



Miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart (Eko-bonus)

Anvisning för sökanden

Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart (Ekobonus) Anvisning till sökanden

Författare: Björn Garberg och Ulrika Rangli Eklund

Dokumentdatum: 2020-02-24

Version: 1.0

Kontaktperson: Ulrika Rangli Eklund

Publikationsnummer: 2020:069

ISBN: 978-91-7725-603-8

Omslagsbild: Jim Pettersson, Sjöfartsverket

Innehåll

INLEDNING	4
Syftet med miljökompensationen	4
Stödmottagare	5
När miljökompensation inte kan utgå	5
Varaktighet och budget	5
Begrepp och definitioner	6
ÄRENDEHANTERING	8
Ansökan	8
Bedömning av ansökan	9
Trafikverkets beslut om miljökompensation	9
Utbetalning av miljökompensationen	10
Hinder mot utbetalning	10
Överklagande av Trafikverkets beslut	10
FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR MILJÖKOMPENSATION.....	11
Definition av sjötransportupplägg	11
Konkurrens- och marknadsbedömning.....	11
Ekonomisk bärkraftighet	12
Miljöeffekter	12
KRITERIER FÖR BERÄKNING AV MILJÖKOMPENSATION.....	13
Beräkning av stödgrundande belopp.....	13
Beräkning av sträcka	15
STÖDBERÄTTIGADE KOSTNADER.....	16
Kostnader som ska redovisas i ansökan och vid uppföljning.....	16
Miljökompensation som maximalt kan utgå för projektet.....	17
Exempel på stödberättigade kostnader	20

Inledning

Miljökompensation är ett ekonomiskt stöd som redare kan få för åtgärder som leder till att gods överflyttas från vägtransporter på det svenska vägnätet till sjötransporter. Höga kostnader för etablering och uppstart av trafik och låga godsvolymer i den första fasen kan annars utgöra ett hinder mot etablering av nya sjötransportupplägg.

Miljökompensationen kan ges för nya sjötransporter samt för förbättringar av befintliga sjötransporter och baseras på det transportarbete i tonkilometer som det överflyttade godset skulle ha transporterats på lastbil inom Sverige. Den som ansöker om miljökompensation ska kunna visa hur projektet bidrar till att gods överflyttas från väg till sjöfart, att sjötransportupplägget är i behov av stöd för att kunna genomföras och att åtgärden är kommersiellt bärkraftig efter det att projektet har slutförts.

Miljökompensationen får ges för:

- max 30 % av driftskostnaderna för det aktuella sjötransportupplägget.
- max 10 % av kostnaden för inköp av utrustning för omlastning för att tillhandahålla sjötransportupplägget.

Det är inte möjligt att i samma projekt kombinera dessa båda.

För att underlätta för sökanden att ansöka om miljökompensationen har Trafikverket tagit fram Miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart - anvisning för sökanden, publikation 2018:184.

Syftet med miljökompensationen

Miljökompensationen syftar till att stimulera överflyttning av godstransporter från svenska vägar till sjöfart samt att minska utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser. Stödet förväntas i det enskilda fallet bidra till en nettoökning i överfört gods från väg till sjöfart.

Miljökompensationen ska avse genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter. Stödet kan endast beviljas för ett projekt per sjötransportupplägg. Projektet får inte förnyas, förlängas eller upprepas med ytterligare miljökompensation utan förväntas efter projektets slut övergå i normal drift. Stödet får inte ges för längre tid än tre år.

Stödet lämnas i enlighet med förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart (förordningen) samt Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (2004/C 13/03) och när det är förenligt med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, artikel 10 om stöd till närsjöfart.

Stödmottagare

Miljökompensation får lämnas till redare som bedriver sjöfart med fartyg som är registrerade i fartygsregister i ett EES-land och som är etablerad i Europeiska unionen på grundval av kriterier som medger insyn och som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt. Fartygens resor ska inkludera åtminstone en lossning eller lastning av överflyttat gods i svensk hamn.

Med redare avses den eller de personer som förfogar över ett fartyg och ansvarar för den kommersiella driften av det. Flera redare kan delta i samma projekt. Det är dock alltid endast en redare som är stödmottagare och juridiskt ansvarig för projektets genomförande och redovisning. Vid samarbete med andra aktörer, såsom varuägare, transportörer och hamnar, blir stödet således endast utbetalt till redaren.

