

Ekobonus

Utvärdering av stödperioden 2018-2022



Trafikverket

Postadress: 781 89 BORLÄNGE

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Ekobonus Utvärdering av stödperioden 2018-2022

Författare: Rangli Eklund Ulrika, PLnpb

Dokumentdatum: 2023-06-20

Ärendenummer: TRV 2023/41179

Publikationsnummer: 2023:154

ISBN: 978-91-8045-212-0

Innehåll

Sammanfattning	5
Inledning	7
Utvärderingen.....	8
Syfte.....	8
Metod och genomförande.....	8
Notifierat av EU-kommissionen	9
Norges stödmodell för ekobonus	9
Vad är ekobonus?	11
Syftet med ekobonus.....	11
Stödmottagare.....	12
Felaktig formulering i 4 §, p. 2 i förordningen	12
Vad ekobonus har fått ges för.....	14
Nytt sjötransportupplägg vs förbättringar i befintligt	14
Delvis överlappande sjötransportupplägg	14
Ekonomisk bärkraftighet och miljöeffekter	15
Stödmekanism.....	16
Kriterier för beräkning av ekobonus	17
Genomförande av stödsystemet	19
Handläggning	19
Genomförande av stödperiod 2018 – 2020.....	20
Handläggning och beslut	21
Genomförande av stödperiod 2021 – 2022.....	23
Proportionerlig nedsättning av stödbeloppet	24
Projektgenomförande	25
Tre projekt kom inte igång med något genomförande.....	28
Faktorer utanför stödmottagarens kontroll	29
Ekonomisk redovisning	30
Kvalitet på ekonomisk redovisning.....	31
Utbetalning	32
Utbetalning – stödperiod 2018 – 2020	34

Utbetalning – stödperiod 2021 – 2022	35
Effekter av ekobonus	37
Överflyttning av gods från väg till sjötransporter	37
Minskade utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser	38
Intervjuer med redarna.....	40
Resultat från intervjuerna	40
Vad fick rederierna att ansöka om ekobonus?	40
Hur upplevde rederierna ansökningsprocessen?	41
Trafikverkets hantering av ansökan	41
Borde ekobonus ha ett annat upplägg?	42
Förbättringsförslag.....	42
Övrigt.....	43
Förbättringsförslag och lärdomar	44
Minst tre månader för att förbereda ansökan	44
Kontinuitet i utlysning – ansökningsförfarande.....	45
Flexibel projektstart vs statligt anslag	45
Om anslaget inte räcker	46
Förutsättningar för att få stödsystemet på plats	46
Fördelning av stödet under stödperioden.....	46
Ekobonus som "riskpeng"	47
Miljökalkyl och kalkylverktyget NTMCalc	48
Förslag på förändring av miljökalkylens uppbyggnad.....	49
Krav på revisorsintyg	49
Stödgrundande belopp	50
Alternativ till godstransportarbete	50
Stödmottagare.....	51
Projektets ekonomiska bärkraftighet.....	51
Bilaga 1 – Förordning SFS 2018:1867	52

Sammanfattning

Trafikverket har utvärderat stödsystemet miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart (härefter *ekobonus*). Trafikverket har genomfört ekobonus under tiden 2018–2022 fördelat på två stödperioder – 2018–2020 respektive 2021–2022.

Utvärderingen omfattar följande aspekter:

- genomförande av ekobonus
- effekter av ekobonus
- lärdomar och förbättringsförslag

Ekobonus är ett ekonomiskt stöd till redare för åtgärder som leder till att gods överflyttas från vägtransporter på det svenska vägnätet till sjötransporter. Stödet syftar till att avlasta det svenska vägnätet samt minska utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser. Stödsystemet utgår från förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och är notifierat av EU-kommissionen.

Den totala budgeten för ekobonus har uppgått till 250 miljoner kronor. Sex projekt har beviljats ekobonus till totalt 110,4 miljoner kronor. Av dessa har tre projekt genomförts i större eller mindre grad i förhållande till ansökan och beslut om ekobonus. Trafikverket har betalat ut totalt 39,5 miljoner kronor i ekobonus till de tre projekten.

Det har varit en mycket pressad tidplan för både förberedelse och genomförande av stödsystemet ekobonus. Trafikverket bedömer att den pressade tidplanen utgör den enskilt viktigaste faktorn vad avser förutsättningarna för genomförande av stödperioden i sin helhet. Den ursprungliga planen var att respektive stödperiod skulle vara tre år. Den relativt långdragna processen för EU-kommissionens notifiering av stödet tillsammans med att stödmottagaren måste hinna slutredovisa projektet på ”rätt” år, har gjort att varje stödperiod omfattat knappt två år i stället för tre år. Genomförandet av stödperioden har även påverkats av både covid 19-pandemin och kriget i Ukraina i vad avser exempelvis brist på containrar och kraftigt ökade kostnader, inte minst bränslepriset. Dessa olika faktorer har starkt bidragit till att beviljad ekobonus inte har kunnat utbetalas fullt ut.

Då endast tre projekt genomförts inom ramen för stödsystemet föreligger ett förhållandevis litet underlag för att bedöma effekterna av syftet med stödsystemet.

Exempel på lärdomar och förbättringsförslag från stödperioden är:

- Fler ansökningstillfällen skulle ge redaren större möjlighet att planera och projektera för nya sjötransportupplägg.
- Stödperioden bör vara längre än de knappa två år som i praktiken gällt för ekobonus.
- Stödmottagaren behöver ges möjlighet att styra tidpunkten för projektstart, till exempel med utgångspunkt i säsong.
- Det behöver finnas möjlighet till anslagssparande i Trafikverkets regleringsbrev för att kunna dra full nytta av stödperioden.
- Redarna efterfrågar ett mindre initialt stöd för att rigga sitt transportupplägg som skulle kunna utgå utan att de behöver kunna uppvisa motsvarande fysisk överflyttning av gods.

Dessa utgör exempel på där de reella förutsättningarna för rederiet att kunna verka på marknadsmässiga grunder ställs mot att kunna tillgodogöra sig ett statligt stöd och förutsättningarna för myndigheters budgethantering och -styrning.

Utvärderingen har genomförts under våren 2023.

Inledning

Ekobonus är ett ekonomiskt stöd till redare 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.

Ekobonus har kunnat ges för nya sjötransporter samt för förbättringar av befintliga sjötransporter och har baserats på det transportarbete i tonkilometer som det överflyttade godset skulle ha transporterats på lastbil inom Sverige.

Sökanden skulle visa hur projektet skulle bidra till att gods flyttas över från väg till sjöfart, att sjötransportupplägget var i behov av stöd för att kunna genomföras och att åtgärden skulle vara kommersiellt bärkraftig efter det att projektet slutförts.

Ekobonus kunde beviljas för:

- max 30 procent av driftskostnaderna för det aktuella sjötransportupplägget
- max 10 procent av kostnaden för inköp av utrustning för omlastning för att tillhandahålla sjötransportupplägget. Det har inte varit möjligt att i samma projekt kombinera dessa.

Ekobonus skulle avse genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter. Stödet kunde endast beviljas för ett projekt per sjötransportupplägg. Projektet har inte kunnat förnyas, förlängas eller upprepas med ytterligare ekobonus utan har efter projektets slut förväntats övergå i normal drift. Stödet har inte fått ges för längre tid än tre år.

Ekobonus har beviljats 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.¹

Ekobonus utgår i stora delar från det norska stödsystemet för ekobonus² (härefter *tilskuddsordning*) samt de erfarenheter som Kystverket gjort av framtagande och genomförande av det.

¹ Meddelande C(2004) 43 från kommissionen - Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (2004/C 13/03)

² Tilskuddsordning for godsoverføring fra vei till sjø

Utvärderingen

Denna utvärdering avser stödsystemet ekobonus under stödperioderna 2018–2020 respektive 2021–2022.

Utvärderingen utgör en egenutvärdering då Trafikverket har ansvarat för framtagandet och genomförandet av stödordningen.

Syfte

Utvärderingen syftar till att

- beskriva förutsättningarna för framtagande och genomförande av ekobonus
- ange de effekter som ekobonus genererat och
- identifiera lärdomar och förbättringsförslag för framtiden.

Metod och genomförande

Trafikverket har i utvärderingen utgått från sina samlade erfarenheter av framtagande och genomförande av ekobonus. Det skriftliga underlag i ärendena för de projekt som ansökt om och beviljats ekobonus har legat till grund för utvärderingen. Trafikverket har även intervjuat de redare som ansökt om och beviljats ekobonus under de båda stödperioderna.

Trafikverket har vid framtagandet och utformningen av ekobonus beaktat de erfarenheter av *tilskuddsordning* som Kystverket i Norge dragit.

Begreppet *ekobonus* används genomgående i rapporten för att benämna stödet. I förordningstext som det refereras till i rapporten står dock begreppet *miljökompensation*. Dessa båda begrepp har samma betydelse i rapporten.

De personer på Trafikverket som deltagit i framtagande och genomförande av stödordningen respektive i denna utvärdering är i bokstavsordning: Jonas Bergström, ekonom, Björn Garberg, sjöfartsexpert, Annelie Gustafson, verksjurist, Agneta Hedenblad, kommunikatör, Thorsten Holmberg, ekonom, Håkan Johansson, miljöexpert, Helen Lindblom, miljöexpert, Veronika Martini, strategisk planerare, Nils Möller, sjöfartsexpert, Linnea Nyström, jurist, Ulrika Rangli Eklund, jurist/handläggare stödordningen, Erik Rosell, stödförordningar, Marielle Svan, sjöfartsexpert och sedermera tillförordnad enhetschef, samt Per-Anders Winge, godsexpert. Initialt medverkade också Catrin Wallinder, godsexpert, samt en konsult på Sjöfartsverket. Avdelningschef Lennart Kaland, Nationell planering, har deltagit i den slutliga handläggningen av genomförandet av ekobonus samt av denna utvärdering.

Trafikverket tackar Björn Asplind, Technocean AB, som deltagit i genomförandet av ekobonus genom granskning och tolkning av projektens olika underlag samt genom att ha lämnat värdefulla synpunkter och förbättringsförslag i utvärderingen.

Trafikverket tackar även Magnus Swahn, Conlogic AB, som deltagit i genomförandet av ekobonus företrädesvis inom miljöområdet, dels i vad det gäller tillhandahållande och tillämpning av kalkylverktyget NTMCalc för beräkning av miljöeffekter, dels miljöbedömningar tillsammans med Trafikverkets experter på området. Trafikverket tackar vidare Kystverket genom Erika Stoylen för värdefulla inspel och diskussioner baserat på deras erfarenheter från framtagande och genomförande av det norska ekobonussystemet – *tilskuddsordning*. Trafikverket tackar slutligen Havsmiljöinstitutets sjöfartsgrupp genom Eva-Lotta Sundblad, vetenskaplig koordinator på Havsmiljöinstitutet, för värdefulla förbättringsförslag vad det gäller bedömning av klimatnytta och belastningen av havsmiljön utöver luftutsläpp av växthusgaser.

Trafikverket tar med sig de erfarenheter och lärdomar som man kan dra av utvärderingen av ekobonus i tillämpliga delar till utformning och genomförande av stödordningen *breddad ekobonus*. Till skillnad från ekobonus omfattar *breddad ekobonus* överflyttning av godstransporter från väg till både sjöfart och järnväg samt stöd till investeringar i en bredare omfattning än vad som varit fråga för ekobonus.

Notifierat av EU-kommissionen

Ekobonus är notifierat av EU-kommissionen. Den första notifieringen avser perioden 2018–2020, se EU-kommissionens beslut SA.50217³.

Den andra notifieringen avser perioden 2021-2022, se EU-kommissionens beslut SA.56402⁴.

Norges stödmodell för ekobonus

Trafikverket har vid framtagandet och utformningen av ekobonus utgått i stora delar från Norges stödmodell för *Tilskuddsordning for godsoverføring fra vei til sjø* och de erfarenheter som Kystverket har gjort av att ha genomfört stödmodellen. Trafikverket har även tagit del av Kystverkets utvärdering - *Evaluering av tilskuddsordning for godsoverføring fra vei til sjø*.⁵ Trafikverket har vidare vid digitala möten tagit del av och utbytt erfarenheter med Kystverket avseende genomförandet av ekobonus. Kystverket har då bland annat även tagit del av

³ Statligt stöd SA.50217 (2018/N) – Sverige Sveriges ekobonussystem för närsjöfart och inlandssjöfart

⁴ State Aid SA.56402 (2020/N) – Sweden Prolongation of the Swedish Eco-bonus scheme for short sea shipping and inland waterway transport

⁵ Kap. 1360-post 72 – Evaluering av tilskuddsordning for godsoverføring fra vei til sjø, Kystverket 12.desember 2018 (Revidert 23.1.2019)

Trafikverkets förslag på *breddad ekobonus* genom den rapport som Trafikverket lämnade till regeringen den 9 mars 2022.⁶

Trafikverket har bland annat tagit fram anvisning för Miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart (ekobonus)⁷ med förlaga i den norska stödmodellen. Den norska modellen omfattar dock endast investeringsstöd i hamnar och stödet tilldelas i enlighet med GBER.⁸ Detta till skillnad från Sverige där stödordningen är notifierad av EU-kommissionen och även omfattar driftstöd.

