



Förlängd och breddad ekobonus

Redovisning av regeringens uppdrag till Trafikverket att föreslå hur en förlängd och breddad ekobonus kan genomföras, I2021/03302

Trafikverket

Postadress: Röda vägen 1, 781 89 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Förlängd och breddad ekobonus

Redovisning av regeringens uppdrag till Trafikverket att föreslå hur en förlängd och breddad ekobonus kan genomföras, I2021/03302

Huvudförfattare: Ulrika Rangli Eklund, avdelning Nationell planering

Dokumentdatum: 2022-03-08

Ärendenummer: TRV 2021/146752

Publikationsnummer: 2022:047

ISBN: 978-91-8045-032-4

Sammanfattning

Breddad ekobonus är ett stödsystem som syftar till att minska transporterens miljöbelastning. Det ska ytterligare främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter. En sådan överflyttning förväntas ge positiva effekter på transporterens sammanlagda klimatpåverkan. De projekt som beviljas stöd ska bidra med en positiv klimatnytta och stödet ska endast utgå vid en betydande minskning av växthusgaser.

Breddad ekobonus utgår från förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Detta stöd till sjöfarten förlängs inom ramen för *breddad ekobonus*.

Med utgångspunkt i Trafikanalys förslag om En breddad ekobonus (rapport 2019:1) utökas omfattningen av stödet till att också omfatta järnväg och intermodala transportupplägg samt att kretsen av möjliga stödmottagare utökas till en bredare krets. Stödet har även breddats till att omfatta fler investeringar samt ett stöd för förberedande arbete. Utformningen av *breddad ekobonus* förhåller sig därmed även till förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg samt förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar.

- *Breddad ekobonus* kan ges för både nya transportupplägg och förbättringar av befintliga transportupplägg. Stödet kan som mest uppgå till 30% av produktionskostnaden. Det aktuella stödbeloppet för en ansökan baseras på transportarbete i tonkilometer multiplicerat med en överflyttningsfaktor. Överflyttningsfaktorn utgörs av differensen i externa kostnader mellan tung lastbil med släp och järnväg, alternativt sjöfart.
- *Breddad ekobonus* kan även ges till investeringar som underlättar och effektiviserar intermodala godstransporter. Här är ett stöd på upp till 50 % av investeringskostnaden möjligt inom spannet 0,5 till 10 miljoner kronor. För rederier är det endast möjligt att få investeringsstöd med 10 % för utrustning för omlastning. Detta följer av EU:s regler om statligt stöd till närsjöfart.
- Slutligen kan *breddad ekobonus* även ges för förberedande arbete som syftar till att undersöka möjligheterna för och säkerställa förutsättningarna för att kunna genomföra ett transportupplägg.

För åren 2022-2024 är 100 miljoner kronor per år avsatt för *breddad ekobonus*. Om anspråken i ansökningarna överstiger tillgängliga medel, kommer Trafikverket att göra en prioritering mellan projekten.

Genom en bredare krets stödmottagare, inkludering av järnvägen, samt ett investeringsstöd med högre andel statlig medfinansiering, har *breddad ekobonus* goda förutsättningar att främja överflyttning från vägtrafik till sjöfart och järnväg, samt underlätta för intermodala godstransporter.

Trafikverkets bedömning är att *breddad ekobonus* har god potential att bli en av flera viktiga pusselbitar i den pågående klimatomställningen.

Sammanfattning	3
Inledning	6
Uppdraget	6
Genomförande	7
Avgränsningar	7
Definitioner	8
Varaktighet och budget.....	9
Breddad ekobonus	10
Förslagets eventuella påverkan på gällande rätt	10
Erfarenheter från befintliga stödordningar	11
Intermodala transportupplägg och överflyttning av gods	11
Stödmottagare	12
Stödordningens omfattning och innehåll	13
Investeringsstöd	13
Stöd för förberedande arbete.....	15
Driftkostnader, sjöfartstransportupplägg	16
Driftkostnader, järnvägstransportupplägg.....	18
Transportupplägg med överflyttning från väg till både järnväg och sjöfart	19
Redovisning av stödberättigande kostnader	19
Överlappande transportupplägg.....	20
När breddad ekobonus inte kan utgå	20
Prioritering mellan projekt	22
Prioritering mellan transportupplägg	22
Prioritering mellan investering.....	22
Prioritering mellan stöd för förberedande arbete	22
Klimatnytta	23
Beräkning av klimatnytta	23
Beräkning av stödet	25
Externa kostnader och överflyttningsfaktor	25
Takvärden.....	26

Faktorer för beräkning av statsstödet möjliga storlek.....	27
Statligt stöd ska inte kunna ges från flera system för samma åtgärd	28
Beräkning av möjligt stöd.....	28
Beräkning av sträcka	29
Rättsliga regleringar	30
Fördraget om Europeiska Unionens funktionssätt	30
Kommissionens beslut SA.41100 Österrike och SA.48093 Polen	31
Riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag	32
Riktlinjer för statligt stöd till sjötransport.....	33
Bilaga 1 – Trafikverkets förslag på förordning	35
Bilaga 2 – Nuvarande stödsystem.....	40
Bilaga 3 – Samråd och inhämtade upplysningar .	42

Inledning

Ett effektivt nyttjande av transportsystemets samlade resurser som tar höjd för ökad energieffektivitet och minskad klimatpåverkan är centralt både nationellt och internationellt. Att skapa förutsättningar som leder till överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart har därför varit i fokus under en längre tid. Exempel på stödordningar som syftar till att uppnå detta är nuvarande ekobonus, miljökompensation till järnvägsföretag samt Klimatklivet.