När miljökompensation inte kan utgå

Miljökompensation kan inte utgå i följande fall:

- projekt som för över godstransporter från ett sjötransportupplägg till ett annat
- projekt som för över godstransporter från järnväg till sjöfart
- i kombination med ersättning som ges till kollektivtrafik
- när underlaget till fullo baseras på passagerartjänster

Miljökompensation får inte beviljas till ett företag i svårigheter som begreppet definieras i punkt 20 i Europeiska kommissionens meddelande om riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (2014/C 249/01). Stödet får heller inte betalas ut till en redare som är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av Europeiska kommissionen som förklarar ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

Ett projekt som beviljas miljökompensation får inte bidra till att konkurrensen på aktuell marknad snedvrids i förhållande till befintliga sjötransportupplägg.

Varaktighet och budget

Miljökompensationens varaktighet sträcker sig till och med 31 december 2022. För åren 2020-2022 är 50 miljoner kronor per år avsatt för miljökompensationen. Anslagna medel får även användas till att täcka Trafikverkets kostnader för att administrera miljökompensationen. Trafikverket kan bevilja och betala ut miljökompensation för ett år förutsatt att verket tilldelas erforderliga medel för detta. Om tillgängliga medel vid ett ansökningstillfälle understiger det stöd som kan beviljas, får Trafikverket besluta att sätta ned stödet i lika mån för alla som ska beviljas stöd.

Begrepp och definitioner

Bärkraftighet innebär att projektet, efter det att stödperioden är avslutad, kan övergå i normal drift och drivas vidare utan stöd.

Med godsöverföring menas överfört godstransportarbete från väg till sjöfart mätt i tonkilometer. Stödets omfattning baseras på landsträckan.

Komplementära sjötransportupplägg är sjötransportupplägg som inte har överlappande verksamhet och inte anses konkurrera med varandra.

Kumulering av stödet innebär att allt offentligt stöd, inklusive stöd från andra stödordningar och från andra EU-länder, som hänför sig till projektet för miljökompensation baserat på driftskostnader ska inkluderas vid beräkning av det stöd som maximalt kan utgå för projektet. Exempelvis bidrag och skattebefrielser från andra medlemsländer i EU ska således anges om det utgör statligt stöd.

Ett linjeupplägg är en fastställd seglingslista mellan två eller flera hamnar i Sverige eller mellan minst en svensk hamn och minst en hamn i Europeiska unionen.

Ett projekt definieras av det aktuella linjeupplägget, det transportarbete som förs över från väg, vilken typ av gods som berörs, projektet tidsramar och eventuella övriga relaterade tjänster, som till exempel bokning av last eller annat administrativt stöd. Ett projekt för vilket en stödmottagare kan ansöka om miljökompensation ska ha en tydlig geografisk, marknadsmässig och ekonomisk avgränsning.

Redare är den eller de personer som förfogar över fartyget och som genom näringsverksamhet ansvarar för den kommersiella driften. Redaren kan vara ägare av fartyget men kan även hyra fartyget, exempelvis genom time charter¹ eller bareboat charter². Om fartyget drivs av ett partrederi anses samtliga delägare utgöra redare enligt denna definition.

Ett sjötransportupplägg är ett geografiskt avgränsat linjeupplägg med en definierad mix av last. Det kan bestå av en eller flera olika transportrelationer. Lasten kan vara beskriven i form av antingen lastbärare, exempelvis trailers eller containers, eller varuslag.

Stödberättigade kostnader anger de kostnader som stödet kan användas till att täcka och som ligger till grund för beräkning av miljökompensationen.

Transportarbete är ett mått som både beaktar det transporterade godsets vikt och transportens sträcka. Värdet anges i tonkilometer och beräknas genom att godsets vikt multipliceras med sträckan.

¹ Fartyg som hyrs in med besättning. Vissa driftskostnader bekostas av den som hyr, exempelvis drivmedel, hamnavgifter samt lots- och farledsavgifter. På svenska även tidsbefraktning.

² Fartyg som hyrs in utan besättning. Samtliga driftskostnader bekostas av den som hyr, som förutom de som nämns under tidsbefraktning även omfattar exempelvis försäkringar och underhållskostnader. På svenska även skeppslega.

Transportrelation avser den sträcka som sammanbinder start- respektive målpunkt för ett gods. Sträckan avser transport både till land och till sjöss.

Ärendehantering

Trafikverket handlägger ansökningar, beslutar om miljökompensationen samt betalar ut och följer upp stödet. Samlad information om miljökompensationen, inklusive tillgängliga medel per år, ansökningstider, ansökningsblankett finns på Trafikverkets hemsida: <https://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/miljokompensation-for-sjofart-eko-bonus/> .

För frågor som rör miljökompensationen hänvisas till e-post-brevlåda: ekobonus@trafikverket.se .

Ansökan

Sökanden ska inkomma med en skriftlig ansökan om miljökompensationen till Trafikverket. Ansökan ska undertecknas av sökanden och de uppgifter som efterfrågas i den ska vara ifyllda.