Jämfört med Norge har det svenska stödsystemet haft en kortare genomförandetid. I Norge kan projekt genomföras under fem år, medan genomförandetiden i Sverige inte ens blivit de tre år som framgår av förordningen. I Norge har man avsatt personella resurser som är destinerade för ett slags ”kansli” för hantering av stödordningen. I Sverige har handläggarna även andra omfattande och tidskrävande arbetsuppgifter, förutom att hantera ekobonus.

⁶ TRV 2021/146752, Förlängd och breddad ekobonus. Redovisning av regeringens uppdrag till Trafikverket att föreslå hur en förlängd och breddad ekobonus kan genomföras, I2021/03302

⁷ Miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart (Ekobonus) Anvisning till sökanden (Publikationsnummer: 2020:069) <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1395788/FULLTEXT01.pdf>

⁸ KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget

Vad är ekobonus?

I det följande beskrivs syftet med ekobonus, vem som kan vara stödmottagare samt stödmekanismen, det vill säga hur ekobonus beräknas och vad som avgränsar detta.

Syftet med ekobonus

Av 1 § i förordningen framgår:

1 § För att stimulera överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och i syfte att minska utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser får Trafikverket, om det finns medel för ändamålet, ge miljökompensation (ekobonus) enligt denna förordning. Miljökompensation lämnas för åtgärder som leder till att gods flyttas över från vägtransporter på det svenska vägnätet till sjötransporter.

Miljökompensation får ges för nya sjötransporter eller förbättringar av befintliga sjötransporter som leder till att vägtransporter ersätts med sjötransporter.

Ekobonus är således ett statligt stöd som ska stimulera överflyttning av godstransporter från det svenska vägnätet till sjötransporter. Syftet är, förutom att stimulera denna överflyttning, även att minska utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser.

Ekobonus syfte beskrivs enligt följande i kommissionens beslut SA.50217, skäl 3 och 4:

”Åtgärden syftar till att uppmuntra en trafikomställning av godstransport från väg till havsgående trafik och inlandssjöfart genom att minska långväga lastbilstransporter. Stödordningen kommer sålunda att leda till minskade utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser.”⁹

”Åtgärden ingår i ett initiativ för att Sverige i framtiden ska bli ett fossilbränslefritt land. För att transportsektorn ska bli fossilfri och klimatmålen uppfyllas, görs ansträngningar att ge stöd till fordon, fartyg och luftfartyg att bli mer energieffektiva, öka användningen av biobränslen och el som energikälla för transporter och främja en trafikomställning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.”¹⁰

⁹ SA.50217, 2. Beskrivning av åtgärden; 2.1 Syfte, skäl 3

¹⁰ SA.50217, 2. Beskrivning av åtgärden; 2.1 Syfte, skäl 4

Stödmottagare

Av 4 §, första stycket, i förordningen framgår:

- 4 § Miljökompensation får lämnas till en redare som
1. bedriver sjöfart med fartyg som är registrerade i ett fartygsregister i ett EES-land och där fartygens resor inkluderar åtminstone en lossning eller lastning av överflyttat gods i svensk hamn, och
 2. är etablerad i Europeiska unionen på grundval av kriterier som medger insyn och som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt.

Stödmottagaren av ekobonus har således varit en redare som motsvarar de krav som framgår av punkterna 1 och 2 i 4 §.

Med redare avses den eller de personer som förfogar över ett fartyg och ansvarar för den kommersiella driften av det. Redare behöver således inte vara den som äger fartyget, utan är mer kopplad till den affärsmässiga risken för transportupplägget. Flera redare kunde delta i samma projekt. Det var dock alltid endast en redare som var stödmottagare och juridiskt ansvarig för projektets genomförande och redovisning. Vid samarbete med andra aktörer, såsom varuägare, transportörer och hamnar, kunde stödet således endast bli utbetalt till redaren.¹¹

Trots att ekobonus riktar in sig endast på redare är mottagarkretsen i praktiken alltså betydligt bredare. Detta eftersom definitionen av redare inte är kopplad till ägandet utan till den juridiska person som tar den kommersiella risken. Det har också visat sig vara en rimlig gränsdragning som inte tycks ha exkluderat några relevanta aktörer från att ansöka om ekobonus.

Felaktig formulering i 4 §, p. 2 i förordningen

Det har varit en felaktig formulering i förordningens 4 § p.2 som borde ha ändrats. Kravet i 4 § p. 2 tycks ha utformats efter en felskrivning eller feltolkning. Av Sveriges beskrivning av stödmottagare i kommissionens beslut om notifiering framgår tydligt att etableringen avser EES och inte en begränsning till etablering i medlemsstater i Europeiska unionen. I förordningens 4 § p.2 skulle det således rätteligen ha stått ”är etablerad i en EES-stat”. Den efterföljande texten ”på grundval av kriterier som medger insyn och som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt” ska inte vara med. Detta då det är ett missförstånd av kravet i femte strecksatsen i kommissionens riktlinje för statligt stöd till sjötransport. Kravet på insyn och icke-diskriminerande sätt avser inte redare utan sättet för hur stödet ska fördelas på, det vill säga kravet är uppfyllt redan genom förordning

¹¹ Anvisningen, s. 5

(2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.

Det har framförts intresse från bland annat norska redare att ansöka om ekobonus. Detta skulle, med nuvarande lydelse i förordningen, ha lett till frågan om Trafikverket skulle följa en tolkning i ljuset av hur förordningen borde vara (inkludera EES) när begränsningen i förordningen inte överensstämmer med gällande godkännandebeslut.

Trafikverket anser att det är viktigt att regelverket kring detta är tydligt då det rör konkurrensneutralitet och likabehandling. Det var därför inte önskvärt att Trafikverket skulle ha haft att hantera detta i varje eventuellt fall som skulle kunna uppkomma. Detta har också framförts i den skrivelse som Trafikverket tidigare skickat till miljödepartementet i samband med då aktuell förordningsändring.

När vi nu blickar tillbaka på ekobonus under stödperioden 2018–2022 kan vi konstatera att det ovannämnda befarade fallet dock inte uppstått i praktiken.

Vad ekobonus har fått ges för

Av 1 §, andra stycket, i förordningen framgår:

Miljökompensation får ges för nya sjötransporter eller förbättringar av befintliga sjötransporter som leder till att vägtransporter ersätts med sjötransporter.

Ekobonus har således fått ges för nya sjötransporter eller förbättringar av befintliga sjötransporter som lett till att vägtransporter ersätts med sjötransporter. Dessa beskrivs mera utförligt nedan där det även förs ett resonemang för delvis överlappande transportupplägg, exempelvis avseende rutt eller transporterat gods.

Nytt sjötransportupplägg vs förbättringar i befintligt

Ekobonus har kunnat beviljas för nya sjötransportupplägg eller förbättringar av befintliga sjötransportupplägg.¹² Lasten kunde vara beskriven som antingen lastbärare, exempelvis trailers eller containers, eller varuslag. För att sjötransportupplägget skulle vara berättigat till ekobonus skulle det bidra till positiva miljöeffekter och vara ekonomiskt bärkraftigt efter den stödperiod som framgår av Trafikverkets beslut.

Definition av sjötransportupplägg

Med *nytt sjötransportupplägg* avsågs ett projekt som planerades att starta efter det att beslut om ekobonus fattats. Ett sjötransportupplägg som startat innan Trafikverkets beslut om ekobonus har inte ansetts vara nytt.

Även *förbättringar i befintligt sjötransportupplägg* avsåg åtgärder som planerades genomföras efter det att beslut om ekobonus fattats. Inte heller genomförande av förbättringar fick således ha påbörjats före Trafikverkets beslut om ekobonus.

Förbättringar kunde mer konkret omfatta exempelvis utökad kapacitet, ökad tjänstekvalitet, ökad transportfrekvens, ändrade seglingstider eller reducerad transporttid. Det var endast det gods som överfördes från väg till sjöfart som en direkt effekt av förbättringen som kunde ligga till grund för stödet. Det skulle således röra sig om tillkommande godsvolymer. Kostnaderna måste avse förbättringsåtgärden för att kunna ligga till grund för ekobonus.

Delvis överlappande sjötransportupplägg

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 anöringshamn. Projekt måste dock skilja sig från andra sjötransportupplägg genom exempelvis transportrelationer, gods, tjänster eller målgrupp för överförd

¹² Anvisningen, s.11 ff.

vägtransport. I annat fall anses de vara konkurrerande och därmed inte berättigade till stöd.

Sjötransportupplägg som inte har överlappande verksamhet, eller som endast delvis överlappar varandra, anses inte konkurrera med varandra. Om två projekt exempelvis har samma startpunkt men olika målpunkter och målgrupper kan de utgöra två olika projekt. Om två projekt har full geografisk överlappning måste dessa komplettera varandra för att ekobonus skulle kunna utgå; de får således inte konkurrera om samma gods. Sökandena behöver kunna visa att projekten avser olika typer av gods. Detsamma gäller ett projekt och ett befintligt sjötransportupplägg som fullt ut överlappar varandra geografiskt. Sökanden behöver då kunna ge detaljerade upplysningar om det befintliga sjötransportupplägget och förklara varför det inte kan hantera det gods som projektet riktar in sig på. För att ekobonus skulle kunna utgå i det enskilda fallet måste det innebära en nettoökning i överfört gods från väg till sjöfart.

Ekonomisk bärkraftighet och miljöeffekter

Av 5 § i förordningen framgår:

5 § Miljökompensationen ska avse genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter och får inbegripa fler än en redare. Endast ett projekt per planerat transportupplägg där gods flyttas över från väg till sjöfart får finansieras och det aktuella projektet får inte förnyas, förlängas eller upprepas.

Ekonomisk bärkraftighet

Sökanden skulle visa i projektbeskrivningen att sjötransportupplägget skulle vara kommersiellt bärkraftigt efter det att projektet var slutfört. I ansökan skulle sökanden därför fylla i en kassaflödesanalys över tiden fram till det år som sjötransportupplägget förväntades gå med vinst. Trafikverket baserade i stor utsträckning sin bedömning av projektets varaktiga förutsättningar på uppgifterna i kassaflödesanalysen, men också på förväntad godsutveckling. Om projektet skulle förändras eller om målet att flytta gods från väg till sjöfart vid uppföljning skulle visa sig inte uppnås, kunde Trafikverket revidera sin bedömning av projektet och även besluta att inte betala ut ytterligare ekobonus innan avslutad projektperiod.

Miljöeffekter

Ekobonus skulle avse ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter. Sökanden skulle därför i en miljökalkyl kunna visa att projektet gav positiva miljöeffekter jämfört med om transportererna genomförts på väg. Som stöd till sökanden har Trafikverket tillhandahållit det webb-baserade kalkylverktyget NTMCalc.¹³ Sökanden skulle bifoga en sammanfattning av miljökalkylerna till ansökan.

Stödmekanism

Av 6–7 §§ i förordningen framgår vad ekobonus får ges för samt hur beräkningen av den ekobonus som kan utgå i ett specifikt fall ska beräknas.

Av 6 § i förordningen framgår:

6 § Miljökompensation får ges för att täcka delar av driftskostnaderna för den aktuella sjötransporten eller finansiera inköp av utrustning för omlastning för att tillhandahålla det planerade transportupplägget där gods flyttas över från väg till sjöfart.

Miljökompensation för driftskostnader ska räknas samman med annat statligt stöd och får sammantaget inte överstiga 30 procent av driftskostnaderna för det aktuella transportupplägget där gods flyttas över från väg till sjöfart.

Miljökompensation för inköp av utrustning för omlastning får inte överstiga 10 procent av kostnaden för sådan utrustning.

Av 7 § i förordningen framgår:

7 § Miljökompensationen baseras på det transportarbete som det överflyttade godset skulle ha genererat om det i stället hade transporterats på lastbil inom Sverige. Transportarbetet beräknas som mängden av transporterat gods mätt i ton multiplicerat med sträckan i kilometer.

För volymbaserat gods eller om vikten på godset är okänd kan transportarbetet också beräknas på antalet överflyttade enheter multiplicerat med medelvikten för respektive enhet multiplicerat med sträckan i kilometer. Medelvikten ska baseras på de medelvärden som Trafikverket beslutar.

Miljökompensationen beräknas genom att transportarbetet multipliceras med 0,12 kronor.

Den ekobonus som kunde utgå i ett specifikt fall var det lägre beloppet av 30 procent av driftskostnaderna och godstransportarbetets värde. Ekobonus baserad

¹³ NTM står för Nätverket för Transporter och Miljön.

på driftskostnader skulle räknas samman med annat statligt stöd, exempelvis sjöfartsstöd, och fick sammantaget aldrig överstiga 30 procent av driftskostnaderna för transportupplägget.