Trafikverket lämnar här sitt förslag på hur ett ekonomiskt stöd i form av en förlängd och breddad ekobonus bör utformas. *Breddad ekobonus* är det begrepp som fortsättningsvis används för stödordningen. Förslaget omfattar även utformning av en förordningstext för *breddad ekobonus*.

Uppdraget

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket¹ att analysera och föreslå hur ett ekonomiskt stöd i form av en förlängd och breddad ekobonus bör utformas i syfte att ytterligare främja överflyttningen av gods till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala transporter. Stödet bör bland annat riktas till sjötransporter, järnvägstransporter och intermodala transportupplägg och avser att påskynda effektiviseringen vid omlastning av gods och stimulera till nya transportlösningar. Vid genomförandet av uppdraget bör Trafikverket beakta Trafikanalys förslag om en breddad ekobonus (Trafikanalys rapport 2019:1).

Beslut om stöd till sjöfarten bör utgå från hög klimatnytta och energieffektivitet. Beräkningarna av stöden ska vara transparenta.

Vid utformning av det breddade stödet ska erfarenheterna från de nuvarande stödsystemen enligt förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och förordningen (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg beaktas. Erfarenheter av relevanta investeringsstöd inom ramen för Klimatklivet enligt förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar bör beaktas.

Statligt stöd ska inte kunna ges från flera system för samma åtgärd.

I den utsträckning förslaget påverkar gällande rätt ska Trafikverket lämna nödvändiga författningsförslag.

Trafikverket bör när uppdraget utförs, om möjligt, och i den utsträckning som Trafikverket finner lämpligt, samråda med och inhämta upplysningar från andra myndigheter och organisationer som kan vara berörda av uppdraget.

Trafikverket ska redovisa uppdraget till Infrastrukturdepartementet senast den 10 mars 2022.

Syftet

Syftet med *breddad ekobonus* är att ytterligare främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter. En sådan överflyttning förväntas ge positiva effekter på transporternas sammanlagda klimatpåverkan.

¹ Regeringsbeslut I2021/03302, Uppdrag att föreslå hur en förlängd och breddad ekobonus kan genomföras (daterat den 16 december 2021)

Genomförande

Trafikverket har i sitt förslag på utformning av *breddad ekobonus* utgått från nuvarande stödsystem för ekobonus till sjöfart men har vidgat omfattningen med utgångspunkt i Trafikanalys förslag på en breddad ekobonus. Förslaget på ny utformning omfattar därmed förutom sjötransporter, även järnvägstransporter och intermodala transportupplägg samt en bredare krets av stödmottagare vilket efterfrågas av näringslivet. Stödet har även breddats till att omfatta fler investeringar till en stödprocent på upp till 50 % samt ett stöd för förberedande arbete för att kunna utveckla och ta fram förslag på nya transportupplägg.

Trafikverket har under arbetet samrått med och inhämtat upplysningar från Trafikanalys, Havsmiljöinstitutet och Havs- och vattenmyndigheten samt med branschföreträdarna Tåg företagen, Transportindustriförbundet (STIF), Svensk Sjöfart, Sveriges Hamnar, Sveriges Skeppsmäklareförening, Skärgårdsmäklarna, Näringslivets Transportråd samt Godstransportrådets medlemmar.

Avgränsningar

Breddad ekobonus avgränsas till den transportkedja som utförs i Sverige.

Definitioner

Bärkraftighet innebär att projektet, efter det att stödperioden är avslutad, kan drivas på kommersiell grund utan stöd.

Komplementära transportupplägg har inte överlappande verksamhet och anses inte konkurrera med varandra.

Kumulering av stödet innebär att allt offentligt stöd, inklusive stöd från andra stödordningar och från andra EU-länder, som hänförs till samma kostnader som det aktuella projektet ska inkluderas vid beräkning av det stöd som maximalt kan utgå. *Breddad ekobonus* får alltså inte utgå till ett högre belopp än faktiska kostnader eller aktuella takvärden. Miljökompensation till järnvägsföretag² samt exempelvis bidrag och skattebefrielser från andra medlemsländer i EU måste således beaktas om de utgör statligt stöd.

Projekt inom *breddad ekobonus* utgörs av genomförande av ett transportupplägg, en investering, eller ett stöd till förberedande arbete. Ett projekt kan innefatta en eller flera av dessa kategorier.