Ansökan ska innehålla följande bilagor:

1. projektbeskrivning
 - beskrivning av sjötransportupplägg där det framgår aktuellt linjeupplägg och det gods som avses
 - underlag för det transportarbete som annars skulle ha utförts genom vägtransport, som exempelvis typ av gods, typ av kunder och upptagningsområde
 - beskrivning av marknads- och konkurrenssituation
 - eventuella ytterligare relevanta upplysningar
2. sammanfattning av miljökalkyl baserat på företrädesvis kalkylverktyget NTMcalc. Inloggningsuppgifter till systemet tillhandahålls av Trafikverket.
3. beräkning av vägsträckor, inklusive kartor och vägval

Ansökningar om miljökompensationen blir som huvudregel allmänna handlingar. Det innebär att de kan komma att lämnas ut i den mån det inte föreligger sekretess enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). En sådan bedömning görs i varje enskilt fall då handlingar begärs ut.

Bedömning av ansökan

Ansökan ska ha kommit in till Trafikverket senast inom den tid som Trafikverket beslutar. När ansökningstiden har gått ut prövar Trafikverket samtliga inkomna ansökningar. Sökanden ansvarar för att ansökan är komplett när den skickas till Trafikverket för handläggning. Trafikverket kan, beroende på ansökans kvalitet, begära in kompletteringar. I de fall de efterfrågade kompletteringarna uteblir prövar Trafikverket ansökan i befintligt skick.

Trafikverket gör bland annat följande granskning av inkommen ansökan:

- Har ansökan inkommit inom den tid för ansökan som Trafikverket beslutat?
- Är ansökan undertecknad av den som är behörig att företräda sökanden, det vill säga den redare som åtar sig genomförandet av åtgärden?
- Är ansökan komplett och är samtliga frågor i ansökningsblanketten besvarade?
- Har sökanden bifogat de bilagor och underlag som efterfrågas?
- Framgår start- och slutdatum för projektet?

Vidare bedöms bland annat följande områden i ansökan:

- projektets godsunderlag, vägsträckor och överföringspotential
- projektets driftskostnader eller kostnader för inköp av utrustning och att kostnaderna är relevanta för projektet
- i vilken omfattning konkurrensen på aktuell marknad påverkas
- att gods inte flyttas från befintlig sjöfart eller från järnväg
- projektets långsiktighet och bärkraftighet efter projektperioden

Trafikverkets beslut om miljökompensation

Efter handläggning fattar Trafikverket ett beslut om att bevilja miljökompensationen. Om antalet kvalificerade ansökningar överstiger tillgängliga medel får Trafikverket besluta att sätta ned stödet i lika mån för alla som ska beviljas stöd. Av Trafikverkets beslut ska det framgå när den stödberättigade åtgärden senast ska vara slutredovisad och att stödmottagaren, på begäran av Trafikverket, ska lämna de uppgifter som krävs för uppföljning och utvärdering av stödet. Av beslutet får det framgå eventuella ytterligare villkor som behövs för att säkerställa att kraven i förordningen uppfylls.

Om Trafikverket efter handläggning finner att ansökan inte kan beviljas fattar Trafikverket ett beslut om avslag. Trafikverket kan även avslå eller begränsa ansökningar i de fall de kan anses vara i strid med i artiklarna 107-109 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget), som syftar till att säkerställa att konkurrensen på EU:s inre marknad inte snedvrids.

Utbetalning av miljökompensationen

Trafikverket betalar ut miljökompensationen i omgångar. Högst 75 % av miljökompensationen får betalas ut innan den åtgärd som miljökompensationen avser har slutredovisats. Den avslutande omgången miljökompensation får betalas ut endast om slutredovisningen har gjorts senast den dag som anges i beslutet om miljökompensation. Trafikverkets utgångspunkt är att beviljat stöd betalas ut två gånger per år. Stödet betalas ut per kalenderhalvår i förskott och kan avse maximalt sex månader. Av Trafikverkets beslut om miljökompensationen framgår hur redovisning ska göras samt hur utbetalning av miljökompensationen kommer att ske.

Hinder mot utbetalning

Trafikverket får inte betala ut miljökompensation till en redare som är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av Europeiska kommissionen som förklarar ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

I samband med ansökan intygar redaren riktigheten i lämnade uppgifter.

Överklagande av Trafikverket beslut

Det är möjligt att överklaga vissa av Trafikverkets beslut. I överklagandet, som skickas skriftligen till Trafikverket, ska det framgå vilket beslut som överklagandet avser, t.ex. genom att ange ärendets beteckning, samt hur och varför beslutet ska ändras. Överklagandet ska ha kommit in till Trafikverket inom tre veckor från den dag då mottagaren fick del av beslutet. Om inte Trafikverket ändrar beslutet på det sätt som framgår av överklagandet lämnas ärendet över till förvaltningsrätten för prövning. För ytterligare information om hur man går tillväga, kontakta Trafikverket på nummer 0771-921 921 eller trafikverket@trafikverket.se.