Exempel - driftskostnader utgör gränsen för den ekobonus som kunde utgå

Beräknat värde på transportarbetet: 1 814 400 kronor

30 procent av beräknade driftskostnader: 1 687 500 kronor.

=> Transportarbetets värde överstiger således 30 procent av driftkostnaderna.

Erhållet sjöfartsstöd: 0 kronor

Eftersom erhållen ekobonus inte får överstiga 30 procent av driftskostnadernas värde (med avräkning för annat erhållet statligt stöd, till exempel sjöfartsstöd)

kunde ekobonus i detta exempel utgå med driftskostnadernas värde, således 1 687 500 kronor.

Exempel – transportarbete utgör gränsen för den ekobonus som kunde utgå

Beräknat värde på transportarbetet: 140 593 725 kronor.

30 procent av beräknade driftskostnader: 201 990 000 kronor.

=> 30 procent av driftskostnaderna är högre än transportarbetets värde

Erhållet sjöfartsstöd: 21 875 000 kronor

Eftersom transportarbetets värde inte överstiger 30 procent av driftskostnaderna kunde ekobonus därför utgå med transportarbetets värde, det vill säga totalt 118 718 725 kronor (140 593 725 kronor med avdrag för erhållet sjöfartsstöd uppgående till 21 875 000 kronor).

Den grund för ekobonus i ett specifikt projekt, som konstaterats enligt exemplen ovan, kvarstår över projektets genomförande. Man kan således inte i det enskilda fallet växla mellan att beräkna den ekobonus som projektet har rätt till mot driftskostnader respektive mot godstransportarbete, beroende på vilken av dessa som beräkningsmässigt skulle vara den mest fördelaktiga, det vill säga generera högst ekobonus, vid tidpunkten för del- respektive slutredovisning.

Kriterier för beräkning av ekobonus

Ekobonus skulle baseras på det transportarbete som det överförda godset genererat om det transporterats på väg. Endast den del av transporten som utförts på svenskt vägnät var stödgrundande. Godsmängden kunde baseras antingen på antagna, överförda godsvolymer eller på medelvikten för lastade enheter. Medelvikten var ett schablonvärde som skulle motsvara den mängd gods som i genomsnitt transporterats i aktuell lastbärare på svenska vägar. Det framräknade transportarbetet skulle multipliceras med faktorn 0,12 kronor. Denna utgör Trafikanalys beräknade värde på skillnaden i externa kostnader mellan tung lastbil med släp och sjöfart.

För en mer detaljerad beskrivning av beräkning av stödgrundande belopp, beroende på om godsvikten är känd och godset fyller på vikt respektive om godsvikten är okänd eller om godset fyller på volym hänvisas till anvisningen, s. 13 ff.

Beräkning av sträcka

För beräkning av den sträcka som godset skulle ha transporterats på det svenska vägnätet har i första hand NTMCalc använts. Dokumentation som visar färdväg och sträcka skulle bifogas ansökan. Om godset hade flera olika avsändare eller mottagare inom ett avgränsat geografiskt område kunde en representativ, gemensam referensort användas för beräkning av sträckan. Referensorten kunde då betraktas som upptagningsområdet för godset.

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 bedömdes 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 NTMCalc uppgår till 630 kilometer. Om sjötransportupplägget omfattade flera olika transportrelationer skulle de olika beräknade transportarbetena redovisas var för sig. Det sammanlagda värdet utgjorde då stödgrundande belopp. Det kunde 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 skulle det framgå hur linjen var upplagd och vilka hamnar som omfattades. För att man skulle kunna ansöka om ekobonus måste en svensk hamn angöras. Endast den del som godset skulle transporterats på väg skulle beräknas. Den extra sträcka som skulle kunna uppstå när godset transporteras till hamn för vidare transport med fartyg beaktades inte vid beräkning av sträckan.¹⁴

¹⁴ Anvisningen, s. 15

Genomförande av stödsystemet

Trafikverket har genomfört ekobonus under tiden 2018–2022 fördelat på två stödperioder. Av totalt tio ansökningar som inkommit till Trafikverket har samtliga avsett driftskostnader för nya transportupplägg. Detta skulle således kunna indikera att det för redaren är driftskostnader som är det väsentliga att få stöd för.

För varje stödperiod har det varit endast en ansökningsomgång. Detta utgjorde en konsekvens av kort genomförandetid och pressad tidplan. Om redaren inte hade alla delar på plats för sin ansökan eller sitt transportupplägg vid tiden för ansökningsomgången fanns det inte någon ytterligare ansökningsomgång att vända sig till. Detta utgör sannolikt ett väsentligt skäl till varför det varit förhållandevis få ansökningar. Ytterligare resonemang om detta förs i avsnittet Förbättringsförslag och lärdomar.

Handläggning

Av 10 – 14 §§ i förordningen framgår nedanstående avseende ansökan, beslut och uppföljning:

10 § Trafikverket prövar frågor om miljökompensation enligt denna förordning. En ansökan om miljökompensation ska vara skriftlig och ges in till Trafikverket. Ansökan ska undertecknas av den sökande.

11 § En ansökan om miljökompensation ska ha kommit in till Trafikverket senast inom den tid som Trafikverket beslutar. När ansökningstiden har gått ut ska Trafikverket pröva samtliga inkomna ansökningar.

12 § Den som ansöker om miljökompensation ska på begäran av Trafikverket inom den tid som verket bestämmer lämna de uppgifter som behövs för prövningen. Om sökanden inte följer en sådan begäran, får ansökan prövas i befintligt skick.

13 § Den som ansöker om miljökompensation ska kunna visa att gods flyttas över från väg till sjöfart och att åtgärden är kommersiellt bärkraftig efter projektets slut.

- 14 § Om Trafikverket beslutar att ge miljökompensation, ska det anges i beslutet
1. när den åtgärd som berättigar till miljökompensation senast ska vara slutredovisad, och
 2. att mottagaren av miljökompensation, på begäran av myndigheten, ska lämna de uppgifter som krävs för uppföljning och utvärdering av miljökompensationen.

Beslutet får förenas med de ytterligare villkor som behövs för att säkerställa att kraven enligt denna förordning uppfylls.

Genomförande av stödperiod 2018 – 2020

Det var en mycket pressad tidplan för att få stödordningen på plats. Under en extremt kort tid behövde flera olika delar komma på plats för att det skulle vara möjligt att kunna öppna upp för en ansökningsomgång och fatta beslut om ekobonus. Trafikverket hade att öppna upp en ansökningsomgång och fatta beslut om ekobonus före utgången av 2018. Trafikverket skulle även under 2018 betala ut i vart fall en del av beslutad ekobonus.

Trafikverket hade fått möjlighet att lämna synpunkter på det förslag på förordningstext som näringsdepartementet hade tagit fram. Parallellt med att stödordningen utformades och notifierades av EU-kommissionen tog Trafikverket fram en ansökningsblankett med utgångspunkt i de krav som framgick av förordningen. Trafikverket tog vidare fram en anvisning till stöd för sökanden med förlaga i den norska *tilskuddsordning*.

Stödperioden godkändes av EU-kommissionen genom beslut SA.50217 daterat den 9 november 2018. Stödet omfattade perioden 2018–2020 och budgeten var 50 miljoner kronor per år, således totalt 150 miljoner kronor. Förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart trädde ikraft den 17 december 2018.

Trafikverket öppnade upp en ansökningsomgång, som behövde vara villkorad av förordningens ikraftträdande. Ansökningstiden för sökanden blev endast fyra dagar över en helg, mellan fredagen den 30 november och måndagen den 3 december 2018.

Trafikverket hade haft information om ansökningsomgången på sin hemsida, spridit information om denna via bransch-/intresseföreningarna Svensk sjöfart, Sveriges hamnar och Maritimt forum samt fått in en artikel om ekobonus i Svensk sjöfartstidning (sjöfartstidningen).¹⁵ Redarna kunde således ta del av information om stödordningen innan förordningens ikraftträdande. Detta gjorde att de fick i vart fall lite längre tid för att förbereda sin ansökan om ekobonus än de ovan

¹⁵ Sjöfartstidningen den 29 november 2018

[Sjöfartstidningen - Nu går det att söka ekobonusen \(sjofartstidningen.se\)](http://sjofartstidningen.se)

nämnda fyra dagarna. Utan dessa informationsinsatser kan den välmotiverade frågan ställas om någon sökande överhuvudtaget hade kunnat hinna få fram en ansökan och skicka in den till Trafikverket i denna första ansökningsomgång.

Handläggning och beslut

Följande fem ansökningar kom in till Trafikverket:

Sökande	Projektname	Ärendenummer
Rederi AB Gotland	Nynäshamn - Sassnitz	TRV 2018/130981
MacAndrews Scandinavia AB	Containerslinga Västkusten	TRV 2018/136666
Ivar Lundh Sjöprojekt AB	Mönsterås hamnar i Lettland	TRV 2018/131726
Ivar Lundh Sjöprojekt AB	Stockholm-Mälardalen-Polen (Gdansk) "Jord och betong"	TRV 2018/131732
Ivar Lundh Sjöprojekt AB	"Lovön-Löten-Toresta-Stockholms närområde"	TRV 2018/131736

I ansökan skulle sökanden bland annat:

- ange typ av sjötransportupplägg
- ange vilken period som ansökan avsåg (start- och slutdatum)
- kunna visa att projektet var i behov av stöd under projektperioden och
- att sjötransportupplägget skulle kunna drivas vidare utan stöd efter det att projektet avslutats.

Sökanden skulle även bifoga dokumentation om att projektet gav positiva miljöeffekter jämfört med om transporten utförts på väg.

Samtliga ansökningar avsåg nytt sjötransportupplägg.

Bedömning av ansökningarna skedde i en beredningsgrupp. Denna bestod av handläggare av stödet samt sjöfarts-, gods- och miljöexpert. Den snäva tidplanen innebar att beredningsgruppen endast hade en vecka på sig för att bereda ansökningarna och avge dess förslag på beslut om ekobonus.

Denna första ansökningsomgång resulterade i att två projekt beviljades ekobonus till ett totalt belopp om ca 16 miljoner kronor. Tre projekt fick avslag på sin ansökan.

Stödmottagare	Beviljad ekobonus	Ärendenummer
MacAndrews Scandinavia AB	7 905 802	TRV 2018/131666
Ivar Lundh Sjöprojekt AB	8 027 400	TRV 2018/131732
	15 933 202	

Handläggaren hade, med avseende på den mycket korta tiden, förberett beslutsförslagen så långt som varit möjligt. Detta för att besluten skulle kunna undertecknas samma dag som förordningen trädde ikraft, nämligen den 17 december 2018.

Den 18 december 2018 verkställde Trafikverket utbetalning av totalt 3 324 483 kronor avseende förskott till MacAndrews Scandinavia AB och Ivar Lundh Sjöprojekt AB. Därmed uppfyllde Trafikverket kravet att betala ut i vart fall en del av beslutad ekobonus under 2018.

Genomförande av stödperiod 2021 – 2022

Stödperioden godkändes av EU-kommissionen genom beslut SA.56402, daterat den 21 mars 2021. Stödet omfattade perioden 2021-2022 och budgeten var 50 miljoner kronor per år, således totalt 100 miljoner kronor.

Jämfört med stödperioden 2018–2020 stod nu lite längre tid till förfogande både för Trafikverket och för sökanden. Ansökningsomgången öppnade den 1 december 2020 och senast den 25 januari 2021 skulle sökanden ha inkommit till Trafikverket med sin ansökan. Trafikverket hade denna gång en månad på sig för att handlägga ansökningarna. Trafikverket fattade beslut om ekobonus den 26 februari 2021.

Trafikverket hade även för denna ansökningsomgång informerat om ansökningsomgången på sin hemsida samt exempelvis spridit information om denna via bransch-/intresseföreningarna Svensk sjöfart, Sveriges hamnar och Maritimt forum. Trafikverket ordnade även informations-möten i Stockholm och Göteborg om ansökningsomgången. Redarna kunde vidare ta del av vägledning och ansökningsblanketter på Trafikverkets hemsida.

Följande fem ansökningar kom in till Trafikverket:

Sökande	Projektname	Ärendenummer
Rederi AB Gotland	Nynäshamn – Rostock	TRV 2021/9203
AB Flivik Shipping	Kalmar/Köpenhamnsområdet	TRV 2021/8999
Wallenius Marine AB	Norrvik – Södertälje – Västerås – Södertälje – Norrvik	TRV 2021/9257
IW Line Rederi AB	Norrköping – Kapellskär – Norrköping	TRV 2021/9211
NaviTrans Schiffahrt S.a.r.l.	Norvik – Västerås – Norvik	TRV 2021/9305

Även i denna ansökningsomgång skulle sökanden i ansökan bland annat:

- ange typ av sjötransportupplägg
- ange vilken period som ansökan avsåg (start- och slutdatum)
- kunna visa att projektet var i behov av stöd under projektperioden och
- att sjötransportupplägget skulle kunna drivas vidare utan stöd efter det att projektet avslutats
- bifoga dokumentation om att projektet gav positiva miljöeffekter jämfört med om transporten utförts på väg.