Redare är den eller de personer som förfogar över fartyget och som genom näringsverksamhet ansvarar för den kommersiella driften. Redaren kan vara ägare av fartyget men kan även hyra fartyget, exempelvis genom time charter³ eller bareboat charter⁴. Om fartyget drivs av ett partrederi anses samtliga delägare utgöra redare enligt denna definition.

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

Ett **järnvägstransportupplägg** är geografiskt avgränsat där ett eller flera tåglägen i en eller flera olika transportrelationer bildar ett transportupplägg. Tågen kan vara beskrivna i form av tågtyp och lasten i form av lastbärare eller varuslag.

Ett **intermodalt transportupplägg** är geografiskt avgränsat där flera trafikslag i samverkan (eng. multimodal) bildar en transportkedja där gods överförs från ett transportslag till ett annat (eng. intermodal) och bildar en transportkedja där minst två av trafikslagen väg, sjö och järnväg kombineras (eng. combined transport). Lasten kan vara beskriven i form av lastbärare, exempelvis trailers och containers, eller varuslag.

Stödberättigande kostnader anger de kostnader som stödet kan användas till att täcka och som ligger till grund för beräkning av *breddad ekobonus*.

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

Överflyttningsfaktor beskriver differensen i kronor/tonkilometer mellan väg och sjöfart, respektive mellan väg och godståg.

² Förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg.

³ Fartyg som hyrs in med besättning. Vissa driftskostnader bekostas av den som hyr, exempelvis drivmedel, hamnavgifter samt lots- och farledsavgifter. På svenska även tidsbefraktning.

⁴ Fartyg som hyrs in utan besättning. Samtliga driftskostnader bekostas av den som hyr, som förutom de som nämns under tidsbefraktning även omfattar exempelvis försäkringar och underhållskostnader. På svenska även skeppslega.

Varaktighet och budget

Stödordningen *breddad ekobonus* sträcker sig till och med den 31 december 2024. För åren 2022-2024 är 100 miljoner kronor per år avsatt för stödet. Anslagna medel får även användas till att täcka Trafikverkets kostnader för att administrera *breddad ekobonus*.

För en ändamålsenlig fördelning av medlen mellan driftstöd för sjöfart och järnväg och investeringskostnader samt en mindre del avseende stöd till förberedande arbete, kommer Trafikverket att fördela medlen mellan dessa olika kategorier utifrån de grunder för prioritering som Trafikverket tar fram. En sådan prioritering kan se olika ut över åren.

Breddad ekobonus

Breddad ekobonus ska kunna beviljas för åtgärder som främjar en överflyttning av gods från väg till sjö- eller järnvägstransporter samt åtgärder som underlättar för intermodala godstransporter.

Breddad ekobonus kan ges för nya transportupplägg på sjö och järnväg samt förbättringar av befintliga transportupplägg på sjö och järnväg och baseras på det transportarbete i tonkilometer som det överflyttade godset skulle ha transporterats på lastbil inom Sverige. Stöd kan också ges till investeringar som underlättar och effektiviserar intermodala godstransporter.

Den som ansöker om *breddad ekobonus* ska kunna visa genom en prognos hur projektet antas bidra till att gods överflyttas från väg till järnväg eller sjöfart, visa att projektet är i behov av stöd för att kunna genomföras samt visa att åtgärden antas vara kommersiellt bärkraftig efter det att projektet har slutförts. Samtliga projekt som beviljas stöd ska även bidra med en positiv klimatnytta i Sverige.

Förslaget tar sin utgångspunkt i Trafikanalys förslag på en breddad ekobonus.⁵

Förslagets eventuella påverkan på gällande rätt

Av uppdraget framgår att i den utsträckning förslaget påverkar gällande rätt ska Trafikverket lämna nödvändiga författningsförslag. Trafikverket uppfattar detta som att gällande rätt avser någon av följande förordningar:

- förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart,
- förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg samt
- förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar vad avser relevanta investeringsstöd.

Trafikverkets förslag på förordningstext för Förordning om breddad ekobonus för överflyttning av godstransporter från väg samt underlättande för intermodala godstransporter återfinns i Bilaga 1 i denna rapport. Trafikverket föreslår att förordningen träder ikraft den 1 september 2022, men är medveten om att denna tidplan kan vara väl optimistisk.

Den ändring av befintliga författningar som förslaget enligt Trafikverkets bedömning föranleder är att nuvarande förordning (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart upphör att gälla och ersätts i sin helhet av föreslagen ny förordning. Beroende på när den nya förordningen kan träda i kraft kan dock en övergångsbestämmelse i förordning 2018:1867 behövas för att säkerställa att förordningen fortsätter att gälla för reglering av de pågående projekt som beviljats ekobonus till sjöfart inom ramen för nuvarande förordning för 2022.

Vi vill även fästa departementets uppmärksamhet på att nuvarande reglering i 22 § om ränta inte omfattar möjligheten att kunna ta ut någon ränta vid återkrav av felaktigt utbetalt stöd. Nu föreslagen motsvarande paragraf (23 §) i den nya förordningen förändrar inte detta.