Förutsättningar för miljökompensation

Miljökompensationen kan beviljas projekt som avser nya sjötransportupplägg eller förbättringar av befintliga sjötransportupplägg. Lasten kan vara beskriven som antingen lastbärare, exempelvis trailers eller containers, eller varuslag. För att sjötransportupplägget ska vara berättigat till miljökompensationen ska det bidra till positiva miljöeffekter och vara ekonomiskt bärkraftigt efter den stödperiod som framgår av Trafikverkets beslut. Sökanden ska i ansökan ange vilken typ av sjötransportupplägg och vilken period som ansökan avser samt även kunna visa att projektet är i behov av stöd under projektperioden och att sjötransportupplägget kan drivas vidare utan stöd efter att projektet avslutats. I ansökan ska det dessutom dokumenteras att projektet ger positiva miljöeffekter jämfört med om transporten utförts på väg.

Definition av sjötransportupplägg

Med nytt sjötransportupplägg avses projekt som planeras att starta efter det att beslut om stöd fattats. Ett sjötransportupplägg som startat innan Trafikverkets beslut om miljökompensation anses inte vara nytt.

Med förbättringar i befintligt sjötransportupplägg avses åtgärder som planeras genomföras efter det att beslut om stöd fattats. Förbättringar får inte ha påbörjats innan Trafikverkets beslut om miljökompensation. Åtgärderna kan exempelvis syfta till att:

- nå transportkunder och varuslag som inte har något realistiskt sjötransportalternativ, eller
- öka befintliga laster som ersätter vägtransporter

Förbättringar kan mer konkret omfatta exempelvis utökad kapacitet, ökad tjänstekvalitet, ökad transportfrekvens, ändrade seglingstider eller reducerad transporttid och som leder ökade kostnader på grund av större, snabbare eller fler fartyg. I dessa fall ska stödet begränsas till den del som avser ett nytt sjötransportalternativ för gods som transporteras på väg. Det är endast det gods som överförs från väg till sjöfart som en direkt effekt av förbättringen som kan ligga till grund för stödet, det vill säga tillkommande godsvolymer. Kostnaderna måste vara direkt knutna till förbättringsåtgärden för att kunna räknas in som driftskostnader.

Konkurrens- och marknadsbedömning

Huvudinriktningen är att projektet inte får leda till en väsentlig negativ inverkan på konkurrensen i den marknad linjen ska operera i. Den bedömda, samlade nyttan måste vara högre än eventuella negativa effekter på konkurrensen för att stöd ska kunna beviljas. Trafikverket kommer för varje ansökan att göra en bedömning om, och i så fall i vilken omfattning, konkurrensen på den aktuella marknaden påverkas av stödet. Olika sjötransportupplägg kan både överlappa och komplettera varandra och behöver då inte nödvändigtvis anses vara konkurrerande.

Projekt kan vara delvis överlappande med andra projekt eller med befintliga sjötransportupplägg, exempelvis genom att de har gemensam start- eller målpunkt eller gemensam angräsningshamn. Projekt måste dock skilja sig från andra projekt eller från befintliga sjötransportupplägg genom exempelvis transportrelationer, gods, tjänster eller målgrupp för överförd vägtransport. I annat fall anses det vara konkurrerande och därmed inte berättigade till stöd. Sjötransportupplägg som inte har överlappande verksamhet, eller som överlappar endast delvis anses inte konkurrera med varandra. Om två projekt exempelvis har samma startpunkt men olika målpunkter och målgrupper kan de bedömas vara två olika projekt.

Om två projekt har full geografisk överlappning måste dessa komplettera varandra för att beviljas stöd, det vill säga de får inte konkurrera om samma gods. Sökanden måste då kunna visa att projekten avser olika typer av gods. Det samma gäller om ett projekt och ett befintligt sjötransportupplägg fullt ut överlappar varandra geografiskt. Sökanden ska då kunna ge detaljerade upplysningar om det befintliga sjötransportupplägget och förklara varför det inte kan hantera det gods som projektet riktar in sig på. Stödet måste alltid bidra till en nettoökning i överfört gods från väg till sjöfart i det enskilda fallet.

Ekonomisk bärkraftighet

Den som ansöker om miljökompensationen ska i beskrivningen av projektet kunna visa att sjötransportupplägget är kommersiellt bärkraftigt efter det att projektet är slutfört. Underlaget lämnas i en kassaflödesanalys, som omfattar tiden fram till att sjötransportupplägget förväntas gå med vinst. Trafikverkets bedömning av projektets varaktiga förutsättningar kommer i stor utsträckning baseras på uppgifterna i kassaflödesanalysen, men också på förväntad godsutveckling.

