

Kajsa Tönnesson
Chef Havsmiljöinstitutet
Box 260
SE-405 30 Göteborg
Tel +46 31 7861259
kajsa.tonnesson@havsmiljoiinstitutet.se

2018-04-18, dnr 4/18

Näringsdepartementet
Marie Egerup

Havsmiljöinstitutets svar på Näringsdepartementets remiss N2018/0601/MRT Förordning om Eko-bonussystem.

Havsmiljöinstitutet har tagit del av förslaget "Förordning om Eko-bonussystem" och institutet ser positivt på en stimulans för överflyttning av gods från väg- till sjötransporter i de specifika fall när en överflyttning leder till minskade utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser. De två syftena, som klargörs i § 1 av förordningen, bör därmed utgöra grund för att värdera inkomna ansökningar om ekonomiskt stöd.

I det nuvarande förordningsförslaget (§ 7) är det en minskning av de externa kostnaderna som ska beräknas och utgöra bas för stödet. Det definieras inte i förordningen vad externa kostnader är, men enligt Trafikanalys förslag till Eco-bonus (rapport 2017:2) används samhällsekonomiska externa kostnader. Havsmiljöinstitutet argumenterar att en omräkning från emissioner (kg) till kostnader (kr) är onödig för att mäta om luftemissionerna minskar. Om det är de samhällsekonomiska kostnaderna som avses kommer dessutom bl.a. infrastrukturkostnader (t.ex. lotsning) ingå vilket inte har koppling till att minska utsläppen av luftföroreningar. Ytterligare ett argument för att externa samhällskostnader inte bör användas här är att de schablonvärden som finns har olika bra kvalitet för olika transportsätt, och inte minst behöver sjöfartens uppgifter kvalitetssäkras.

1. Havsmiljöinstitutet föreslår att beräkningar av en minskning av utsläpp bör utgå från verkliga planerade emissionsnivåer. Olika fartygstyper och enskilda fartyg ger upphov till olika mängder emissioner till luft (och till vatten). Emissioner kan minska genom flyttning av gods från väg- till sjöfart, men det behöver inte vara fallet och effekten är beroende av många faktorer¹. Havsmiljöinstitutet föreslår därför att § 7 ändras ungefär enligt följande:

§ 7 Ett stöd ska kunna ges för projekt som minskar utsläpp av såväl luftföroreningar i form av kväveoxider, svaveloxider och partiklar som av växthusgas i form av koldioxid vid överflyttning av gods från vägtransport till sjötransport. Luftemissioner för transport av gods på väg kan beräknas enligt den schablon per tonkilometer som Trafikverket föreskriver. Luftemissioner från transport av gods med fartyg ska beräknas för det aktuella projektet.

Genom vårt förslag säkerställs att utsläpp av såväl luftföroreningar som växthusgaser minskar.

2. Nuvarande § 7. har även en formulering *Ett stöd ska baseras på*, som är relevant för utvärderingen av de ansökningar som kommer in. Här är frågan vad "baseras" innebär? Är det tänkt som ett kriterium för rangordning mellan sökande?

Det behöver finnas kriterier för vilken emissionsminskning som räcker för att kvalificera sig för Eko-bonus stödet. Havsmiljöinstitutet föreslår att kriterier fastställs för att kunna värdera bidrags-ansökningarna var och en, samt gentemot varandra. Ett minimikrav skulle t.ex. kunna vara att utsläpp av såväl koldioxid som kväveoxider, svaveloxider och partiklar ska minska i sjöfartsalternativet.

I förslagets § 15 står "Om tillgängliga medel understiger det stöd som kan beviljas, ska Trafikverket beslut att sätta ned stödet i lika mån för alla som ska beviljas stöd." Vi anser det är oklart om det är den bästa metoden att använda osthyvel i detta läge. Det kan ev. bli bättre effekt om Trafikverket kan få prioritera de projekt som ger bäst effekt, utifrån de syften som förordningen har.

1 Harald M. Hjelle and Erik Fridell (2012). When is Short Sea Shipping Environmentally Competitive? Environmental Health - Emerging Issues and Practice, Prof. Jacques Oosthuizen (Ed.), ISBN: 978-953-307-854-0, InTech, Available from: <http://www.intechopen.com/books/environmental-health-emerging-issues-andpractice/the-comparative-environmental-performance-of-short-sea-shipping>

3. För flera av paragraferna efterlyser vi förtydligande eller en definition. Här är exempel på de paragrafer där det finns uttryck som är oklara:

§ 1. *Nya sjötransporter eller förbättringar av befintliga sjöfartstransporter*– behöver definieras

§ 4. I begreppet *överflyttat gods* är innebörden inte klart. Merparten av gods som går på båt skulle mycket väl – i ett svenskt (ev. också europeiskt) perspektiv likaväl gå på en bil, så uttrycket bör förtydligas.

§ 5. *...med på förhand fastställda miljöeffekter*– här finns stort inslag av osäkerhet, hur ska det hanteras?

§ 6. *Annat statligt stöd* - här är frågan om sjöfartsstödet (nettolönemodellen) räknas in?

I Havsmiljöinstitutets arbete med att granska remissen har från Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet deltagit professor Lars-Göran Malmberg, professor Johan Woxenius och docent Jonas Flodén; från Linnéuniversitetet professor Kjell Larsson och från Chalmers docent Ida-Maja Hassellöv. Eva-Lotta Sundblad, ordförande i Havsmiljöinstitutets sjöfartsgrupp har samordnat synpunkterna.

Havsmiljöinstitutet är ett samarbete mellan Göteborgs universitet, Stockholms universitet, Umeå universitet, Sveriges lantbruksuniversitet och Linnéuniversitetet. Beslutet har tagits i samråd med Havsmiljöinstitutets ledningsgrupp.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Kajsa Tönnesson'. The signature is fluid and cursive, with the first name 'Kajsa' being more prominent than the last name 'Tönnesson'.

Kajsa Tönnesson, Havsmiljöinstitutet