⁵ Trafikanalys, En breddad ekobonus, Rapport 2019:1 (omnämns "Trafikanalys" i det följande)

Erfarenheter från befintliga stödordningar

Av uppdraget framgår att Trafikverket ska beakta erfarenheterna från nuvarande stödssystem enligt förordningen (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart samt förordningen (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg. Vidare bör Trafikverket beakta relevanta investeringsstöd inom ramen för Klimatklivet enligt förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar.

En erfarenhet som Trafikverket gjort från bägge omgångarna av nuvarande stödssystem för ekobonus är att det tar lång tid att etablera ett nytt transportupplägg och starta upp trafiken. Detta har fått till följd att projektstart och genomförande har försenats och vissa transportupplägg som beviljats ekobonus har inte kommit igång eller har inte omfattat den överflyttning av gods som man angett i ansökan. För att stärka genomförbarheten för projekten och därmed öka möjligheten att faktiskt kunna genomföra stödssystemet i enlighet med dess intentioner föreslår Trafikverket att *breddad ekobonus* även ska kunna omfatta ett stöd för förberedande arbete.

Miljökompensation för järnväg är ett generellt stöd för godstrafik på järnväg. De viktigaste lärdomarna från denna stödförordning handlar främst om regler kring statsstöd och takvärden, snarare än stödförordningens uppbyggnad.

Klimatklivet är ett generellt stöd som kan ges till många olika aktörer för en bred typ av investeringar. *Breddad ekobonus* föreslås i stället rikta in sig på stöd till specifika investeringar som ska främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart.

Intermodala transportupplägg och överflyttning av gods

Transportupplägg kan se olika ut beroende på aktörernas behov och roller i ett transportflöde från avsändare till mottagare. Antalet inblandade i ett sådant flöde kan utöver avsändare/mottagare (varuägare) variera och beror på volym, komplexitet, avstånd och vilka aktörer som ingår i flödet.

Varuägaren är ofta den som betalar transporten och därmed beslutar om vilket transportupplägg som ska användas. Denne kan beroende på sin egen transportvolym besluta huruvida man utvecklar egna transportsystem direkt med en transportör eller alternativt vända sig till en samordnare/speditör som samordnar transporter, vilka även kan vara transportköpare. Transportören är den som utför transporten och kan exempelvis vara ett rederi, järnvägsföretag eller åkeri. Beroende på trafikslag och marknad har aktörerna olika förutsättningar att påverka valet av transportupplägg och därmed valet av vilket eller vilka trafikslag som används för att tillfredsställa transportbehovet.

Hamnar och terminaler är logistiknoder som skapar nytta och förutsättningar främst vid omlastning av gods. De kan agera i olika roller som infrastrukturägare och/eller tjänsteleverantör. Hamnar hanterar ofta stora volymer och inte sällan finns en kombiterminal för omlastning sjö/väg och sjö/järnväg i, eller i nära anslutning till, hamnen vilket gör dessa särskilt viktiga för överflyttning och intermodalitet.

Stödmottagare

Ett antal olika aktörer kan komma ifråga som stödmottagare av *breddad ekobonus*. Genom att bredda kretsen av stödmottagare ökar förutsättningarna för att marknaden för intermodala transporter utvecklas.⁶

Breddad ekobonus kan lämnas till företag som ingår i det projekt ansökan om stöd avser och som bedriver eller organiserar sjö-, järnvägs- eller intermodala transportaktiviteter. Exempel på stödmottagare kan således vara järnvägsföretag, rederier, logistikföretag, hamnar, terminaler, transportörer och speditörer.

Breddad ekobonus lämnas till en enskild aktör. En sådan aktör kan tillhöra en sammanslutning av företag som samverkar kring att genomföra ett projekt. Det är dock alltid endast en part som är juridiskt ansvarig för projektets genomförande och redovisning gentemot Trafikverket.

Redare

Breddad ekobonus får lämnas till redare som bedriver sjöfart med fartyg som är registrerade i ett fartygsregister i ett EES-land och som är etablerade i en EES-stat där fartygens resor inkluderar åtminstone en lossning eller lastning av överflyttat gods i svensk hamn. Med redare avses den eller de personer som förfogar över ett fartyg och ansvarar för den kommersiella driften av det. Flera redare kan delta i samma projekt.

Järnvägsföretag/Sökande av kapacitet

Breddad ekobonus får lämnas till fysiska eller juridiska personer som enligt 5 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) har rätt att utföra eller organisera trafik på det svenska järnvägsnätet.

Hamnar och terminaler

Breddad ekobonus kan ges till kust- och inlandshamnar samt terminaler i Sverige som tillhandahåller infrastruktur och tjänster för överflyttning av gods för att på så sätt främja intermodala transporter.

Övriga aktörer

Breddad ekobonus kan lämnas till aktörer som enligt ovan bedriver verksamheter som omfattar tjänster och verksamheter inom sjö-, järnvägs- eller intermodala transporter. Sådana kan vara t.ex. speditörer, hamn- och terminaloperatörer eller transportörer.