Om projektet förändras eller om målet att flytta gods från väg till sjöfart vid uppföljning inte förväntas uppnås kan Trafikverket komma att revidera sin bedömning av projektet. Trafikverket kan i sådant fall besluta att miljökompensationen ska upphöra innan avslutad projektperiod.

Miljöeffekter

Miljökompensationen ska avse ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter. Sökanden ska i en miljö kalkyl kunna visa att projektet ger positiva miljöeffekter jämfört med om transportererna genomförts på väg. Som stöd tillhandahåller Trafikverket det webb-baserade miljö kalkylverktyget NTMcalc. Inloggningsuppgifter till verktyget förmedlas efter förfrågan till Trafikverket på följande mail-adress: ekobonus@trafikverket.se. I förfrågan ska det tydligt framgå vem som söker och vad syftet är. En sammanfattning av kalkylerna ska bifogas ansökan.

Kriterier för beräkning av miljökompensation

Miljökompensationen ska baseras på det transportarbete som det överförda godset genererat om det transporterats på väg. Endast den del av transporten som utförs på svenskt vägnät är stödgrundande. Godsmängden kan baseras antingen på antagna, överförda godsvolymer eller på medelvikten för lastade enheter. Medelvikten är ett schablonvärde som ska motsvara den mängd gods som i genomsnitt transporteras i den aktuella lastbäraren på svenska vägar. Det framräknade transportarbetet multipliceras med faktorn 0,12 kronor, som motsvarar Trafikanalys beräknade värde på skillnaden i externa kostnader mellan tung lastbil med släp och sjöfart.

Beräkning av stödgrundande belopp

Om godsvikten är känd och godset fyller på vikt ska mängden gods i ton multipliceras med den sträcka som godset skulle transporterats på väg. Det beräknade transportarbetet multipliceras med 0,12 kronor och det framräknade värdet utgör stödgrundande belopp.

Exempel: Ett rederi tecknar ett avtal med en varuägare om att transportera gods som idag fraktas i trailers på väg. Godset är tungt och utnyttjar hela lastbärarens maximala lastvikt, som i det här fallet är 30 ton. Avtalet omfattar på årsbasis totalt 3 000 trailers och vägsträckan på land som sjötransportupplägget ersätter är 500 kilometer. Eftersom lasten i varje enhet överstiger schablonvärdet ska transportarbetet och det stödgrundande beloppet beräknas utifrån faktisk vikt.

Stödgrundande belopp: 30 ton x 3 000 trailers x 500 kilometer x 0,12 kronor = 5 400 000 kronor.

Om godsvikten är okänd eller om godset fyller på volym kan ett medelvärde för godsvikten användas för beräkning av transportarbetet. De värden som ska användas framgår av nedanstående tabell. Som utgångspunkt har medelvärdena i det norska stödsystemet använts³, som justerats och avrundats uppåt. Om någon annan typ av lastbärare används eller om lasten transporteras i bulk och antalet lastbärare på väg är okänt ska transporten beräknas utifrån något av alternativen i tabellen. Alternativt kan transportarbetet baseras på en schablonvikt för längdmeter. I de fall medelvärden används ska förutsättningarna för beräkningarna beskrivas närmare i ansökan, Bilaga – projektbeskrivning.

³ Tillskudd til godsöverføring fra vei til sjø – veileder till søknad (Kystverket 2018)

Volym	Vikt i ton
1 lastmeter	1,65
Semitrailer	20
20 fots container	10
25 fots container	12,5
40 fots container	20
45 fots container	22,5

Exempel: Ett rederi tecknar ett avtal med en varuägare om att transportera gods som idag fraktas i trailers på väg. Godset är lätt och fyller lastbäraren på volym utan att utnyttja dess maximala lastvikt. I varje trailer lastas därför endast 7 ton. Avtalet omfattar på årsbasis totalt 3 000 trailers och vägsträckan på land som sjötransportupplägget ersätter är 500 kilometer. Eftersom lasten i varje enhet understiger schablonvärdet ska transportarbetet och det stödgrundande beloppet beräknas utifrån det uppräknade värdet i tabellen.

Stödgrundande belopp: 20 ton x 3 000 trailers x 500 kilometer x 0,12 kronor = 3 600 000 kr

Exempel: Ett rederi tecknar ett avtal med en varuägare om att transportera en vara som idag fraktas på väg. Transportsträckan på land är 500 kilometer. Antalet containers som idag används är inte specificerat och måste därför uppskattas. Godset har en vikt av 100 kilogram per kubikmeter och omfattar en årlig volym på 30 000 ton. Uppskattningsvis 60 kubikmeter av containers innermått bedöms användas för lasten, vilket ger en godsvikt på 6 ton per container. Antalet antagna transporterade containers blir då på årsbasis $30\,000/6 = 5000$ stycken. Eftersom godset fyller på volym används schablonvärdet för en 40-fots container för att beräkna transportarbetet.