Ansökningarna avsåg även i denna stödperiod nya sjötransportupplägg.

Jämfört med stödperioden 2018–2020 stod nu en större beredningsgrupp till förfogande för bedömning av ansökningarna. Beredningsgruppen bestod av projektledaren, handläggare med juridisk kompetens, sjöfartsexpert, godsexpert, miljöexperter, ekonom samt även verksjurist.

Fyra projekt beviljades ekobonus på totalt ca 95 miljoner kronor.

Stödmottagare	Beviljad ekobonus	Ärendenummer
Rederi AB Gotland	74 222 947	TRV 2021/9203
AB Flivik Shipping	1 055 025	TRV 2021/8999
IW Line Rederi AB	12 625 999	TRV 2021/9211
Wallenius Marine AB	6 587 253	TRV 2021/9257
Summa	94 491 224	

NaviTrans Schiffahrt S.a.r.l.:s projekt Norvik – Västerås – Norvik fick avslag. Eftersom endast ett projekt per planerat transportupplägg, enligt 5 § i förordningen, får beviljas ekobonus och Wallenius Marine AB:s projekt uppvisade mer positiva miljöeffekter för det aktuella transportupplägget, kunde detta projekt inte beviljas ekobonus.

Proportionerlig nedsättning av stödbeloppet

Ansökningarna för de projekt som beviljades ekobonus uppgick till totalt 151 137 594 kronor. Eftersom det endast fanns ca 95 000 000 kronor i budgeten för 2021-2022 satte Trafikverket, med stöd av 15 § i förordningen, ned bidragsbeloppet till 62,52 procent av det ansökta beloppet för de fyra projekten.

Av 15 § i förordningen framgår:

15 § Om tillgängliga medel understiger den miljökompensation som kan beviljas, får Trafikverket besluta att sätta ned miljökompensationen i lika mån för alla som ska beviljas miljökompensation.

De sökande fick innan besluten fattades ta ställning till om de fortsatt var intresserade av att erhålla ekobonus till det lägre stödbeloppet. De fick samtidigt information om att stödets storlek skulle kunna komma att förändras om någon av de sökande tackade nej till det lägre stödbeloppet. I sådana fall hade stödbeloppet till övriga sökanden nämligen kunnat bli högre. Samtliga sökanden valde att stå kvar med sin ansökan trots det lägre stödbeloppet.

Projektgenomförande

De sex projekt som beviljats ekobonus har samtliga avsett etablering av ett nytt sjötransportupplägg.

De linjer för nya sjötransportupplägg som ekobonus beviljats för är:

Linje för sjötransportupplägget	Stödmottagare
Lübeck - Helsingborg - Halmstad - Oslo – Lübeck	MacAndrews Scandinavia AB
Stockholm – Mälardalen – Gdansk	Ivar Lundh Sjöprojekt AB
Nynäshamn – Rostock	AB Rederi Gotland
Kalmar – Köpenhamnsområdet	AB Flivik Shipping
Norrvik-Södertälje-Västerås-Köping-Västerås-Södertälje-Norrvik	Wallenius Marine AB
Norrköping – Kapellskär – Norrköping	IW Line Rederi AB

Av dessa projekt har tre genomförts i större eller mindre grad i förhållande till ansökan och beslut om ekobonus:

MacAndrews Scandinavia AB

Projekttid: 1 april 2019 – 30 september 2020.

Sjötransportupplägg: Lübeck-Halmstad-Oslo-Lübeck-Halmstad-Århus-Lübeck (två anlöp per vecka i Halmstad, ett fartyg).

Beviljad ekobonus: 7 905 802 kronor baserat på transportarbetets värde.

Halmstad-Århus: En transportköpare med ett stort lager i Halmstad kunde, vid två anlöp per vecka, tänka sig att ändra från bil till båt. Upplägget möjliggjorde transport på egen köl i stället för extern feederoperatör.

Halmstad-Lübeck: aviserad större kund att på halvlång sikt kunna köra betydande flöden för distribution från Lübeck till Europa.

Halmstad-Århus med slutdestination Finland: flera företag hade aviserat att de saknat snabb service svenska Västkusten – Finland. Transport på väg till Kapellskär + båt till Åbo och sedan bil till Helsingfors skulle ersättas med sjötransport.

Trafikverket bedömde att projektet genomförts i enlighet med ansökan och beslut.

Beviljad ekobonus om 7 905 802 betalades således ut till sin helhet till projektet.

Rederi AB Gotland

Projektid: 1 maj 2021 – 30 september 2022.

Sjötransportupplägg: nyetablering av linje Nynäshamn och Rostock med två RoPax¹⁶-fartyg med daglig avgång i vardera riktning.

Beviljad ekobonus: 74 222 947 kronor baserat på transportarbetets värde.

Projektet baserade sig på överflyttning från vägsträckorna Stockholm – Trelleborg och Stockholm – Öresundsbron. Valet av Nynäshamn beror bland annat av nya containerterminalen i Norvik, vilket skulle skapa bra förutsättningar för transportköparna, samt den nya linjen Norvik-Nynäshamn för vidare sjötransport in i Mälaren.

Bolaget uppvisade dokumentation för kundunderlag enligt villkor för beslutet. Baserat på det betalade Trafikverket ut 26 196 334 kronor, vilket utgjorde den första utbetalningen enligt beslutet om ekobonus. Beloppet motsvarade ett utfört godstransportarbete om 218 302 783 tonkilometer. Man avsåg att starta upp trafiken den 1 maj 2021, men verklig trafikstart blev den 30 september 2021. Rederiet menade att man delvis kompenserat den sena projektstarten och att man länge bara körde med ett fartyg genom att sätta in ett andra fartyg med högre lastkapacitet på linjen. Enligt Trafikverkets bedömning gjorde det andra fartyget med en högre lastkapacitet ingen skillnad för ökad godsöverflyttning. Detta då fyllnadsgraden på de båda fartygen under projektet varit så låg att även ett betydligt mindre fartyg hade varit fullt tillräckligt.

Den ekobonus som slutligt kunde utgå för projektet uppgick till totalt 30 890 057 kronor baserat på det antal turer som bolaget faktiskt ställt till marknadens förfogande. Man hade genomfört 427 turer (vilket utgjorde 41,6 procent av de turer som man angav i ansökan). Projektet hade således genomförts i endast begränsad omfattning jämfört med ansökan och beslut om ekobonus. Enligt mediauppgifter¹⁷ skulle linjen Nynäshamn – Rostock pausas under 2023.

AB Flivik Shipping

Projektid: 1 mars 2021 – 30 september 2022

Sjötransportupplägg: Projektet omfattade transporter av biomassa (torrbulk) på sträckan Kalmar/köpenhamnsområdet

Beviljad ekobonus: 1 055 025 kronor baserat på driftskostnadernas värde.

Lasten kom från flera leverantörer och lagrades på terminal i Lenhovda för att sedan lastas på bil och köras via Öresundsbron till Köpenhamn.

¹⁶ Fartyg som tar med sig rullande gods och mer än 12 passagerare.

¹⁷ Pressmeddelande: <https://hansadestinations.com/sv/info/>

Sjöfartstidningen: <https://www.sjofartstidningen.se/hansa-destinations-staller-in-trafiken/>

Projektet innebar att lasten skulle transporteras och lagras i Kalmar hamn i stället för Lenhovda, lastas på när fartyget kommer till Kalmar och gå till Köpenhamn för lossning till kund.

Man fick stora prisökningar i spåren av covid 19-pandemin och kriget i Ukraina, vilket ändrade förutsättningarna för flödena samt priserna på biomassan. Även när man räknade in transporter till Helsingör, vilket Trafikverket bedömde att det kunde inrymmas i ”köpenhamnsområdet”, uppnåddes inte målet med projektet.

AB Flivik Shipping hade uppvisat dokumentation för kundunderlag enligt villkor för beslutet. Bolaget fick betala tillbaka 318 992 kronor som Trafikverket hade betalat ut för mycket till projektet baserat på uppgifter i delredovisningar.

Tre projekt kom inte igång med något genomförande

Ivar Lundh Sjöprojekt AB

Projektid: 1 februari 2019 – 30 september 2020

Sjötransportupplägg: Stockholm-Mälardalen-Gdansk - tre olika transportrelationer.

Beviljad ekobonus: 8 027 400 kronor baserat på driftskostnadernas värde.

I den första transportrelationen skulle bolaget frakta 100 000 ton lindrigt förorenade schaktmassor, i den andra transportrelationen skulle bolaget frakta 85 000 ton betongelement och i den tredje transportrelationen skulle bolaget frakta 25 000 ton lindrigt förorenad jord. Av olika anledningar kom aldrig någon av transportrelationerna igång.

Ivar Lundh Sjöprojekt AB fick betala tillbaka de 2 006 850 kronor som Trafikverket betalat ut i förskott till projektet i samband med beslutet.

IW Line AB

Projektid: 3 maj 2021 – 30 september 2022

Sjötransportupplägg: Norrköping-Kapellskär-Norrköping

(RoRo – transport av semitrailers utan dragbil eller chaufförer).

Beviljad ekobonus: 12 625 999 kronor baserat på transportarbetets värde.

Genom projektet ville man erbjuda ett mer hållbart alternativ för den livliga och tunga trailertrafik som går till och från Finland och Baltikum via Kapellskär genom Stockholm söderut. Projektet kom aldrig igång och Trafikverket har inte utbetalat någon ekobonus till projektet.

Wallenius Marine AB

Projektid: 1 maj 2021 – 30 september 2022

Sjötransportupplägg: "Mälarendeln"

(Norrvik-Västerås-Köping-Västerås-Södertälje-Norrvik).

Beviljad ekobonus: 10 536 233 kronor baserat på transportarbetets värde.

Genom inlandssjöfart i en slinga för att effektivisera transporterna i Stockholms- och Mälardalsregionen skulle trafikerade vägar och järnvägar avlastas. Projektet kom aldrig igång och Trafikverket har inte utbetalat någon ekobonus till projektet.

Faktorer utanför stödmottagarens kontroll

Stödmottagarna har framfört ett antal faktorer som påverkat deras möjligheter att kunna genomföra sitt projekt enligt ansökan och beslut.

Dessa faktorer är bland annat brexit, covid 19-pandemin och kriget i Ukraina.

Covid 19-pandemin har bland annat fått till följd att man inte kunnat ta de kundkontakter som man avsett på grund av reserestriktioner och restriktioner att träffas fysiskt. Man har således exempelvis inte kunnat initiera och genomföra förhandlingar med kunder på ett gängse och önskvärt sätt.

Stödmottagare har i samband med redovisningar av projektet argumenterat för att Trafikverket ska beakta detta som händelser utanför projektägarens kontroll och därför betala ut ekobonus utan motsvarande underlag i form av driftskostnader eller utfört godstransportarbete. Man menar att dessa händelser och konsekvenserna av dessa var omöjliga att förutse när man ansökte om ekobonus för det aktuella projektet.

Trafikverket har, med stöd av myndighetens juristavdelning, gjort tolkningen av regelverket att förordningen inte medger att ge undantag för sådana händelser. Trafikverket delar dock stödmottagarnas konstaterande att dessa faktorer varit utanför stödmottagarens kontroll. Trafikverket har därför ansett detta vara ett sådant särskilt skäl att ränta inte ska tas ut vid återbetalning av ekobonus som Trafikverket betalat ut för mycket. Detta i enlighet med 22 §, tredje stycket, i förordningen.

22 §, tredje stycket:

Om någon är återbetalningsskyldig, ska Trafikverket besluta att helt eller delvis kräva tillbaka miljökompensationen jämte ränta. Om det finns särskilda skäl, får Trafikverket besluta att sätta ned räntekravet helt eller delvis.

Trafikverket har i aktuellt projekt satt ned räntekravet helt med motivering till händelser utanför stödmottagarens kontroll.

Ekonomisk redovisning

Av Trafikverkets beslut om ekobonus framgår, som villkor för beslutet,¹⁸ att stödmottagaren ska inkomma med delredovisningar vid två tillfällen under projektperioden samt med slutredovisning senast den 31 oktober 2022. Datumet är baserat på att den sista möjliga dagen för genomförande av projekt är den 30 september och Trafikverket ska hinna handlägga slutredovisningen och betala ut stödet innan årsskiftet.

I delredovisning skulle ekonomiskt utfall samt projektets fortskridande framgå. Man skulle inkomma med redovisning av nedlagda kostnader och utfört godstransportarbete för den period som delredovisningen avsåg. Nedlagda kostnader skulle verifieras med utdrag ur redovisningssystemet där projektet var bokfört. Trafikverket förbehöll sig rätten att, med utgångspunkt i redovisade kostnader och utfört godstransportarbete, begära in kompletteringar i form av fakturor eller andra underlag som återspeglade redovisade kostnader eller styrkte överflyttat gods från väg.