⁶ Trafikanalys, s. 100

Stödordningens omfattning och innehåll

Breddad ekobonus kan utgå för projekt som uppfyller syftet med stödet. Stöd kan gå till investeringar och transportupplägg som främjar överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och som underlättar intermodala godstransporter. *Breddad ekobonus* kan även utgå för förberedande arbete som syftar till att undersöka möjligheterna för och säkerställa förutsättningarna att genomföra ett sådant transportupplägg, exempelvis vad avser kundunderlag.

För att ett projekt ska vara berättigat till *breddad ekobonus* krävs att det är ekonomiskt bärkraftigt på kommersiella grunder, efter det att stödet upphört. Stödet måste också vara nödvändigt för att projektet ska kunna genomföras. Projekt som får stöd får således inte ha startat innan beslut om stödet fattats.

Investeringsstöd

Trafikverket föreslår att *breddad ekobonus* ska kunna utgå till investeringar som främjar och utvecklar konkurrenskraften och som bidrar till en överflyttning av transporter från väg till järnväg, sjöfart och främjar intermodala transporter. Sådana investeringar bör uppvisa god effektiviseringspotential.

Stödmottagare

Investeringsstöd kan ges till företag som bedriver sjö-, järnvägs- eller intermodala transportaktiviteter. Sådana kan vara rederier, järnvägsföretag, speditörer, hamnar och terminaler registrerade inom EES med verksamhet i Sverige.

Stödnivåer

- 50 % stödnivå (10 % för redare)
- Min 500 000 kronor och max 10 000 000 kronor.

Trafikverket föreslår ett stöd till investeringar på 50 %, jämfört med 10 % i nuvarande ekobonus⁷. När det gäller stöd till redare för transportupplägg inom sjöfart kvarstår dock stödnivån på 10 %. Anledningen till detta återfinns i avsnitt 10 i Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport⁸ (i det följande sjöfartsriktlinjen) där det framgår att det maximala stödet får vara 10%.

Stödet kan till exempel utgå för

- investeringar av teknik och system som förbättrar konkurrenskraften för intermodala transporter och hantering i noder. Sådant kan omfatta omlastningsutrustning, systemstöd för planering, information, positionering, kommunikation eller administration som effektiviserar logistiken, samt investeringar för ökad automation.

⁷ Trafikanalys, s 94.

⁸ Meddelande C(2004) 43 från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (2004/C 13/03).

- investeringar i utrustning som förbättrar förmågan att utföra intermodala transporter. Sådan utrustning omfattar exempelvis växelflak, om-/påbyggnad av trailers, vagnar, specialcontainers och omlastningsutrustning som ökar förmågan att utföra effektiva intermodala transporter.
- investeringar i anläggningsrelaterad utrustning såsom terminalytor/byggnader, rörlig utrustning, kranar som ökar förmågan att utföra effektiva intermodala transporter.

Investeringsstöd till redare begränsas till inköp av utrustning för omlastning för att tillhandahålla den planerade tjänsten i enlighet med sjöfartsriktlinjen. Det kan bland annat inkludera lasthanteringsutrustning som underlättar och effektiviserar intermodala transporter. Inköpet kan omfatta både utrustning i land och ombord, men måste, som framgår nedan, ägas av redaren som ansöker om stödet för att kostnaden ska vara stödberättigad.

Kostnaden ska vara faktisk, ha uppkommit under projekttiden och återfinnas i bokföringen hos stödmottagaren. Stödmottagaren ska kunna särredovisa de kostnader som hänför sig till investeringen som godkänts i Trafikverkets beslut. I redovisningen ska kostnaderna vara särskiljbara från organisationens övriga transaktioner.

De kostnader som ingår i ekonomisk uppföljning av projektet ska dokumenteras och verifieras. Underlaget till Trafikverket ska bestå av utdrag ur stödmottagarens redovisningssystem. Vid behov kan Trafikverket exempelvis begära fakturakopior.

Ej stödberättigande kostnader

- investeringar utanför Sverige
- investeringar som inte specifikt används för att främja intermodal överflyttning⁹
- inköp av nya fartyg, lok, vagnar och lastbilar
- sjöcontainers
- hamninfrastruktur (muddring¹⁰, kajer, hamnbassänger m.m.)
- kostnader för förbrukningsmaterial (till exempel surrningsutrustning)

Specifika krav för investeringsstöd

- investeringen måste ägas av stödmottagaren för att kostnaden ska vara stödberättigad
- sökanden ska kunna visa en ekonomisk kalkyl som styrker att stödet är nödvändigt för att investeringen ska kunna genomföras
- sökanden behöver visa att denne har finansiering för sin del av investeringen
- sökanden måste göra sannolikt genom prognos att investeringen leder till ökad effektivitet och överflyttning av gods från väg till järnväg och/eller sjöfart

⁹ För att motverka investeringar som kan användas för andra ändamål än intermodal överflyttning

¹⁰ Enligt definitionen i artikel 2 p. 160 GBER.