Stödgrundande belopp: 5 000 containers x 20 ton x 500 kilometer x 0,12 kronor = 6 000 000 kronor.

Beräkning av sträcka

För beräkning av den sträcka som godset skulle ha transporterats på det svenska vägnätet används i första hand något av de webb-baserade kartverktyg som finns tillgängliga för allmänt bruk. Dokumentation som visar färdväg och sträcka ska bifogas ansökan. Om godset har flera olika avsändare eller mottagare inom ett avgränsat geografiskt område kan en representativ, gemensam referensort användas för beräkning av sträckan. Referensorten kan i det här fallet betraktas som upptagningsområdet för godset. Det ska i ansökans punkt 4 och i bilagan Projektbeskrivning avsnitt B, framgå vilken referensort som använts och motiveringen till det.

Exempel: en sjöfartslinje mellan Södertälje och Travemünde avlastar vägnätet mellan Mälardalen och Trelleborg. Godset kommer från flera olika kunder runt Mälaren, med viss tyngdpunkt på området norr om Mälaren. I det här fallet bedöms Västerås vara den mest relevanta, gemensamma referensorten för godsvolymererna som helhet. Den vägsträcka som transportarbetet ska baseras på blir då transportrelationen Västerås – Trelleborg, som i det valda kartverktyget uppgår till 630 kilometer.

Om sjötransportupplägget omfattar flera olika transportrelationer ska de olika beräknade transportarbetena redovisas var för sig. Det sammanlagda värdet utgör då stödgrundande belopp. Det kan till exempel bli aktuellt vid linjeupplägg som omfattar flera olika hamnar eller då det finns olika och tydligt avgränsade upptagningsområden runt en och samma hamn. I ansökan ska det framgå hur linjen är upplagd och vilka hamnar som omfattas. För att kunna ansöka om stöd måste svensk hamn angöras.

Endast den del som godset skulle transporterats på väg ska beräknas. Den extra sträcka som kan uppstå när godset transporteras till hamn för vidare transport med fartyg ska inte beaktas vid beräkning av sträckan.

Stödberättigade kostnader

Stödberättigade kostnader anger vilka kostnader som får ligga till grund för miljökompensationen. Baserat på de stödberättigade kostnaderna beräknas det belopp som projektet kan beviljas i miljökompensation. Detta gäller både för nya sjötransportupplägg och för förbättringar av befintliga sjötransportupplägg. Vid förbättringar i befintliga sjötransportupplägg får dock endast kostnader som är direkt relaterade till uppgraderingen räknas in.

Stödberättigade kostnader kan antingen vara driftskostnader eller kostnader för inköp av utrustning för omlastning. Det ska i ansökan framgå vilken typ av kostnad som stödet avser. Det är inte möjligt att i ett och samma projekt kombinera dessa båda. Nedan framgår vilka nivåer som gäller för miljökompensation baserat på drifts- respektive inköpskostnader.

För att kostnaderna ska vara stödberättigade ska de avse det sjötransportupplägg som ansökan avser. Trafikverket prövar i det enskilda fallet om kostnaderna är stödberättigade. Även övriga eventuella villkor i Trafikverkets beslut ska följas för att miljökompensationen ska kunna betalas ut.

Kostnader som ska redovisas i ansökan och vid uppföljning

Vid ansökan ska de uppskattade kostnaderna för transportupplägget anges.

Detta gäller både för driftskostnader och för kostnader för inköp av utrustning för omlastning. Trafikverkets beslut anger den miljökompensation som maximalt kan utgå för projektet.

Vid uppföljningstillfällena ska det faktiska utfallet för transportupplägget redovisas enligt följande:

Kostnaden ska vara faktisk och reviderbar, vilket innebär att den ska ha uppkommit under projekttiden och återfinnas i bokföringen hos den redare som är stödmottagare.

Stödmottagaren ska kunna särredovisa de kostnader som hänför sig till det sjötransportupplägg och det projekt som godkänts i Trafikverkets beslut. I redovisningen ska projektkostnaderna vara särskiljbara från organisationens övriga transaktioner.

Kostnaderna ska ha uppkommit under den projektid som framgår av beslutet. Kostnader som uppkommit före eller efter den i beslutet angivna projektiden är inte stödberättigande.