Slutredovisning

Av 17 och 19 §§ i förordningen framgår följande avseende slutredovisning:

17 § Den slutredovisning som avses i 14 § första stycket 1 ska göras till Trafikverket. Specifierade skriftliga underlag för att styrka kostnaden som berättigar till miljökompensation och en ekonomisk redovisning ska ges in tillsammans med slutredovisningen.

19 § Miljökompensationen betalas ut i omgångar, dock får högst 75 procent av miljökompensationen 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.

Av Trafikverkets beslut om ekobonus framgick, med hänvisning till 19 § i förordningen, att stödmottagaren skulle senast den 31 oktober 2022 till Trafikverket ha inkommit med slutredovisning omfattande nedlagda kostnader och utfört godstransportarbete för hela projektperioden, samt en skriftlig verbal beskrivning av projektets genomförande. De nedlagda kostnader som redovisades skulle verifieras genom utdrag från redovisningssystemet där projektet är bokfört. Trafikverket förbehöll sig rätten att utifrån de redovisade kostnaderna, begära in kompletteringar i form av fakturor eller andra underlag som återspeglade redovisade kostnader. Efter granskning av slutredovisningen kunde Trafikverket

¹⁸ Avser hantering i stödperiod 2021-2022

betala ut ett belopp som motsvarar de 25 procent av den ekobonus som återstod att betala ut. Detta gäller dock endast om Trafikverket sedan tidigare betalat ut högst 75 procent av beslutad ekobonus. Detta blev inte aktuellt för något av de projekt som beviljades ekobonus då inget av dem hade genomförts i sådan grad att det fanns grund för en utbetalning med upp till 75 procent av bidraget.

Om redovisning och eventuella kompletteringar enligt ovan inte inkom till Trafikverket kunde Trafikverket enligt 21 § förordningen besluta att inte betala ut ytterligare ekobonus.

21 § Trafikverket får besluta att miljökompensation helt eller delvis inte ska betalas ut, om

1. mottagaren genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt har orsakat att miljökompensationen bestämts felaktigt eller med för högt belopp,
2. miljökompensationen av någon annan orsak har bestämts felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta, eller
3. villkoren för miljökompensation inte har följts.

Kvalitet på ekonomisk redovisning

Vid Trafikverkets granskning av den ekonomiska redovisning som projekten lämnat in kan Trafikverket bland annat konstatera följande:

- Undermålig kvalitet på inlämnade delredovisningar.
Flera aktörer lämnade in delredovisningar sent och först efter påminnelse från Trafikverket. Redovisningarna var inte kompletta och krävde kompletteringar av ekonomiska underlag och ytterligare information.
- Undermålig kvalitet på inlämnade slutredovisningar.
Flera slutredovisningar var av låg kvalitet och saknade fullständiga och efterfrågade underlag. Kompletteringar krävdes i flertalet av redovisningarna. Efter kompletteringar och förklaringar kunde samtliga slutredovisade projekts kostnadsredovisningar godkännas. Vissa slutredovisningar kan inte anses som kompletta, men samtliga redovisningar har ändå styrkt kostnader upp till den nivå som motsvarar Trafikverkets faktiskt utbetalda stödbelopp. Detta får således ses som en godkänd miniminivå.

Utbetalning

Av 18 och 19 §§ av förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart framgår:

18 § Trafikverket betalar ut miljökompensationen.

19 § Miljökompensationen betalas ut i omgångar, dock får högst 75 procent av miljökompensationen 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.

Hinder mot utbetalning framgår av 20 och 21 §§ i förordningen:

20 § 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.

21 § Trafikverket får besluta att miljökompensation helt eller delvis inte ska betalas ut, om

1. mottagaren genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt har orsakat att miljökompensationen bestämts felaktigt eller med för högt belopp,
2. miljökompensationen av någon annan orsak har bestämts felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta, eller

Hantering av återbetalning framgår av 22 § i förordningen:

22 § Den som har tagit emot miljökompensation är återbetalningsskyldig om det finns grund för det enligt 21 §. Trafikverket får i dessa fall helt eller delvis kräva tillbaka miljökompensationen.

På miljökompensation som krävs tillbaka ska ränta betalas från och med den dag som infaller en månad efter det att beslut om återkrav har fattats och efter en räntesats som vid varje tidpunkt överstiger statens utlåningsränta med två procentenheter.

Om någon är återbetalningsskyldig, ska Trafikverket besluta att helt eller delvis kräva tillbaka miljökompensationen jämte ränta. Om det finns särskilda skäl, får Trafikverket besluta att sätta ned räntekravet helt eller delvis.

Frågan om det är möjligt att kunna dela upp ett belopp som blir föremål för återbetalning i en avbetalningsplan har uppkommit. Trafikverket har inte någon möjlighet att erbjuda någon avbetalningsplan då detta är att likställa med lån och följaktligen något som Trafikverket saknar stöd att kunna utge. Detta följer av 2 kap. 8 § Kapitalförsörjningsförordning (2011:210):

8 § En myndighet får inte utan regeringens medgivande besluta om utlåning.

Utlåning enligt förordningen (2011:211) om utlåning och garantier ska finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Övrig utlåning ska finansieras med anslag.

Av Ekonomistyrningsverkets allmänna råd till 2 kap. 8 § förordningen om utlåning framgår vidare följande:

Om en myndighets utlåning ska finansieras med lån i Riksgäldskontoret framgår det av regleringsbrevet genom att myndigheten får en särskild låneram för ändamålet.

Sådana förskott eller fordringar som normalt förekommer i en myndighets löpande verksamhet är inte utlåning.

Slutsatsen blir således att om Trafikverket har utbetalat ekobonus felaktigt ska pengarna återbetalas direkt. En avbetalningsplan skulle för övrigt även kunna betraktas som statligt stöd.

Utbetalning – stödperiod 2018 – 2020

Det var angeläget att Trafikverket betalade ut någon del av beslutad ekobonus under 2018. Detta för att kunna tillgodogöra sig i vart fall en del av de medel som budgeterats för 2018. Frågan var vilket belopp som kunde utbetalas. Vid tidpunkten för utbetalningen hade inte något genomförande av något av projekten hunnit påbörjas. Projekten hade projektstart den 1 februari 2019 respektive den 1 april 2019. En utbetalning under 2018 utgjorde således ett förskott.

Enligt Trafikverkets ekonomiavdelning måste en förskottsutbetalning ske i så nära anslutning till då kostnaderna uppstår som möjligt. En godtagbar period för ett förskott enligt ekonomiavdelningen var maximalt sex månader. I detta fall kunde förskottet således utgå för maximalt sex månader under det första kalenderhalvåret 2019. Baserat på projektets startdatum fick projektet utbetalt ett schablonbelopp per månad under denna period. Schablonbeloppet räknades fram genom att den ekobonus som totalt beslutats för projektet dividerades med det antal månader som enligt ansökan utgjorde projektets genomförandetid. Trafikverket betalade således ut 1 317 633 kronor till MacAndrews Scandinavia AB (avseende tre månader) respektive 2 006 850 kronor till Ivar Lundh Sjöprojekt AB (avseende fem månader) det vill säga totalt 3 324 483 kronor under 2018.

Av Trafikverkets beslut om ekobonus framgår att Trafikverket betalade ut ekobonus företrädesvis två gånger per år i så nära anslutning som möjligt till när kostnaderna uppstått och medlen därmed förbrukats.

I enlighet med vad som framgår i 19 § i förordningen fick Trafikverket betala ut maximalt 75 procent av beviljad ekobonus innan åtgärden hade avslutats och slutredovisats.

Trafikverket betalade ut ekobonus halvårsvis baserat på stödmottagarens redovisning av nedlagda kostnader och beräknat överfört transportarbete. Den sista dagen för projektgenomförande var den 30 september 2020. Stödmottagaren skulle senast den 15 november 2020 inkomma med slutredovisning av nedlagda kostnader och överfört transportarbete för hela projektperioden samt en verbal beskrivning av projektets genomförande.

När det gäller MacAndrews Scandinavia AB betalade Trafikverket ut ekobonus i enlighet med beslutet, således totalt 7 905 802 kronor. Ivar Lundh Sjöprojekt AB fick betala tillbaka det belopp som Trafikverket betalat ut i förskott, således 2 006 850 kronor. Detta då man aldrig kom igång med något projektgenomförande enligt ansökan och beslut.

Av totalt 150 miljoner kronor i budget för tiden 2018–2020 kunde Trafikverket således endast betala ut totalt ca 8 miljoner i ekobonus för denna period.

Utbetalning – stödperiod 2021 – 2022

Baserat på de erfarenheter som vi kunde dra från hanteringen av utbetalningar under stödperioden 2018–2020 ville vi försöka minska risken för återbetalning för stödmottagarna. Trafikverket tillämpade därför inte det förskott som tidigare betalats ut i samband med beslutet om ekobonus. Vi övervägde därför i stället en hantering där stödmottagaren skulle göra mera sannolikt att man faktiskt hade kunder ”på kroken”.

För att öka möjligheterna för ett framgångsrikt transportupplägg tillämpade Trafikverket en modell som innebar att stödmottagaren skulle uppvisa fraktavtal, letter of intent eller annan dokumentation som Trafikverket bedömde som likvärdig som konkretiserade vilka kunder bolaget skulle frakta de i ansökan angivna godsvolymerna åt. Detta för att det i större utsträckning skulle kunna innebära att det transportarbete som man angett i ansökan faktiskt skulle kunna realiseras.

Dokumentationen utgjorde ett villkor i beslutet om ekobonus och skulle ha inkommit till Trafikverket senast en månad efter i ansökan angiven projektstart. Den första utbetalningen av ekobonus var avhängig av denna dokumentation och kunde därför ske först efter det att denna inkommit till Trafikverket.

Av beslutet om ekobonus framgick vidare perioder för utbetalning och vilket belopp som Trafikverket skulle komma att betala ut, förutsatt att stödmottagaren inkommit med redovisning av ekonomiskt utfall samt projektets fortskridande.

Rederi AB Gotland och AB Flivik Shipping inkom med sådan dokumentation som framgår ovan. Baserat på detta betalade Trafikverket således ut 26 196 334 kronor till Rederi AB Gotland och 333 166 kronor till AB Flivik Shipping AB. Beloppen utgjorde den första utbetalningen enligt beslutet om ekobonus.

För AB Flivik Shipping hade Trafikverket, baserat på den första delredovisningen, betalat ut totalt 721 859 kronor. Bolaget blev återbetalningsskyldigt med totalt 318 992 kronor då projektgenomförandet med transportererna av biomassa blev starkt påverkat av både covid 19-pandemin och kriget i Ukraina.

För Rederi AB Gotland har Trafikverket betalat ut totalt 30 890 057 kronor baserat på det antal turer som bolaget faktiskt ställt till marknadsens förfogande. Man hade genomfört 427 turer vilket utgjorde 41,6 procent av de turer som man angav i ansökan.

Av totalt 100 miljoner kronor i budget för tiden 2020–2021 kunde Trafikverket således betala ut totalt ca 31 miljoner kronor i ekobonus för denna period.

När vi nu ser utfallet även av denna stödperiod framgår således att inte heller villkoret om att kunna uppvisa ovan nämnd dokumentation är tillräckligt för avsedd effekt. Det har visat sig att trots sådan dokumentation har rederiet ändå inte haft transportköparen ”på kroken”. Man kan således anta att tiden för att etablera ett

sådant affärsförhållande i alla fall har varit alltför kort. Det kan inte nog betonas vikten av att sökanden ges tid för ansökan och projektgenomförande för att få ett så bra utfall som möjligt.

Effekter av ekobonus

De effekter som ekobonus ska uppnå är:

- överflyttning av gods från svenska vägnätet till sjötransporter
- minska utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser

Av 1 § i förordningen framgår:

1 § För att stimulera överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och i syfte att minska utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser får Trafikverket, om det finns medel för ändamålet, ge miljökompensation (ekobonus) enligt denna förordning. Miljökompensation lämnas för åtgärder som leder till att gods flyttas över från vägtransporter på det svenska vägnätet till sjötransporter.

Av kommissionens notifieringsbeslut framgår även att ekobonus ska leda till en minskning av långväga lastbilstransporter.

Överflyttning av gods från väg till sjötransporter

Under stödperioden 2018-2022 har tre projekt resulterat i överflyttning av godsvolymer från svenska vägnätet till sjötransporter. Mängden utfört godstransportarbete är dock väsentligt lägre än vad stödmottagaren estimerade i sin ansökan och som Trafikverket därmed baserade besluten om ekobonus på.