- investeringen måste vara allmänt tillgänglig
- kostnaden för investeringen får inte täckas med annat offentligt stöd
- investeringen ska finnas kvar hos stödmottagaren under hela avskrivningstiden eller under minst 3 år
- sökanden ska inkomma med en ekonomisk kalkyl som visar att investeringen inte skulle ha kunnat genomföras utan stödet

Exempel på stödberättigande kostnader

- inköp av IT-stöd som signifikant minskar transport- och terminalkostnader, samtidigt som en utökad överflyttad volym kan hanteras.
- utrusta befintliga trailers med teknik som gör att dessa kan användas för järnvägstransporter (exempelvis så kallade lyftlinjaler).

Stöd för förberedande arbete

Breddad ekobonus har budgeterade medel för år 2022 samt planerade medel för åren 2023-2024. Nuvarande ekobonus har visat att en för kort utlysningstid medför svårigheter för stödmottagare att ta fram en väl underbyggd och kvalificerad ansökan som medför en snabb uppstart av projektet och leder till ett varaktigt transportupplägg. En för kort utlysningstid i kombination med utlysning sent på året kommer således att innebära att endast en mindre del av de budgeterade medlen som är planerade för 2022 kan omsättas i stöd. En kort projekttid riskerar således att leda till sämre nyttoeffekter för stödsystemet som helhet. Det vore således önskvärt om *breddad ekobonus* skulle omfatta en längre stödperiod. Då *breddad ekobonus* har budgeterade medel för 2022 samt planerade medel även för 2023-2024 är det ont om tid att få igång projekt. Trafikverket föreslår därför även ett stöd till förberedande arbete¹¹ för att utforma och utveckla transportupplägg som främjar intermodala transporter. Stödet ska bidra till att marknadsaktörer tar ett större ansvar samtidigt som affärsrisken minskar vid uppstart av nya transportupplägg. Stödet ska möjliggöra för en aktör att enskilt eller i samverkan med andra kunna undersöka förutsättningarna för att implementera ett nytt transportupplägg inom stödperioden, exempelvis vad det gäller marknad och kundunderlag. Detta för att öka förutsättningarna för att transportupplägget ska vara möjligt att genomföra och att det är kommersiellt bärkraftigt.

Trafikverket föreslår stödet med utgångspunkt i EU-kommissionens (i det följande kommissionen) beslut SA.41100 Österrike. Även i Trafikanalys rapport¹² om en breddad ekobonus ges insikten att marknaden behöver utvecklas och att aktörer som kan samordna och utveckla nya intermodala transportlösningar är få. Genom att erbjuda en möjlighet för marknadsaktörerna att samordna sig med övriga intressenter, skaffa sig en bättre insikt kring marknads behov och krav skulle ett sådant stöd till förberedande arbete ge bättre förutsättningar att starta nya transportupplägg.

¹¹ I SA.41100 Österrike benämns stödet "feasibility studies". I *breddad ekobonus* används begreppet "stöd för förberedande arbete" för detta stöd.

¹² Trafikanalys s. 59

Stödmottagare

Stödmottagare av stöd för förberedande arbete kan vara företag som bedriver sjö-, järnvägs- eller intermodala transporter eller verksamheter. Sådana kan vara rederier, järnvägsföretag, speditörer, hamnar och terminaler registrerade inom EES med verksamhet i Sverige.

Stödberättigande kostnader

Stöd för förberedande arbete kan avse upp till 50 % av personalkostnader till ett maximalt belopp på 1 000 000 kr under en period om maximalt sex månader.

Stödet kan ges för personalkostnader med fokus på analys, utformning, konstruktion och marknad i form av exempelvis kundunderlag.

Vid ansökan om stöd ska det transportupplägg som sökanden avser att analysera under projekttiden samt de företag som medverkar i arbetet framgå. Till ansökan ska bifogas en analys av vad transportupplägget skulle kunna generera i beräknad överflyttning från väg till järnväg eller sjöfart, om projektet skulle realiseras.

Vid projektets slut ska stödmottagaren redovisa resultat och utfall där det framgår vad man genomfört och vilket resultat man uppnått i form av etablerade kundkontakter samt det transportupplägg som leder till en överflyttning av gods från väg till järnväg och/eller sjöfart som man avser att genomföra.

Underlag i form av utdrag ur bokföringen som styrker de personalkostnader man haft för projektet ska bifogas. Beviljat stöd för det förberedande arbetet betalas ut, förutsatt att man kan visa på ett tillfredsställande sätt att man har arbetat med förberedelser med det tänkta transportupplägget.

Kostnaden ska vara faktisk, ha uppkommit under projekttiden och återfinnas i bokföringen hos stödmottagaren. Stödmottagaren ska kunna särredovisa de kostnader som hänför sig till det stöd som godkänts i Trafikverkets beslut. I redovisningen ska kostnaderna vara särskiljbara från organisationens övriga transaktioner. Vid behov kan Trafikverket begära exempelvis fakturakopior. Kostnader som uppkommit före eller efter den i beslutet angivna projekttiden är inte stödberättigande.