Kostnader som inte är berättigade stöd

Följande kostnader är inte stödberättigande:

- finansiella kostnader, till exempel transaktionsavgifter, växlingsavgifter och räntekostnader som inte är direkt hänförliga till lånefinansierade investeringar kopplade till sjötransportupplägget.
- böter, sanktionsavgifter eller rättegångskostnader
- kostnader för underleverantörskontrakt, om
 - a) anlitaandet av en underleverantör ökar kostnaden för projektet utan att tillföra något motsvarande värde
 - b) utgiften för underleverantören beräknats med en procentuell andel av totalkostnaden för projektet.

En kostnad är inte stödberättigad om den har finansierats till 100 % genom annat offentligt stöd.

Miljökompensation som maximalt kan utgå för projektet

Miljökompensation baserad på driftskostnader får maximalt uppgå till det lägsta av följande belopp:

- 30 % av stödberättigade driftskostnader, eller
- projektets stödgrundande belopp baserat på överfört transportarbete

Från det belopp som räknats fram enligt ovan ska eventuella andra offentliga stöd, s.k. statsstöd, som har utgått för det aktuella projektet räknas bort (kumulation). Sökanden ska ange i ansökan om andra statliga stöd förväntas under stödperioden och i så fall till vilken omfattning sådant stöd beräknas vara kopplat till projektet. Den miljökompensation som kan utgå för projektet blir då det belopp som återstår efter det att andra offentliga stöd räknats bort.

Exempel (ej en uttömmande lista) på andra statsstöd:

- Sjöfartsstöd som utges enligt förordning (2001:770) om sjöfartsstöd
- Tonnageskatt
- Andra statsstöd som utfärdats i stödordningar i enlighet med EU:s regler om statligt stöd
- Skattebefrielser (nettolöner för anställd personal ombord) från andra medlemsländer kan utgöra statligt stöd och ska i så fall anges.

Hur stor andel av övriga offentliga stöd som ska räknas in beror på i vilken utsträckning det aktuella sjötransportupplägget omfattas av miljökompensation. Om exempelvis en helt ny linje etableras kan övriga offentliga stöd antas ha större betydelse jämfört med om ytterligare en hamn läggs till ett befintligt linjeupplägg. Eftersom det endast är den del av projektets driftskostnader som leder till överflyttning av gods som är berättigad till miljökompensation måste motsvarande bedömning göras för övriga offentliga stöd.

Exempel nytt sjötransportupplägg

- projektets stödgrundande belopp begränsar stödet

Årliga driftskostnader för ett nytt sjötransportupplägg uppgår till 50 miljoner kronor. Projektets maximala stöd kan då uppgå till $50 \times 0,3 = 15$ miljoner kronor per år. Det gods som flyttas över förväntas bli 100 000 ton per år och sträckan på land 600 kilometer. $100\,000 \text{ ton} \times 600 \text{ kilometer} \times 0,12 \text{ kronor}$ ger ett stödgrundande belopp på 7,2 miljoner kronor per år. Det stödgrundande beloppet understiger i det här fallet vad som maximalt kan utgå i miljökompensation och utgör därmed också den slutliga miljökompensationen för projektet.

Om rederiet samtidigt mottar sjöfartsstöd där 6 miljoner kronor per år beräknas vara kopplat direkt till projektet ska beloppet dras ifrån den beräknade miljökompensationen. Miljökompensationen skulle i det fallet då uppgå till $7,2 - 6,0 = 1,2$ miljoner kronor per år.

Exempel nytt sjötransportupplägg

- projektets driftskostnader begränsar stödet

Årliga driftskostnader för ett nytt sjötransportupplägg uppgår till 50 miljoner kr. Projektets maximala stöd kan då uppgå till $50 \times 0,3 = 15$ miljoner kronor per år. Det gods som flyttas över förväntas bli 250 000 ton per år och sträckan på land 600 kilometer. $250\,000 \text{ ton} \times 600 \text{ kilometer} \times 0,12 \text{ kronor}$ ger ett stödgrundande belopp på 18 miljoner kronor per år. Eftersom beloppet överstiger vad som maximalt kan betalas ut i stöd begränsas det stödgrundande beloppet till 30 % av driftskostnaderna, det vill säga 15 miljoner kronor per år, som också blir miljökompensationen.

Om rederiet mottar samma sjöfartsstöd som ovan (6 miljoner kronor per år) ska det dras ifrån den beräknade miljökompensationen. Den slutliga miljökompensationen blir då 9 miljoner kronor per år.