Stödmottagare	Överflyttning ansökan (tonkm)	Överflyttning utfall (tonkm)
MacAndrews Scandinavia AB	65 881 680	23 891 620
Rederi AB Gotland	1 228 705 632	102 808 556
AB Flivik Shipping	15 120 000	1 913 184
Summa:	1 309 707 312	128 613 360

Trafikverket saknar uppföljning på ekobonus påverkan på långväga lastbilstransporter.

Minskade utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser

En förutsättning för att få ekobonus var att sjötransportupplägget skulle bidra med positiva miljöeffekter. Miljöeffekterna bedömdes med hjälp av NTMCalc, i vilket sjötransportupplägget jämfördes med vägalternativet gällande både utsläpp av växthusgaser och olika luftföroreningar. Det gjordes även samhällsekonomiska beräkningar utifrån ASEK:s¹⁹ värdering för att få en bild av den sammantagna effekten av både klimat och luftkvalitet. Om den samhällsekonomiska beräkningen var till sjöfartens fördel, bedömdes sjötransportupplägget bidra med positiva miljöeffekter.

Trafikverkets utvärdering av ekobonus inkluderar endast utsläpp av växthusgaser och således inte utsläpp av luftföroreningar. Skälet till att luftföroreningar exkluderats i utvärderingen är för att luftföroreningar stod för en mycket liten del av de sammantagna effekterna i de beräkningar som gjordes inför beslut om ekobonus.

Enligt vad som framgår ovan har inget av de tre projekten uppnått de godsvolymer som de estimerat i sin ansökan. Detta innebär en markant nivåskillnad i beräkningarna mellan vad som gjordes på förhand och vad som beräknats i utvärderingen i efterhand.

Vad gäller Flivik Shipping AB beräknades i ansökan överflyttningen till följd av projektet leda till en reducering av växthusgasutsläpp från 628 ton till 417 ton, en minskning med cirka 34 procent. Av bolagets slutredovisning framgår att utfallet av överflyttningen visserligen lett till en procentuell minskning av växthusgaser enligt den initiala beräkningen, 34 procent, men i och med att rederiet körde färre rutter till följd av låga godsvolymer blev nivån på utsläppsminskningen lägre än förväntat (från 117 ton till 78 ton CO₂e²⁰).

Rederi AB Gotland hade i sin ansökan estimerat att deras överflyttning skulle leda till en minskning av växthusgasutsläpp med 8 procent, från 219 100 ton till 200 533 ton. Vid uppföljningen av genomfört projekt blev utfallet istället en ökning av utsläppen på över 300 procent, från 20 634 ton till 83 458 ton. Av utvärderingen följer således att de totala utsläppen hade varit lägre om transporterna gått på väg.

Det har inte gått att få fram underlag om MacAndrews Scandinavia AB:s projekt. Effekterna av detta finns därför inte med i den sammantagna bedömningen av uppnådda miljöeffekter av ekobonus.

¹⁹ Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden

²⁰ Koldioxidekvivalenter

Trafikverket bedömer, sett till målen att minska utsläpp, att förväntade effekter av ekobonus totalt sett inte har uppnåtts.

En lärdom som kan dras av detta är att det är viktigt att i ansökan om stöd använda så verklighetsnära indata som möjligt. Samtidigt har rederierna haft ett mycket svårt läge de senare åren i och med låga transportvolym, beroende av faktorer som var i princip omöjliga att förutse på förhand. I ett normalläge hade sannolikt miljöeffekterna av ekobonus blivit mer positiva än vad som nu blev resultatet.

Intervjuer med redarna

Trafikverket hade för avsikt att genomföra intervjuer med de sex redare som beviljades ekobonus under stödperioden 2018-2022. En redare avstod från att svara på enkäten och har heller inte deltagit i intervju. Underlaget består således av intervjuer med fem redare. Dessa är samtliga inom RoRo- och bulksegmentet.

Trafikverket hade skickat ut frågeformuläret på förhand för att ge redaren möjlighet att förbereda sig inför intervjun. Intervjun var öppen för vidare diskussion för att få en god förståelse för rederiernas utmaningar i samband med projektstart och genomförande av projektet.

Resultat från intervjuerna

Svaren från intervjuerna återfinns i sin helhet i det följande.

Intervjusvaren finns även inarbetade i rapporten där svaren uppfattats vara relevanta. Det görs inte någon skillnad i slutsatserna från intervjuerna om det är en eller flera redare som står för en synpunkt. En synpunkt noteras således som lika gällande om det är en eller flera redare som lämnat synpunkten.

Vad fick rederierna att ansöka om ekobonus?

Samtliga redare nämnde att anledningen till att man ansökte om ekobonus var att flytta gods från väg till sjö för att skapa möjligheter till förbättrad miljö. Överlag vägde dock det ekonomiska incitamentet tyngre än miljösatningen. Man ville sysselsätta fartyg i ny trafik och såg ekobonus som ett sätt att minska de ekonomiska riskerna vid etablering av ny linjetrafik.

En redare framförde att man ville få till ett skifte från väg till sjö då man ansåg att miljöskälet och ökade affärsvolymerna var viktigt. För att de skulle ta risken och lägga resurser på ett nytt projekt var ekobonus det som fick dem att gå in i projektet. Problemet är dock att ingen kund vill gå in med stora volymer över en natt. Varuägarna väljer att testa innan man flyttar stora volymer.

En redare anger att även varuägare som mottagare tyckte att syftet med ekobonus var bra. Sjötransporter har en fördel både av miljö- och effektivitetsskäl; det blir till exempel färre oplanerade lastbilar hos avsändare och mottagare för lastning och lossning. Ett problem som de framförde var dock att få till en effektiv hantering för transport till från hamn samt lastnings- och lossningskostnader.

Hur upplevde rederierna ansökningsprocessen?

Samtliga redare ansåg att det var en forcerad process med en kort eller mycket kort ansökningstid, men det fungerade ändå ok. Ansöknings-formuläret var enkelt att fylla i. En redare tyckte att ansökningsprocessen var relativt okomplicerad.

Flera redare fick hjälp med att fylla i beräkningarna i NTMCalc och andra frågor som var kopplade till kalkylverktyget. Man upplevde NTMCalc som omständligt. Man förstod exempelvis inte hur vissa värden i miljökalkylen beräknades och det blev då inte heller användbart i deras verksamhet. Det var fel i formuläret med uträkningarna och sökanden fick fram fiktiva värden som man ifrågasatte. Schablonvärde (1,6) förstod man inte och det blev inte rätt i praktiken i verksamheten. Ett rederi nämnde att man fick oklara besked om hur man skulle beräkna miljöeffekten på den totala sträckan för en tur- och returresa med fyllnadsgrad för utresan på 100 procent och inresan 0 procent.

Trafikverkets hantering av ansökan

Redarna ansåg att dialogen med Trafikverket i stort har varit bra. Ett rederi framför att dialogen med Trafikverket varit tydlig och man fick snabb återkoppling. Hanteringen av ansökningarna har dock i vissa fall upplevts som ”fyrkantig”. Man tycker att Trafikverket saknat förståelse för det enskilda upplägget i uppstartsfasen. Man har vidare behövt skicka in många kompletteringar till Trafikverket vilket kan tolkas som om Trafikverket varit otydliga i ansökan och tillhörande regelverk. Det har också ofta varit ont om tid att svara på frågorna från Trafikverket.

Ett rederi nämnde att man inte fick klara besked från Trafikverket hur man skulle beräkna totalsträckan utan frågan bollades tillbaka till rederiet att lösa. Konsekvensen om man räknat fel i prognos och kassaflödesanalys var att man kunde bli återbetalningsskyldig för felaktigt utbetalt stöd. Här önskade man en tydligare och tidigare dialog kring processen, regelverket och risken för återbetalning av utbetalt stöd.

Tiden för att komma igång med transportupplägget och kontraktera nya kunder var mycket kort. Man upplevde Trafikverkets process som långsam och man hade, för att snabba upp processen, önskat en tidigare och närmare dialog kring det nya tänkta transportupplägget i ett tidigare skede. Inom shipping är man van vid snabba beslut för att kunna lösa de situationer som uppstår. Man hade dock förståelse för att det var en myndighet som man hade dialog med och att ekobonus omgärdas av och bygger på regelverk och förordning.

Borde ekobonus ha ett annat upplägg?

Samtliga redare ansåg att ekobonus borde ha ett upplägg som varit mer anpassat för det enskilda rederiets verksamhet och transportupplägg. Det hade varit önskvärt att i större utsträckning kunna ”skraddarsy” stödet för den specifika verksamheten.

Man efterfrågade en möjlighet att kunna sitta ner och presentera sitt upplägg för Trafikverket. Det är svårt att utföra projektet exakt på det sätt som man specificerat i ansökan. Denna uppfattning var densamma oavsett om man bedrivit linjetrafik eller bulksjöfart.

En redare angav att en produkt som biomassa skickas från olika stora avsändare till en eller flera mottagare där volymerna kan flyttas från en mottagare till en annan. Ett transportupplägg som i ansökan läses mellan två punkter blir då ett problem då en ny mottagare inte ingår i det projekt som man ansökte om och beviljades ekobonus för.

Flera redare ansåg att ekobonus borde kunna träffa fler aktörer inom transportbranschen. Inom speditors- och åkeribranschen får åkerierna ofta betalt per körd kilometer. Det finns idag inga incitament för ett åkeri att välja alternativet med fartyg när ekonomin väger tyngre än miljön. Redarna framförde därför ett önskemål om att en framtida ekobonus skulle kunna träffa ett bredare segment för att möjliggöra en överflyttning från väg till sjö.

En redare ansåg att man från statligt håll skulle jobba mer med fartygsfinansieringslösningar för gröna infrastrukturprojekt. Detta då de finansiella kostnaderna (räntor) är höga, vilket hämmar framför allt stora investeringar. Ett fartyg kan kosta 400 miljoner kronor för denna typ av verksamhet. Man framförde även att ekobonus borde betalas ut under en längre tidsperiod då avskrivningar sker över längre tid och det tar lång tid att få till en överflyttning från väg till sjö.

Förbättringsförslag

Redarna framförde en del förbättringsförslag till breddad ekobonus.

Man efterfrågade säkerhet i stödet, det vill säga att man inte ska bli skyldig att återbetala stödet om utfallet inte blir enligt ansökan och beslut om ekobonus. De föreslog en fast andel av stödet som kan utgå utan krav på återbetalning. Man framförde att investerare ogillar att det finns en risk för att det kan bli aktuellt med återbetalning av ekobonus som man tidigare beviljats.

Man ville se en annan modell än tonkilometer för beräkning av miljöeffekten liksom det finansiella stödet. Någon specifikation av vad det skulle kunna vara gav man dock inte.

Man lyfte vidare de konkurrenshinder som hindrar sjöfarten att fullt ut kunna konkurrera med landtransporter, såsom farleds- och lotsavgifter. Utöver dessa avgifter påtalade man även den hårda konkurrensen med åkerier från lågprisländer som man menade får trafikera svenska vägar utan att betala för sina kostnader. Det tar tid att få till en förändring. Ett rederi framförde problematiken med olika konkurrensvillkor med hänvisning till det tyska systemet MAUT. De menade att så länge lastbilar får större stöd än andra transportslag så kommer det att bli svårt att få till en överflyttning av gods från väg till sjötransporter.

Övrigt

Man lyfte behovet av olika typer av finansieringsformer, till exempel för uppstart, fartygsfinansiering samt farleds- och lotsavgifter.

Miljöpengar behövs för att möjliggöra en grön omställning till sjöfarten. Nuvarande stödnivå är för låg när ett fartyg kostar 400 miljoner kronor. Finns det då ett återbetalningskrav om man inte lever upp till specifikationen i ansökan beläggs man med en ökad risk.

Man önskade att ekobonus borde inkludera "retro-fit". Man skulle då kunna börja satsningen med gamla fartyg som man miljöanpassar i väntan på nybyggen. Det rör sig således om uppdatering av befintliga fartyg som man gör mer miljövänliga innan man har fått högre fyllnadsgrad och kan investera i nytt tonnage. Ska man köra linjetrafik blir det svårt att erbjuda en bra service med ett fartyg. Detta då man inte kan upprätthålla en linjeservice med ett fartyg och fartygen måste segla på utsatt tid.

För lågvärdegods inom bulk kan mycket inom skogsområdet flyttas över till fartyg men det krävs flexibilitet i ett stöd som ekobonus. Rederierna har att tillfredsställa ett kundbehov och måste därför vara flexibla – det blir då ett problem när stödsystemet inte medger sådan flexibilitet utan är "stelbent".

Förbättringsförslag och lärdomar

I det följande redovisas ett antal förbättringsförslag och lärdomar som vi har identifierat från framtagandet och genomförandet av ekobonus.

Förslagen syftar till att ge redare bättre förutsättningar att starta upp och få i gång kommersiellt hållbar verksamhet som bidrar till att minska utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser. Syftet är också att ge konkreta förslag på hur ett framtida stödsystem skulle kunna utformas för att ge ökade förutsättningar för att anslagna medel ska kunna göra maximal nytta.

