaket, lägre än 1,2 miljoner.

Sammanfattningsvis kan konstateras att exemplet illustrerar ett fall där Eco-bonus kan ha betydelse. Det nya upplägget kan i grunden räknas hem ekonomiskt och ha förutsättningar att leva vidare efter tre år och stödet kan fungera som en initial stimulans att våga utveckla och implementera tjänsten.

---

<sup>33</sup> Sjöfartsverket (2016), bilaga 7, *Fallstudier – Kust och närsjöfart*, s. 14.

## 4 Konsekvenser

### 4.1 Effekter på statsbudgeten

#### Anslagets storlek

Det förslag till Eco-bonus som föreslås innebär en utgift i statsbudgeten på 30 miljoner kronor per år. En del av detta, uppskattningsvis 1,5 miljoner kronor per år, utgörs av administrativa utgifter för ansvarig myndighet.

#### Fördelning av det sammanlagda stödbeloppet per år i budgeten

Om vi antar att budgeten räcker till 1 projekt per år visar tabell 4.1 hur Eco-bonussystemet leder till en fördelning av det sammanlagda stödbeloppet över åren.

Tabell 4.1 Illustration av ackumulering av stödbelopp i förhållande till årlig budget på 1 projekt per år.

	År 1	År 2	År 3	År 4	År 5	År 6	Totalt stöd
Projekt 1	50	33	17				100
Projekt 2		50	33	17			100
Projekt 3			50	33	17		100
Projekt 4				50	33	17	100
Årlig budget	50	83	100	100	50	17	

#### Minskade skatteintäkter från lastbil

Ett Ecobonus-system syftar till att stimulera överflyttning av gods från lastbilstrafik till sjöfart. Ju mer gods som flyttas över, desto mer minskar lastbilstrafiken i förhållande till hur transportvolymerna annars hade varit, förutsatt att fyllnadsgraden inte minskar eller att det sker andra förändringar. Med minskad lastbilstrafik följer minskade drivmedelsskatteintäkter. Den genomsnittliga rörliga beskattningen (energi- och koldioxidskatt) av svenska tunga lastbilar, tankade i Sverige, har bedömts vara 10 till 13 öre per tonkm.<sup>34</sup> En inte obetydlig del av de lastbilstransporter som flyttas över skulle annars ha skett med fordon som tankat i andra länder och en del med utländska fordon som betalar fordonsskatt i andra länder. Det gäller i synnerhet när internationell lastbilstrafik flyttas över till sjöfart. Hela skattebortfallet sker därför inte i Sverige.

Även intäkterna från vägavgifter för tunga fordon (s.k. Eurovinjett) och fordonsskatt kan i princip sjunka något, men bedöms bli av mycket ringa betydelse i sammanhanget.

<sup>34</sup> Trafikanalys (2017), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*, s. 25.

## Minskat vägslitage

Minskad lastbilstrafik innebär minskat vägslitage. Det innebär i sin tur att Trafikverkets utgifter för drift och underhåll sjunker något. Omfattningen på den effekten bör överslagsvis kunna kvantifieras med hjälp av föreliggande estimat av den tunga vägtrafikens marginella slitageeffekter. Den minskade slitagekostnaden kan sålunda uppskattas till 6 öre per tonkm.<sup>35</sup>

## Ökade sjöfartsavgifter

Ökad sjöfart innebär att statens intäkter i form av farledsavgifter och sannolikt även lotsavgifter ökar något. Dessa intäkter debiteras av Sjöfartsverket och finansieras myndighetens verksamhet. Någon direkt påverkan på statsbudgeten sker därför inte.

## 4.2 Effekter på de transportpolitiska målen

Enligt uppdraget ska vi beröra frågan om hur ett eventuellt Eco-bonussystem på ett kostnadseffektivt sätt kan bidra till att beslutade miljömål nås.

### Samhällsekonomisk effektivitet

Den grundläggande logiken i det stöd som här diskuteras är att det ska stimulera till nytänkande och hjälpa nya lösningar över tröskeln till implementering. Eftersom dessa lösningar ska vara självfinansierande på medellång sikt (från år 4) talar mycket för att sådana förändringar är effektiva. Samtidigt bidrar de generellt sett till att begränsa miljöpåverkan och andra externa effekter. Dessa nya sjötransporttjänster bidrar i dagsläget både till en utveckling av transportsystemet i riktning mot samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet.

Ett sätt att diskutera effekter av stödet på samhällsekonomisk effektivitet kan också vara att jämföra hur väl de aktuella trafikslagen är internaliserade. Betalar trafiken för sina samhällsekonomiska kostnader? Enligt Trafikanalys beräkningar är den icke-internaliserade externa marginalkostnaden i genomsnitt 6 öre per tonkm för tung lastbil med släp och 1,5 öre per tonkm för sjöfart.<sup>36</sup> Det betyder att för varje tonkm som flyttas över från lastbil till sjöfart finns det anledning att förvänta sig att effektiviteten förbättras.

