

REMISSYTTRANDE

2022-06-30

Infrastrukturdepartementet
Enheten för utveckling och styrning av transportområdet

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se
ola.nordlander@regeringskansliet.se

Remissyttrande över Trafikverkets förslag Förlängd och breddad ekobonus (dnr I2022/00618)

Näringslivets Transportråd lämnar ett remissyttrande över Trafikverkets förslag till förlängd och breddad ekobonus enligt nedan. Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen. Medlemsföretagen står tillsammans för merparten av godstransporterna i Sverige.

Näringslivets Transportråd välkomnar Trafikverkets förslag till förlängd och breddad ekobonus. Näringslivets Transportråd har länge framfört att det krävs bland annat positiva ekonomiska incitament för att få transportköpare att välja järnvägstransport och sjöfrakt framför vägtransporter i stället för en generell ökning av skatter och avgifter inom andra trafikslag, vilket ofta ses som ett sätt att göra transporterna på både järnvägen och sjön mer konkurrenskraftig i och med att de då skulle bli förhållandevis billigare. Enligt Näringslivets Transportråd handlar det snarare om att göra dessa trafikslag mer attraktiva genom bland annat ökad tillförlitlighet och effektivitet och att i möjligaste mån röja hinder för överflyttning. En viktig förändring i detta avseende är att breddad ekobonus föreslås även kunna ges till intermodala transportupplägg. Breddad ekobonus enligt Trafikverkets förslag kan därför mycket väl vara ett medel som möjliggör förverkligandet av politiska ambitioner om ökade godsvolymer på järnväg och sjö.

Det är vidare positivt att fler aktörer i logistikkedjan kan söka om breddad ekobonus. Det är en viktig poäng i remissförslaget att överflyttningar kan göras på olika sätt inom hela logistikkedjan och inte enbart genom inlands- och kustsjöfart.

Ett viktigt fokusområde för Näringslivets Transportråd är digitalisering och vi menar att en del av transportsektorns utsläppsreduktion kommer genom smarta uppkopplade logistikkedjor där flöden kan synliggöras och effektiviseras. Därför är det positivt att breddad ekobonus kan ansökas även till investeringar i teknik och system som stödjer detta.

Breddad ekobonus medger något högre stödnivåer, vilket kan skapa incitament att testa överflyttningalternativ till en högre grad. Näringslivets Transportråd ser samtidigt en risk

med att processen kring stödet innebär omfattande administration, vilket i sin tur medför ökade kostnader och kan leda till att vissa, framför allt mindre, aktörer ändå inte har resurser att ansöka om ekobonus.

Näringslivets Transportråd anser att den aktör som tar risker och lägger ned arbete ska få stöd och uppmuntran. Ett nytt transportupplägg är för en varuägare förknippat med risken att inte få fram sina varor i avtalad tid och till avtalad kostnad till kunden. Varuägaren är den som betalar transporten och oftast beslutar om vilket transportupplägg som ska användas. En varuägare som arbetar för att flytta över flöden från väg till sjö eller järnväg bör därför också direkt kunna ta del av breddad ekobonus.

Om ett stöd upplevs gynna fel aktör, riskerar förtroendet för det att erodera. Ett exempel på det är hanteringen av miljökompensation för godstransporter på järnväg som flera transportköpare upplever främst har gynnat den största godsoperatören på järnväg trots att det tydligt anges i förordningen som reglerar miljökompensationen¹ att stödet ska komma transportköparen till del. Näringslivets Transportråd menar att liknande behöver undvikas när det gäller breddad ekobonus. Enligt Näringslivets Transportråd bör olika typer av stöd istället tydligt gynna trafikslaget som stödet riktar sig till som sådant och på ett sätt att varuägaren som nyttjar det aktuella trafikslaget också stärker sin konkurrenskraft. Näringslivets Transportråds uppfattning är att det också är det yttersta syftet med stöd som breddad ekobonus. Om varuägarens konkurrenskraft stärks genom att använda ett visst trafikslag, kommer också överflyttning till det att ske.

Inom breddad ekobonus ska även förberedande arbeten så som förstudier kunna ges medfinansiering. Det tror Näringslivets Transportråd kommer att vara mycket uppskattat, då aktörer kan lägga resurser på att utreda potentiella överflyttningar av gods från väg. Något som man annars kanske inte haft resurser att undersöka. Näringslivets Transportråd menar att det bör vara möjligt för varuägare/transportköpare att få ta del av stödet till förberedande arbeten för att kunna identifiera och utreda potentiella varuflöden.

Näringslivets Transportråd ser en risk för att överflyttning inte sker i den utsträckning som den skulle kunna, i och med att breddad ekobonus endast ska gälla i tre år, varav ett halvår redan har passerat i dagsläget (juni 2022). Det är tveksamt om alla nyttoeffekter hinner realiseras inom den korta tiden som återstår när systemet för breddad ekobonus är på plats. Särskilt när ledtiderna inom framför allt järnvägssektorn är långa.

Slutligen anser Näringslivets Transportråd att det är viktigt att stödet följs upp och vid behov ses över för att säkerställa att breddad ekobonus leder till önskad utveckling.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Ted Lundström
Ordförande



Jenni Ranhagen
VD



¹ Förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg.