

Infrastrukturdepartementet  
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

## Trafikverkets rapport Förlängd och breddad ekobonus

I2022/00618

### Utgångspunkter

Konkurrensverket har i uppdrag att verka för en effektiv konkurrens i privat och offentlig verksamhet samt en effektiv offentlig upphandling till nytta för det allmänna. Yttrandet avgränsas till sådana aspekter som följer av Konkurrensverkets ansvarsområden.

Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att utreda hur det existerande stödsystemet för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart<sup>1</sup> (s.k. ekobonus) kan utvidgas till att omfatta överflyttning av gods till järnväg och åtgärder som underlättar för intermodala transporter. Beslut om stöd ska utgå från klimatnytta och energieffektivitet.

I dag är endast redare stödberättigade och stödet kan uppgå till 30 procent av driftkostnader och 10 procent av investeringskostnader. I Trafikverkets rapport föreslås att stödet ska utvidgas inte bara till järnvägsoperatörer utan även till exempelvis speditörer, hamnar och terminaler med verksamhet inom Sverige. Dessutom kan stöd utgå till förberedande arbete för att utforma och utveckla transportupplägg som främjar intermodala transporter. Stödperioden begränsas till tre år, med ett krav på (sannolik) ekonomisk bärbarhet efter stödperioden och ett krav på stödets nödvändighet. Stödets omfattning begränsas till olika tak för olika transportslag och kostnadskategorier, där taken tar hänsyn till tillämpliga EU-direktiv.

Stödberättigade driftkostnader beräknas genom att överflyttningen (i tonkilometer) som projektet möjliggör multipliceras med en för varje

---

<sup>1</sup> Förordningen (2018:1867) om miljökompensation för överflyttningen av godstransporter från väg till sjöfart.



transportslag schabloniserad faktor som motsvarar reduktionen av externa kostnader per tonkilometer.

Om inkomna ansökningar överstiger budgeten för stödet ska ansökningarna för varje stödkategori prioriteras utifrån en samlad bedömning av överflyttningspotential och klimatnytta per stödkrona.

Stöd får inte utgå till projekt som redan erhåller stöd från andra källor. Projekt som konkurrerar med andra projekt eller befintliga sjö- eller järnvägsbaserade transportupplägg anses inte vara stödberättigade.

### **Stödordningens omfattning och innehåll**

Konkurrensverket noterar inledningsvis att regeringen uppdragit åt Trafikverket att undersöka *hur* en utvidgad ekobonus bör utformas. Däremot finns inget explicit uppdrag att undersöka *om* ekobonus ska förlängas överhuvudtaget.

Konkurrensverket anser mot den bakgrunden att det kan vara positivt att ekobonus utvidgas till fler transportslag, och att en effektiv konkurrens främjas om bestående externa (miljö-)kostnader internaliseras i marknadsaktörernas kalkyler. Dessvärre är det dock, särskilt givet de ovan redovisade olika stödnivåerna för olika kategorier, oklart huruvida förslaget om ekobonus blir mer konkurrensneutralt jämfört med rådande stödsystem. Konkurrensverket efterlyser i det avseendet en konsekvensanalys.

Konkurrensverket vill även påpeka att stöd för driftkostnader påverkar företagsbeslut på marginalen och riskerar därför alltid att snedvrیدا konkurrensen. En ordning enligt förslaget medför i sig viss snedvridning eftersom taken för driftkostnadsstöd varierar mellan olika trafikslag. Internalisering av externa kostnader uppnås vanligtvis mest effektivt genom direkt beskattning av kostnadsorsaken, i det föreliggande fallet utsläpp av växthusgaser. Dessutom ställer Konkurrensverket sig frågande till hur tanken med löpande kompensation för internalisering kan vara förenlig med kravet på kommersiell bärbarhet efter den (korta) stödperiodens utgång, och efterlyser ett resonemang om detta. Förväntas vägtrafikens internaliseringsgrad konvergera mot sjöfartens och tågtransportens på tre års sikt? Eller förväntas stödet möjliggöra nämnvärda effektiviseringar av driften under samma tidsperiod? Stöd för driftkostnader ger allmänt sett inga starka incitament till effektivisering.

Konkurrensverket förordar att begränsa ekobonus till ett initialt investeringsstöd, vilket skulle kunna vara både effektivitetshöjande och konkurrensfrämjande om det möjliggör inträde av aktörer eller uppstart av verksamhet som på grund av externa kostnader och/eller finansmarknadsfriktioner inte vore möjligt utan stödet. Det riskerar dessutom inte att snedvrیدا marknadsförhållanden, och är mer kompatibelt med kravet på framtida kommersiell bärbarhet även på kort sikt, i den mån den initiala fasta kostnaden är det främsta etableringshindret.

Till slut vill Konkurrensverket på ett övergripande plan framhålla att en förlängd och breddad ekobonus riskerar att främja transportkedjor som, bortsett från miljö- och klimatkostnaderna, kan antas vara ineffektiva, eftersom marknaden annars inte hade valt bort dem. Om vägtrafiken internaliserar sina externa kostnader framöver försvinner skälet för stödet. Vid den tidpunkten kan dock undanträngningen av lastbilstransporter på grund av ekobonus åtminstone delvis vara irreversibel, eftersom de konkurrerande verksamheterna tidigare fått etableringsstöd för fasta kostnader. Risken är därmed att låsa in en ineffektiv lösning. Det kan vara mer effektivt att fokusera statliga medel på lastbilsflottans elektrifiering eller utbyggnad av lämplig laddinfrastruktur. I det fallet bör ekobonus inte förlängas, eftersom subventionering av konkurrerande verksamheter ger upphov till dödviktsförluster.

---

Detta yttrande har beslutats av generaldirektören Rikard Jermsten. Föredragande har varit ekonområdet Mark Bernard.

Yttrandet undertecknas inte egenhändigt och saknar därför namnunderskrifter.

Rikard Jermsten

Mark Bernard