Minst tre månader för att förbereda ansökan

Sökanden behöver uppskattningsvis minst tre månader för att kunna förbereda sin ansökan, exempelvis vad avser att sondera och bearbeta marknaden och se över fartygstillgång. Det är även önskvärt med en längre tid mellan beslutet om ekobonus och projektstart.

Processen att projektera och starta upp ett nytt sjötransportupplägg innehåller flera tidskrävande aktiviteter som exempelvis:

- förhandla avtal med hamnar
- söka tillstånd
- arrangera stuveriverksamhet
- marknadsföring
- förhandla avtal med kunder
- säkra upp fartygstillgång
- sätta upp en ny organisation, rekryteringar och säkerställa IT-system för den nya verksamheten

Behovet av tillräckligt lång förberedelsetid bekräftas av de erfarenheter som Kystverket gjort. De har noterat att många kunder väljer att inte ”hoppa på” ett sjötransportupplägg förrän de ser att det är etablerat.

Detta bekräftas även av intervjuerna med rederierna där man menar att det är ett problem i att ingen kund vill gå in med stora volymer ”över en natt”. Varuägarna väljer att testa innan man flyttar stora volymer.

Detta innebär således ett ”moment 22”. Sjötransportupplägget kan inte komma igång för att man inte har tillräckligt underlag och de kunder som skulle kunna utgöra ett underlag för sjötransportupplägget vill inte hoppa på förrän det är etablerat.

Kontinuitet i utlysning – ansökningsförfarande

Den tid som funnits för genomförande av ekobonus har bland annat inneburit att det endast varit en ansökningsomgång per stödperiod.

Om redaren kan förvänta sig att nya utlysningar kommer med fasta intervaller och att ansökningsförfarandet är snarlikt mellan gångerna ges redaren större möjlighet att planera och projektera för nya sjötransportupplägg.

Flexibel projektstart vs statligt anslag

Timingen är viktig för att få en bra start på projektet. När under året som den bästa tiden är för att starta upp en ny linje beror på verksamheten. I vissa fall kan årsskiftet vara lämpligt då frakttal löper ut och förnyas då. För andra verksamheter, vars godsflöden påverkas av säsongeffekter, kan andra perioder under året vara mer lämpliga att starta igång projektet.

För att stödordningen skulle stämma bättre överens med rederiets förutsättningar, skulle det behöva finnas en öppning för att ge sökanden möjlighet att, inom vissa ramar, styra tidpunkten för projektstarten.

För att detta skulle få någon reell effekt behöver stödperioden vara längre än de knappa två år som i praktiken varit fråga för ekobonus. Den var från början tänkt att vara tre år. I *tilskuddsordning* är stödperioden fem år.

En problematik är dock begränsningen att stöd endast får ges under högst tre år i enlighet med sjöriktlinjen och även kommissionens beslut. Frågan blir då från när detta ska börja räknas om stöd beviljas men projektet inte startats förrän ett halvår senare.

Mot det konstaterade behovet av en mer flexibel projektstart och större flexibilitet i projektgenomförandet ska dock ställas proceduren kring det statliga anslaget som inte är flexibel. Kontantprincipen gäller vid utbetalning av bidrag, vilket innebär att Trafikverket endast får belasta sina anslag i samma period som utbetalningen sker om inte Trafikverkets regleringsbrev medger något anslagssparande mellan år.

Här ställs således de reella förutsättningarna för rederiet för att kunna verka på marknadsmässiga grunder och ändå kunna tillgodogöra sig ett statligt bidrag i form av ekobonus vs myndigheters budgethantering/-styrning.

Om anslaget inte räcker

Om det sammanlagda beloppet i ansökningarna överstiger vad som anslagits ska stödet sättas ner i lika mån för alla sökanden. Detta var vad som skedde i den andra stödperioden och innebar att de sökande endast fick beviljat ca 62 procent av det ansökta beloppet på grund av att anslaget inte räckte.

En alternativ hantering skulle kunna vara att prioritera projekt på mer sakliga grunder, som exempelvis samhällsekonomiska nyttoeffekter eller miljöeffekter. Det skulle således samtidigt innebära ytterligare ett bedömningsmoment för Trafikverket. Den eventuella nyttan med detta måste således vägas mot det merarbete och den högre kostnad som detta skulle medföra för Trafikverket.

Förutsättningar för att få stödsystemet på plats

Stödsystemet och den förordning som reglerar ett stödsystem behöver vara beslutade och notifierade i god tid innan det aktuella budgetårets start för att det ska vara möjligt att tillgodogöra sig stödperioden fullt ut. Det förberedande arbetet med att få ett stödsystem på plats, såsom regelverk och ansökningsblankett, behöver kunna starta i ett tidigt skede. Det är därför sannolikt önskvärt att kunna påbörja arbetet innan den statliga budgetprocessen är fullt genomförd.

Detta innebär att beslutsfattarna behöver acceptera risken att påbörja förberedelserna för att få stödsystemet på plats innan det är helt klart att det finns en parlamentarisk majoritet för finansieringen. Det behöver vidare i Trafikverkets regleringsbrev finnas möjlighet till anslagssparande, för att kunna dra full nytta av stödperioden.

Fördelning av stödet under stödperioden

Ett stöd baserat på överfört godstransportarbete innebär i princip att stödmottagaren är berättigad till mindre stöd i början på stödperioden och mer i slutet, allt eftersom de transporterade godsvolymer ökar. Samtidigt är behovet av stöd oftast störst i början på projektperioden, då godsvolymer och fraktintäkter är lägre.

Ett alternativ vore därför att, liksom i *tilskuddsordning*, göra det möjligt att få en större andel av beviljat stödbelopp utbetalt i början på stödperioden och en mindre andel i slutet. På detta sätt skulle stödmottagaren kunna få ta del av stödet då det som bäst behövs.

Att notera är dock att *tilskuddsordning* har undergått en revision som kan komma att resultera i att den modell som hittills tillämpats inte är förenlig med regelverket.²¹

²¹ Skype-möte den 2 november 2022 med Kystverket, Erika Stoylen med flera.

Eftersom bidrag ska, enligt principer för statens redovisning, betalas ut i så nära anslutning till att kostnaderna uppstår som möjligt, fördelar Trafikverket ut stödet jämnt över året. Av beslutet om ekobonus framgår att Trafikverket betalar ut stödet vid i beslutet angivna redovisningstillfällen baserat på mängden utfört godstransportarbete alternativt upparbetade driftkostnader, beroende på vilket av dessa som beslutet om ekobonus är baserat på. Som framgår ovan i avsnitt Utbetalning, har ett förskott på maximalt sex månader ansetts vara förenligt med statens redovisningsprinciper. Denna modell tillämpades således för stödperioden 2018–2020.

En alternativ hantering, för att bättre överensstämna med redarens förutsättningar för att etablera ett nytt transportupplägg, skulle till exempel kunna vara att dela upp stödet i två faser. Det skulle då vara önskvärt att en mindre, första del skulle kunna beviljas och betalas ut för uppstartsfasen utan något direkt krav på fysisk överflyttning av gods och baseras på till exempel 30 procent av kostnaden för att marknadsföra och etablera förutsättningar för trafiken. För utbetalning av resterande del av stödet skulle man kunna göra en avstämning av om målen för den första delen av projektet har nåtts där sökanden ska uppvisa konkreta fraktavtal och tillgång till aktuellt fartyg. Tillgången på fartyg kan antingen säkerställas genom ett charteravtal eller redaren själv äger fartyget.

Ekobonus som ”riskpeng”

Redarna har framfört är att man vill att Trafikverket, det vill säga staten, ska se de beviljade medlen i ekobonus som en ”riskpeng”. Man menar således att ekobonus ska kunna utgå även om stödmottagaren inte har utfört det godstransportarbete alternativt haft nedlagda driftskostnader för projektgenomförande i den utsträckning som krävs för att motivera beslutad ekobonus. Ekobonus ska i stället, menar man, ge stödmottagaren en möjlighet att exempelvis försöka starta en ny linje eller testa ett nytt transportupplägg och ekobonus utgå oavsett projektresultat.

Enligt norska Kystverket²² är *tilskuddsordning* i vart fall till en del att betrakta som en sådan ”riskpeng”. I Norge får det projekt som beviljats ekobonus en första utbetalning på 25 procent. Denna utbetalning blir stödmottagaren inte återbetalningsskyldig för om projektet inte visar sig komma igång eller innebär utfört godstransportarbete enligt myndighetens beslut. *Tilskuddsordning* och deras syn på ”riskpeng” kan komma att justeras till följd av en revision.

Av intervjuerna med redarna framgår bland annat att man efterfrågar en ”säkerhet” i stödet, det vill säga att stödmottagaren inte ska bli återbetalningsskyldig om utfallet inte blir enligt ansökan och beslut om ekobonus. De menar att investerare

²² Samtal med Erika Støylen den 17 oktober 2022.

ogillar om det föreligger en risk att det kan bli fråga om ett återkrav av det statliga stödet.

Det är dock viktigt att poängtera att Trafikverket har att följa förordningen och syftet med stödet är att gods faktiskt ska överflyttas. Det ligger således även ett ansvar på stödmottagaren att göra en realistisk plan för projektet. Om man utfört de åtgärder man har avsett i ansökan men att de kanske inte fått önskad effekt är en annan fråga. Man ska inte kunna överdriva sin projektplan för att få "riskpengar".

Redarna framhåller vidare att de ansökte om ekobonus för att skapa möjligheter till en förbättrad miljö genom att flytta gods från väg till sjötransporter. För att man skulle ta risken och lägga resurser på ett nytt projekt, var ekobonus det som fick dem att gå in i projektet. Man ville sysselsätta fartyg i ny trafik och såg detta som ett bra ekonomiskt bidrag till uppstarten. Ekobonus utgjorde också ett sätt att minska de ekonomiska riskerna vid etablering av ny linjetrafik. Om det är krav på återbetalning om stödmottagaren inte lever upp till vad som framgår av ansökan och beslut beläggs man med en ökad risk.

Stödperioden har kännetecknats och påverkats av ett antal omvärldsfaktorer:

- covid 19-pandemin
- kriget i Ukraina
- stigande bränslepriser
- chaufförsbrist

Stödmottagare har framfört att hänsyn ska tas till omvärldsfaktorer som legat utanför stödmottagarens kontroll när det gäller att genomföra projektet.

Det finns inget stöd i förordningen att kunna se ekobonus som en "riskpeng" där stödet kan utgå även om man projektet inte genomförts enligt ansökan och beslut om ekobonus. Detta gäller oavsett anledning till varför projektet inte har kunnat genomföras i enlighet med detta. Det gäller även om skälet beror på faktorer som legat utanför stödmottagarens kontroll.

Miljökalkyl och kalkylverktyget NTMCalc

Av intervjuerna med redarna framgår bland annat att man upplevde kalkylverktyget NTMCalc som omständligt. Det var fel i formuläret med uträkningarna och man fick fram fiktiva värden som man ifrågasatte. Det var otydligt med vad som efterfrågades så sökanden behövde inkomma med flera kompletteringar. Man fick oklara besked om hur man skulle beräkna den totala sträckan tur och retur med olika fyllnadsgrad på ut- och inresan. Det var oklarheter med schablonvärde som visade sig inte bli rätt i den enskilda verksamheten. Man fick dock hjälp med att fylla i beräkningarna och andra frågor kopplade till NTMCalc.

Beroende på hur miljö-kalkylen för ett projekt byggs upp medför ekobonus i vissa fall till negativ miljönytta. Det blir orimligt om ett transportupplägg även vid ett lyckat genomförande skapar högre utsläpp av växthusgaser än vad som hade varit fallet att låta transportererna fortgå på väg. Att ekobonus i enskilda fall men även sett över en hel projektperiod, även vid lyckade utfall av projekten, kan bidra till att öka utsläppen av luftföroreningar och växthusgaser går emot syftet med stödet.

En viktig lärdom från de projekt som beviljats ekobonus är att det ofta är komplexa transportupplägg som undersöks och det därför med förenklade modeller kan vara svårt att ge en representativ bild av åtgärdernas verkliga miljöeffekt.

Havsmiljöinstitutet har exempelvis uppmärksammat brister med schablonvärdena i NTMCalc samt att andra faktorer, såsom belastning på havsmiljön, inte beaktas när man uteslutande tittar på CO₂e.

Förslag på förändring av miljö-kalkylens uppbyggnad

- Miljö-kalkylen ska baseras på fartygens verkliga bränsleförbrukning Miljö-kalkylen ska baseras på fartygens verkliga bränsleförbrukning. Detta förutsätter dock att man faktiskt vet vilket fartyg som ska sättas i trafik, vilket är långtifrån alltid som man vet. Schablonvärden från NTMCalc stämmer dåligt på vissa fartyg och tar heller inte hänsyn till fartygets marschfart. Den sistnämnda är en faktor med mycket stor påverkan på fartygets bränslekonsumtion. NTM:s beräkningsmodell kan användas men det är önskvärt att så långt möjligt använda verklig bränsleförbrukning som indata i stället för schablonvärden.

- Max begränsning för bränsleåtgång som får allokeras på fartygets övriga verksamhet

Det behöver tas fram tydliga regler för vilka bränslemängder som kan tillskrivas verksamhet som inte är knuten till godstransporten. Förslagsvis får bränsleåtgång som allokeras på passagerarverksamhet eller dylikt inte överskrida bränsleåtgång för motsvarande land- eller flygtransport.

Detta för att undvika att en orimligt stor andel av ett kombinerat transportupplägg, exempelvis RoPax/färja, tillskrivs den del av verksamheten som inte avser godstransportdelen.

Krav på revisorsintyg

Det finns anledning att överväga krav på oberoende revision av kostnadsredovisning, i varje fall för större projekt över en viss budget. Detta för att säkerställa att stödmottagarens ekonomiska underlag följer kravet för ekonomisk redovisning, till exempel vad avser verifikation av nedlagda kostnader genom utdrag ur redovisningssystemet där projektet är bokfört. I *tilskuddsordning* är det krav på revisorsintyg.

Ett revisorsintyg bör således utgöra ett obligatoriskt underlag till slutredovisningen. Kostnaden för revisorsintyget bör då kunna ingå i projektbudgeten. Sökanden bör vidare i ansökan intyga att de kan och kommer att följa upp projektets kostnader i enlighet med den budget på vilken stödet beviljats.

Stödgrundande belopp

Eftersom driftkostnader och överfört godstransportarbetet påverkar stödets storlek ger det incitament för den sökande att uppges så höga kostnader och så stora transportvolymerna som möjligt. Detta kräver en omfattande granskning av de sökandes kostnadsberäkningar samt kvalificerade bedömningar av ansökningarna vad gäller förväntat överfört godstransportarbete.

Då både ansökningar och uppföljningar bygger på den sökandes egna beräkningar av överflyttade godsmängder är dessa uppgifter generellt svåra att få verifierade. Sammantaget medför upplägget en omfattande handläggning och stora osäkerheter i underlaget.

Det bör finnas möjlighet för ansvarig myndighet att justera stödets storlek i det fall de uppskattade kostnaderna eller kostnadsvolymerna är orimligt höga. Efter avstämning med Trafikverkets juristavdelning kan Trafikverket i nuläget, i enlighet med förordningens lydelse, endast antingen bevilja eller avslå en ansökan. Det är således inte möjligt för Trafikverket att justera de stödgrundande uppgifterna efter handläggning och bedömning av uppgifternas rimlighet.

Alternativ till godstransportarbete

Av intervjuerna med redarna framgår att man skulle vilja se en annan modell än tonkilometerberäkningar för miljöeffekten. Vilken denna alternativa modell skulle vara framkommer dock inte i intervjuerna.

Ett alternativt beräkningssätt skulle kunna vara att basera stödet på överfört trafikarbete, det vill säga fordonskilometer. Det skulle lösa vissa osäkerheter i beräkningarna av godsvolym, men också ge möjlighet att bevilja stöd för tomtransporter. Det finns fördelar med att inkludera tomtransporter i systemet, men det är inte självklart då sådana transporter inte medför någon egentlig nytta ur ett strikt transporthänseende. Däremot skulle det bidra med mindre belastning på vägnätet och minskade klimatutsläpp, där skillnaden i nyttoeffekter mellan lastade och olastade trailers endast är marginell. I ekobonus har vi konstaterat stora osäkerheter i sökandenas uppgifter om lastbärarna är lastade eller inte. Sökanden har uppgett att lastbärarna är lastade till en mängd motsvarande ”schablonvikten”, vilket nog får betraktas som ett orealistiskt men samtidigt svårkontrollerbart scenario.

Stödmottagare

I ekobonus har det endast varit en redare som kan vara stödmottagare. Redaren behöver emellertid inte vara den som äger fartyget, utan är mer kopplad till den affärsmässiga risken för transportupplägget. I Trafikverkets anvisningar beskrivs redaren på följande sätt:

Redare är den eller de personer som förfogar över fartyget och som genom näringsverksamhet ansvarar för den kommersiella driften.

Trots att ekobonus riktat in sig endast på redare är mottagarkretsen i praktiken alltså betydligt bredare. Detta då definitionen av redare inte är kopplad till ägandet utan till den juridiska person som tar den kommersiella risken.

Redarna efterfrågar att stödsystemet även når ut till exempelvis speditörer och åkerier om man väljer att frakta med fartyg i linjetrafik.

Projektets ekonomiska bärkraftighet

För att ett projekt kunde beviljas ekobonus skulle sökanden kunna visa att det var ekonomiskt bärkraftigt. Det betyder att det efter stödperiodens slut skulle kunna bära sina egna kostnader utan stöd. Detta signalerar att stödet avsåg långsiktiga satsningar och inte tillfälliga projekt, vilket var ett viktigt villkor i stödsystemet. Sökanden skulle därför i sin ansökan kunna styrka projektets bärkraft i form av en kassaflödesanalys.

Kassaflödesanalysen är svår för en utomstående att verifiera, men eftersom sökanden kunde bli återbetalningsskyldig om man inkom med felaktiga uppgifter bedömdes ändå risken för fusk som förhållandevis liten. Villkoret innebar dock en viss komplexitet i bedömningarna av ansökningarna.

I kassaflödesanalysen skulle sökanden redovisa sina årliga kostnader och intäkter kopplade till det nya eller förbättrade sjötransportupplägget. Initialt när godsvolymerna är mindre, är vanligtvis också intäkterna lägre. Kostnaderna följer dock inte godsvolymer i samma utsträckning, då fartygen, personalen och bränslekostnaderna är mer konstanta, även när godsvolymer är låg på fartygen. Principen var att kassaflödesanalysen skulle visa på ett behov av statligt stöd initialt och att sjötransport-upplägget efter stödperioden skulle generera ett positivt resultat. Om sjötransport-upplägget visade på ett negativt resultat efter stödperioden, kunde vi konstatera att projektet inte var ekonomiskt bärkraftigt. Intäkterna och godsvolymer bör vara korrelerade med varandra.

Bilaga 1 – Förordning SFS 2018:1867

Förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart

Inledande bestämmelser

1 § För att stimulera överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och i syfte att minska utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser får Trafikverket, om det finns medel för ändamålet, ge miljökompensation (ekobonus) enligt denna förordning. Miljökompensation lämnas för åtgärder som leder till att gods flyttas över från vägtransporter på det svenska vägnätet till sjötransporter.

Miljökompensation får ges för nya sjötransporter eller förbättringar av befintliga sjötransporter som leder till att vägtransporter ersätts med sjötransporter.

2 § Denna förordning är meddelad med stöd av 8 kap. 7 § regeringsformen.

3 § Miljökompensation enligt denna förordning får lämnas i enlighet med Europeiska kommissionens godkännande av Sveriges anmälan om förlängning av beslut C (2018) 7565 av den 9 november 2018 angående statligt stöd SA.50217 (2018/N) - Sverige - Sveriges ekobonussystem för närsjöfart och inlandssjöfart. Förordning (2020:1169).

Mottagare och villkor

4 § Miljökompensation får lämnas till en redare som

1. bedriver sjöfart med fartyg som är registrerade i ett fartygsregister i ett EES-land och där fartygens resor inkluderar åtminstone en lossning eller lastning av överflyttat gods i svensk hamn, och
2. är etablerad i Europeiska unionen på grundval av kriterier som medger insyn och som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt.

Miljökompensation för ett projekt ska beviljas efter ett särskilt ansökningsförfarande.

5 § Miljökompensationen ska avse genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter och får inbegripa fler än en redare. Endast ett projekt per planerat transportupplägg där gods flyttas över från väg till sjöfart får finansieras och det aktuella projektet får inte förnyas, förlängas eller upprepas.

6 § Miljökompensation får ges för att täcka delar av driftskostnaderna för den aktuella sjötransporten eller finansiera inköp av utrustning för omlastning för att tillhandahålla det planerade transportupplägget där gods flyttas över från väg till sjöfart.

Miljökompensation för driftskostnader ska räknas samman med annat statligt stöd och får sammantaget inte överstiga 30 procent av driftskostnaderna för det aktuella transportupplägget där gods flyttas över från väg till sjöfart.

Miljökompensation för inköp av utrustning för omlastning får inte överstiga 10 procent av kostnaden för sådan utrustning.

7 § Miljökompensationen baseras på det transportarbete som det överflyttade godset skulle ha genererat om det i stället hade transporterats på lastbil inom Sverige. Transportarbetet beräknas som mängden av transporterat gods mätt i ton multiplicerat med sträckan i kilometer.

För volymbaserat gods eller om vikten på godset är okänd kan transportarbetet också beräknas på antalet överflyttade enheter multiplicerat med medelvikten för respektive enhet multiplicerat med sträckan i kilometer. Medelvikten ska baseras på de medelvärden som Trafikverket beslutar.

Miljökompensationen beräknas genom att transportarbetet multipliceras med 0,12 kronor.

8 § Miljökompensation får inte ges för längre tid än tre år.

9 § Miljökompensation får inte kombineras med ersättning som ges till kollektivtrafik.

Ansökan och beslut

10 § Trafikverket prövar frågor om miljökompensation enligt denna förordning. En ansökan om miljökompensation ska vara skriftlig och ges in till Trafikverket. Ansökan ska undertecknas av den sökande.

11 § En ansökan om miljökompensation ska ha kommit in till Trafikverket senast inom den tid som Trafikverket beslutar. När ansökningstiden har gått ut ska Trafikverket pröva samtliga inkomna ansökningar.

12 § Den som ansöker om miljökompensation ska på begäran av Trafikverket inom den tid som verket bestämmer lämna de uppgifter som behövs för prövningen. Om sökanden inte följer en sådan begäran, får ansökan prövas i befintligt skick.

13 § Den som ansöker om miljökompensation ska kunna visa att gods flyttas över från väg till sjöfart och att åtgärden är kommersiellt bärkraftig efter projektets slut.

14 § Om Trafikverket beslutar att ge miljökompensation, ska det anges i beslutet

1. när den åtgärd som berättigar till miljökompensation senast ska vara

slutredovisad, och

2. att mottagaren av miljökompensation, på begäran av myndigheten, ska lämna de uppgifter som krävs för uppföljning och utvärdering av miljökompensationen.

Beslutet får förenas med de ytterligare villkor som behövs för att säkerställa att kraven enligt denna förordning uppfylls.

15 § Om tillgängliga medel understiger den miljökompensation som kan beviljas, får Trafikverket besluta att sätta ned miljökompensationen i lika mån för alla som ska beviljas miljökompensation.

16 § En ansökan om miljökompensation får inte beviljas ett företag i svårigheter enligt 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).

Slutredovisning av en åtgärd som en miljökompensation avser

17 § Den slutredovisning som avses i 14 § första stycket 1 ska göras till Trafikverket. Specificerade skriftliga underlag för att styrka kostnaden som berättigar till miljökompensation och en ekonomisk redovisning ska ges in tillsammans med slutredovisningen.

Utbetalning av miljökompensation

18 § Trafikverket betalar ut miljökompensationen.

19 § Miljökompensationen betalas ut i omgångar, dock får högst 75 procent av miljökompensationen 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.

Hinder mot utbetalning

20 § 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.

21 § Trafikverket får besluta att miljökompensation helt eller delvis inte ska betalas ut, om

1. mottagaren genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt har orsakat att miljökompensationen bestämts felaktigt eller med för högt belopp,
2. miljökompensationen av någon annan orsak har bestämts felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta, eller
3. villkoren för miljökompensation inte har följts.

Återbetalning

22 § Den som har tagit emot miljökompensation är återbetalningsskyldig om det finns grund för det enligt 21 §. Trafikverket får i dessa fall helt eller delvis kräva tillbaka miljökompensationen.

På miljökompensation som krävs tillbaka ska ränta betalas från och med den dag som infaller en månad efter det att beslut om återkrav har fattats och efter en räntesats som vid varje tidpunkt överstiger statens utlåningsränta med två procentenheter.

Om någon är återbetalningsskyldig, ska Trafikverket besluta att helt eller delvis kräva tillbaka miljökompensationen jämte ränta. Om det finns särskilda skäl, får Trafikverket besluta att sätta ned räntekravet helt eller delvis.

Rapporteringskyldighet m.m.

23 § Bestämmelser om offentliggörande, rapportering och registerföring finns i 12 a § lagen (2013:388) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler och i förordningen (2016:605) om tillämpning av Europeiska unionens statsstödsregler.

Rätt att meddela föreskrifter

24 § Trafikverket får meddela föreskrifter om verkställigheten av denna förordning.

Överklagande

25 § I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut än beslut enligt 15, 20 och 21 §§ får dock inte överklagas.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se