Exempel förbättringar i befintligt sjötransportupplägg

- projektets stödgrundande belopp begränsar stödet

En redare utökar sin befintliga containerlinje med ytterligare en hamn och räknar med att kunna lasta 100 containers extra i veckan à 20 ton som annars skulle transporterats 800 kilometer på väg. Linjen anlöper hamnen varannan vecka vilket ger ett stödgrundande belopp på $100 \text{ containers} \times 20 \text{ ton} \times 26 \text{ anlöp} \times 800 \text{ kilometer} \times 0,12 \text{ kronor} =$ cirka 5 miljoner kronor. Varje anlöp medför en extra driftskostnad på 200 000 kronor, vilket motsvarar 5,2 miljoner kronor per år. Det i sin tur kan ge ett maximalt stöd på 1,56 miljoner kronor per år, baserat på 30 % av de tillkommande driftskostnaderna. Detta belopp är lägre än det stödgrundande beloppet och blir därför också miljökompensationens storlek.

Miljökompensation baserad på kostnader för inköp av utrustning för omlastning får maximalt uppgå till det lägsta av följande belopp:

- 10 % av stödberättigade kostnaden, eller
- projektets stödgrundande belopp baserat på överfört transportarbete

För dessa kostnader sker inte någon avräkning av eventuella andra offentliga stöd (kumulation) som utgått för åtgärden.

Exempel

- projektets stödgrundande belopp begränsar stödet

Ett rederi köper för egen räkning in en ny lasthanteringsutrustning för 100 miljoner kronor, i syfte att effektivisera omlastningsmomentet. Det maximala stödet som kan beviljas projektet blir då $100 \text{ miljoner kronor} \times 0,1 = 10 \text{ miljoner kronor}$. Det gods som flyttas över förväntas bli 10 000 ton per år och sträckan på land 600 kilometer. Det ger ett stödgrundande belopp på 720 000 kronor per år. Projektet löper över tre år vilket ger ett sammanlagt stödgrundande belopp på 2,16 miljoner kronor. Då beloppet understiger vad som maximalt får beviljas utgör det också miljökompensationens storlek.

Exempel

- utrustningens inköpskostnad begränsar stödet

Samma sjötransportupplägg som i exemplet ovan räknar med årliga, överförda godsvolymer på 100 000 ton. Med samma transportsträcka på land ger ett stödgrundande belopp på $100\,000 \times 600 \text{ kilometer} \times 0,12 \text{ kronor} = 7,2 \text{ miljoner kronor}$ per år. Över exempelvis en treårsperiod skulle det ge ett sammanlagt stödgrundande belopp på 21,6 miljoner kronor ($7,2 \text{ miljoner kronor} \times 3$). Eftersom beloppet överstiger vad som maximalt kan betalas ut i stöd begränsas det stödgrundande beloppet till 10 % av inköpskostnaden, det vill säga 10 miljoner kronor, som också blir miljökompensationens storlek.

Exempel på stödberättigade kostnader

Driftskostnader som är hänförliga till det aktuella sjötransportupplägget och som krävs för att få till stånd en överflyttning av gods från väg till sjöfart är stödberättigade. Exempel på driftskostnader som kan komma i fråga är:

- hyra, leasing eller avskrivning av fartyg
- hyra, leasing eller avskrivning av utrustning för omlastning från väg till sjöfart
- lots- och farledsavgifter
- hamnavgifter, inkluderande fartygshamnsavgift, varuhamnavgift samt hanterings- och miljöavgift
- drift av teknisk utrustning
- personal för det aktuella linjeupplägget, exempelvis besättning och administrativ personal
- bränsle
- marknadsföring och administration av det aktuella sjötransportupplägget
- andra driftskostnader som är relevanta för och direkt hänförliga till projektet. Kopplingen och relevansen till projektet ska kunna motiveras.

De driftskostnader som ingår i de ekonomiska uppföljningarna av projektet ska kunna dokumenteras och verifieras. Underlaget till Trafikverket ska bestå av utdrag ur redarens redovisningssystem. Vid behov kan Trafikverket begära kopior på enskilda detaljer såsom fakturakopior.

Kostnader för inköp av utrustning för omlastning för överflyttning av gods från väg till sjöfart är stödberättigade. Det kan bland annat inkludera lasthanteringsutrustning som underlättar och effektiviserar intermodala transporter. Inköpet kan omfatta både utrustning i land och ombord, men måste ägas av den sökande för att kostnaden ska vara stödberättigad. Kostnader för förbrukningsmaterial, till exempel surrningsutrustning, är inte stödberättigade.

Om stödmottagaren säljer utrustningen i samband med att projektet avslutas ska inkomsten räknas bort från projektets stöd. Om stödmottagaren säljer eller för över utrustningen till en annan verksamhet under projektperioden ska det redovisas som en intäkt i projektet.

De kostnader som ingår i de ekonomiska uppföljningarna av projektet ska kunna dokumenteras och verifieras. Underlaget till Trafikverket ska bestå av utdrag ur redarens redovisningssystem. Vid behov kan Trafikverket begära kopior på enskilda detaljer såsom fakturakopior.



E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se