Driftkostnader, sjöfartstransportupplägg

Breddad ekobonus kan beviljas för nya transportupplägg eller för förbättringar av befintliga transportupplägg om transportupplägget omfattar en överflyttning av gods från väg till sjöfart.

Stödet får maximalt uppgå till det lägsta av:

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

Det stödgrundande beloppet baseras på överfört transportarbete som bygger på antalet tonkilometer som överflyttas från väg till sjöfart. Antalet kilometer beräknas på den alternativa sträckning som godset i stället hade färdats på väg, se kapitel *Beräkning av sträcka*, för beräkning av antalet kilometer. Vikten baseras på verklig vikt alternativt schablon om vikt saknas, se kapitel *Beräkning av möjligt stöd* för beräkning av vikt. Det stödgrundande beloppet beräknas på antalet tonkilometer multiplicerat med en överflyttningfaktor, vilket motsvarar det beräknade värdet på skillnaden i externa

kostnader mellan tung lastbil med släp och sjöfart alternativt järnväg. För transportupplägg på sjöfart är överflyttningsfaktorn 0,06 kronor per tonkilometer, se kapital *Externa kostnader och överflyttningsfaktor* för ytterligare förklaring.

Med förbättringar i befintligt sjötransportupplägg avses åtgärder som planeras genomföras efter det att beslut om stöd fattats. Förbättringar får inte ha påbörjats innan Trafikverkets beslut om *breddad ekobonus*. Åtgärderna kan exempelvis syfta till att öka befintliga laster som ersätter vägtransporter.

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

För att ett projekt ska vara stödberättigat krävs att projektet med marginal kan uppvisa positiv klimatnytta, i enlighet med avsnitt *Klimatnytta*.

Exempel på stödberättigande kostnader

Driftskostnader hänförliga till aktuellt sjötransportupplägg och som krävs för att få till stånd en överflyttning av gods från väg till sjöfart är stödberättigande. Exempel på driftskostnader som kan komma i fråga är:

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

Övrigt

Från det stödberättigande belopp som räknats fram enligt ovan ska eventuella andra offentliga stöd, så kallade statsstöd, som har utgått för det aktuella projektet räknas bort (kumulering). Sökanden ska ange i ansökan om andra statliga stöd förväntas för projektet under stödperioden och i så fall till vilken omfattning sådant stöd beräknas vara kopplat till projektet. Det stöd i form av *breddad ekobonus* som kan utgå för projektet blir då det belopp som återstår efter att andra offentliga stöd räknats bort.

Sökanden ska vid ansökan inkomma med en kassaflödesanalys, som visar på prognos över transportuppläggets kostnader och intäkter. Intäkterna ska vara uppdelade utifrån beräknat statligt stöd samt övriga intäkter. Prognosen ska vara uppdelad per år och inkludera hela projekttiden, samt efterföljande två hela år. För att vara berättigad stöd måste projektet vara ekonomiskt bärkraftigt även efter stödperiodens slut. Övriga intäkter för transportupplägget ska specificeras utifrån beräknad godsvolym.

Driftkostnader, järnvägstransportupplägg

Breddad ekobonus kan beviljas för nya transportupplägg eller för förbättringar av befintliga transportupplägg om transportupplägget omfattar en överflyttning av gods från väg till järnväg.

Stödet får maximalt uppgå till det lägsta beloppet av följande:

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

Det stödgrundande beloppet baseras på överfört transportarbete som bygger på antalet tonkilometer som överflyttas från väg till järnväg. Antalet kilometer beräknas på den alternativa sträckning som godset i stället hade färdats på väg, se kapitel *Beräkning av sträcka*, för beräkning av antalet kilometer. Vikten av godset baseras på verklig vikt som fraktas på järnväg. Det stödgrundande beloppet beräknas på antalet tonkilometer multiplicerat med en överflyttningfaktor, vilket motsvarar hälften av det beräknade värdet på skillnaden i externa kostnader mellan tung lastbil med släp och järnväg. För transportupplägg på järnväg är den faktiska överflyttningfaktorn 0,09 kronor per tonkilometer, se kapitel *Externa kostnader och överflyttningfaktor* för ytterligare förklaring.

Med förbättringar i befintligt transportupplägg avses åtgärder som planeras genomföras efter det att beslut om stöd fattats. Förbättringar får inte ha påbörjats innan Trafikverkets beslut om *breddad ekobonus*. Åtgärderna kan exempelvis syfta till att öka befintliga laster som ersätter vägtransporter.

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

Exempel på stödberättigande kostnader

Driftskostnader hänförliga till aktuellt järnvägstransportupplägg och som krävs för att få till stånd en överflyttning av gods från väg till järnväg är stödberättigande. Exempel på driftskostnader som kan komma i fråga är:

- hyra, leasing eller avskrivning av fordon
- infrastrukturavgifter
- terminalavgifter i form av lyft och tjänster

- drivmotorström/bränsle
- drift av teknisk utrustning
- personal för aktuellt transportupplägg, exempelvis lokförare, bangårds- och administrativ personal
- marknadsföring och administration av aktuellt transportupplägg
- andra driftskostnader som är relevanta för och direkt hänförliga till aktuellt transportupplägg Kopplingen och relevansen till projektet ska kunna motiveras.