### Miljö<sup>37</sup>

De transportpolitiska målen inkluderar ett hänsynsmål som omfattar miljö, klimat, hälsa och säkerhet.

När gods flyttas över från lastbil till sjöfart minskar normalt utsläppen av koldioxid. Tabell 3.1 över externa effekter visar att lastbil med släp beräknas ha en kostnad för koldioxid på 0,06 kr/tonkm och lastbil utan släp en kostnad på 0,14 kr/tonkm. Sjöfarten beräknas samtidigt ha en kostnad på 0,03 kr/tonkm för koldioxid, vilket således är hälften av kostnaden för lastbil med släp, och en femtedel av kostnaden för lastbil utan släp. För varje tonkm som flyttas över från lastbil med släp till sjöfart blir det en halvering av koldioxidutsläppen förutsatt att distansen för de bägge transportalternativen är de samma. I Norge har man kommit fram till

<sup>35</sup> Trafikanalys (2017) *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*, s. 21.

<sup>36</sup> Trafikanalys (2017) *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*, tabell 2.5

<sup>37</sup> Beskrivningen i avsnittet baseras på Trafikanalys rapport *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*, s. 19 f.f.



likartade resultat.<sup>38</sup> I den utsträckning det sker överflyttningen från lastbilar utan släp, blir minskningen av koldioxidutsläppen större. Det är effektivare ur klimatsynpunkt att flytta över gods från lastbil utan släp till sjöfart, men det är inte rimligt att tro att det är den mest näraliggande anpassningen.

De samhällsekonomiska kostnaderna för övriga emissioner är, räknat per tonkm, i samma storleksordning för sjöfart som för lastbil med släp. Vid en överflyttning från en kortare lastbilstransport till en längre sjöfartstransport kan emissionskostnaderna öka.

Ser vi till alla de externa effekter som ingår i Trafikanalys beräkningar i tabell 3.1 ovan, innebär överflyttningen till sjöfart grovt räknat en minskning av de externa effekterna med omkring 70 procent.

Vi kan i detta sammanhang också relatera till det nyckeltal för ersättning vid överflyttning som vi föreslår, som är 0,12 kronor per tonkm. Det nyckeltalet illustrerar just att dessa effekter, i en vid mening, blir påtagligt mindre med sjöfart än med lastbil. För varje tonkm som flyttas över minskar den samhällsekonomiska marginalkostnaden med 0,12 kronor. Med andra ord så motsvaras miljövinsten av det stöd som utgår.

---

<sup>38</sup> DNVGL/Norges Rederiforbund (2016), *Klimaeffekter ved overføring av gods fra vei til sjø*

# Referenser

- DNVGL/Norges Rederiforbund (2016), *Klimaeffekter ved overføring av gods fra vei til sjø*, Rapport 2016-460, rev. 1, 2016-09-23, <https://www.rederi.no/aktuelt/2016/store-klimagevinster-ved-godsfrakt-til-sjos/>
- EUF-fördraget, Europeiska Unionens Fördrag, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=celex%3A12012E%2FTXT>
- Förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket, [http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2010185-med-instruktion-for\\_sfs-2010-185](http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2010185-med-instruktion-for_sfs-2010-185)
- Mål C-464/09 P, Holland Malt BV mot kommissionen, <http://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=en&jur=C,T,F&num=C-464/09P&td=ALL>
- Förordning (EU) nr 1407/2013 av den 18 december 2013 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt på stöd av mindre betydelse, <http://www.notisum.se/rnp/eu/lag/313R1407.htm>
- GBER, General Block Exemption Regulation, [http://ec.europa.eu/competition/state\\_aid/legislation/block.html](http://ec.europa.eu/competition/state_aid/legislation/block.html)
- Guide to the Waterborne Freight Grant scheme, Department for Transport, Storbritannien, April 2015 <https://www.gov.uk/government/publications/waterborne-freight-grant-scheme-guide-2015-to-2020>
- Kystverket (2017), *Retningslinjer for tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø*, <http://kystverket.no/link/71be4c1d93444f87b056680cca25d6af.aspx>
- Kystverket (2017), *Kystverkets veileder for tilskudd til overføring av gods fra veg til sjø*, <http://kystverket.no/link/68d44d9f645f4d4b83c3e9ccc9cfb726.aspx>
- Lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler, <http://www.notisum.se/rnp/sls/fakta/a0130388.htm>
- Meddelande C(2004) 43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (2004/C 13/03), [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=uriserv:OJ.C\\_.2004.013.01.0003.01.SWE&toc=OJ:C:2004:013:TQC](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2004.013.01.0003.01.SWE&toc=OJ:C:2004:013:TQC)
- PWC:s rapport om Marebonus, *Misure di supporto al trasporto ferroviario di merci. Analisi a supporto della risposta alle autorità europee*, September 2016, [http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=27857](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=27857)
- Rådets förordning (EG) nr. 659/1999, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/ALL/?uri=CELEX:31999R0659>
- Rådets förordning 2015/1589, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A32015R1589>
- Rådets förordning (EG) nr 1382/2003 (EUT L 196, 2.8.2003), <http://www.notisum.se/rnp/eu/lag/304R0788.htm>
- Sjöfartsverket (2016), bilaga 4, *Godsflöden och logistik*, <http://www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Farleder-och-underhall/Uppdrag-for-okad-kust-och-inlandssjofart/>

- Sjöfartsverket (2016), bilaga 7, *Fallstudier – Kust och närsjöfart*,  
<http://www.sjofartsverket.se/sv/Sjofart/Farleder-och-underhall/Uppdrag-for-okad-kust--och-inlandssjofart/>
- Trafikanalys (2017), Eco-bonus för sjöfart – delredovisning, PM 2017:6,  
<http://www.trafa.se/sjofart/eco-bonus-for-sjofart-6433/>
- Trafikanalys (2017), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader*, Trafikanalys Rapport 2017:2, <http://www.trafa.se/sjofart/transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader---rapport-2017-6404/>
- Trafikanalys (2017), *Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader – bilagor*, Trafikanalys PM 2017:2, <http://www.trafa.se/sjofart/transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader---rapport-2017-6404/>
- Trafikanalys (2016), *Sjöfartsstödets effekter 2015*, Rapport 2016:17,  
<http://www.trafa.se/sjofart/sjofartsstodets-effekter-2015-5187/>

# Bilaga – Uppdraget

2017-03-02  
N2017/01674/MRT**Näringsdepartementet**Trafikanalys  
Torsgatan 30  
113 21 Stockholm

## Uppdrag att utreda förutsättningarna för ett ECO-bonussystem för sjöfarten

### Regeringens beslut

Regeringen uppdrar åt Trafikanalys att utreda förutsättningarna för att införa ett tillfälligt ECO-bonussystem i Sverige för att stimulera överflyttning av gods från väg till sjöfart, som minskar utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar.

I uppdraget ingår att redogöra för utformningen och erfarenheterna av ECO-bonussystemen i Italien, Storbritannien och Norge och att därefter föreslå hur ett motsvarande system skulle kunna utformas och administreras i Sverige.

I uppdraget ingår också att utreda och redovisa hur ett eventuellt ECO-bonussystem kan bidra till en kostnadseffektiv uppfyllelse av beslutade miljömål. I redovisningen ska även ingå bedömningar över ECO-bonusens samhällsekonomiska effektivitet och potentiella ekonomiska konsekvenser för statsbudgeten, inklusive kostnaderna för administrationen av ett system.

Trafikanalys ska fortlöpande informera Regeringskansliet (Näringsdepartementet) om hur arbetet fortskrider. En skriftlig delredovisning av uppdraget ska lämnas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 10 april 2017. En slutredovisning av uppdraget med kostnadsberäkningar ska lämnas till Regeringskansliet (Näringsdepartementet) senast den 30 maj 2017.

## Skälen för regeringens beslut

Regeringen menar att en överflyttning av godstransporter från väg till sjö kan bidra till att uppnå klimatmålsättningarna. Mot den bakgrunden bör Trafikanalys ges i uppdrag att utreda om ett tillfälligt ECO-bonussystem i Sverige är ett samhällsekonomiskt motiverat sätt att uppnå de målsättningarna.

Syftet med ett eventuellt ECO-bonussystem är att flytta gods från väg till sjöfart genom att i ett inledande skede stödja nya intermodala transportlösningar och kompensera för de merkostnader som kan vara förenade med att etablera nya sjötransportlösningar som en del av en transportkedjan.

Regeringen menar att en överflyttning av godstransporter från väg till sjö kan minska klimatutsläppen. Samtidigt är det viktigt att sjöfarten fortsätter att miljöanpassas för att bidra till att miljökvalitetsmålen kan nås. Det skulle också kunna bidra till minskad påverkan av andra utsläpp till miljön.

På regeringens vägnar



Anna Johansson



Stefan Andersson

Kopia till

Statsrådsberedningen/SAM

Finansdepartementet/BA

Miljö- och energidepartementet/NM och KL

Näringsdepartementet/KSR





Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.