Övrigt

Från det stödberättigande belopp som räknats fram enligt ovan ska eventuella andra offentliga stöd, så kallade statsstöd, som har utgått för det aktuella projektet räknas bort (kumulering). Sökanden ska ange i ansökan om andra statliga stöd förväntas för projektet under stödperioden och i så fall till vilken omfattning sådant stöd beräknas vara kopplat till projektet. Det stöd i form av *breddad ekobonus* som kan utgå för projektet blir då det belopp som återstår efter att andra offentliga stöd räknats bort.

Sökanden ska vid ansökan inkomma med en kassaflödesanalys, som visar på prognos över transportuppläggets kostnader och intäkter. Intäkterna ska vara uppdelade utifrån beräknat statligt stöd samt övriga intäkter. Prognosen ska vara uppdelad per år och inkludera hela projekttiden, samt efterföljande två hela år. För att vara berättigad stöd måste projektet vara ekonomiskt bärkraftigt även efter stödperiodens slut. Övriga intäkter för transportupplägget ska specificeras utifrån beräknad godsvolym.

Transportupplägg med överflyttning från väg till både järnväg och sjöfart

För transportupplägg som avser överflyttning från väg till både järnväg och sjöfart, beräknas de olika delarna inom transportupplägget var för sig, även om det endast behövs en ansökan för projektet. Den ena delen avser transportupplägget för järnväg och den andra delen avser transportupplägget för sjöfart. De olika delarna summeras därefter för att få en helhet för transportupplägget.

Redovisning av stödberättigande kostnader

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

Kostnaden ska vara faktisk, ha uppkommit under projekttiden och återfinnas i bokföringen hos stödmottagaren. Stödmottagaren ska kunna särredovisa de kostnader som hänför sig till det projekt som godkänts i Trafikverkets beslut. I redovisningen ska projektkostnaderna vara särskiljbara från organisationens övriga transaktioner.

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

De kostnader som ingår i de ekonomiska uppföljningarna av projektet ska dokumenteras och verifieras. Underlaget till Trafikverket ska bestå av utdrag ur sökandens redovisningssystem. Vid behov kan Trafikverket exempelvis begära fakturakopior.

För förbättringar av befintliga transportupplägg inom järnväg eller sjöfart, får endast merkostnader som är direkt relaterade till förbättringen av transportupplägget räknas in.

Överlappande transportupplägg

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

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

När breddad ekobonus inte kan utgå

Stöd kan inte utgå för följande:

- för projekt som startat innan Trafikverket fattat beslut om stödet
- i kombination med ersättning som ges till kollektivtrafik (sjöfart)
- för transportupplägg som avser transport av järnmalm
- för ett företag i svårigheter¹³
- för ett företag som är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av kommissionen som förklarar ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden.
- för ett företag som har skulder för svenska skatter eller avgifter hos Kronofogdemyndigheten eller som är i likvidation eller försatt i konkurs.

¹³ Breddad ekobonus får inte beviljas till ett företag i svårigheter som begreppet definieras i punkt 20 i Europeiska kommissionens meddelande om riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (2014/C 249/01).

Kostnader som inte är stödberättigande

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

Prioritering mellan projekt

Trafikverket har en budget om 100 miljoner kronor per år under perioden 2022-2024. Om anspråken i ansökningarna om *breddad ekobonus* överstiger tillgängliga medel, kommer Trafikverket att göra en prioritering mellan projekten.

Prioritering mellan transportupplägg

Målsättningen är att genom överflyttning från väg till järnväg eller sjöfart uppnå största möjliga reduktion av klimatpåverkan. Projekten kommer att prioriteras utifrån en samlad bedömning mellan överflyttningspotential och klimatnytta per stödkrona. Detta görs för att prioritera projekt som ska leda till så positiv klimatnytta som möjligt.

Sökanden ska inkomma med information om projektets överflyttningspotential och genomförbarhet i form av hur stor andel av det beräknade godset som vid ansökan redan är bekräftat i form av överenskommelser, kontrakt eller avsiktsförklaringar från varuägare. Detta material ska kunna verifieras av Trafikverket.

För prioritering inom klimatnytta kommer sökande projekt bedömas utifrån reducerad mängd växthusgaser i förhållande till beräknat stöd i enlighet med beskrivning i avsnitt *Beräkning av klimateffekter*. Denna kvot utgör grund för rangordning och prioritering av sökande projekt. Beräkning av samlade utsläpp inkluderar endast det som genereras inom Sverige.

För projekt som innehåller överflyttning av gods från väg till både järnväg och sjöfart kommer den delsträcka av järnväg och sjöfart som är längst utgöra grund för prioriteringen.

Prioritering mellan investering

Prioritering av ansökningar som avser investeringar sker efter överflyttningspotential. Förväntad överflyttning som investeringen ska leda till ska framgå av ansökan. Beskrivningen av överflyttningspotentialen granskas av Trafikverket som bedömer den i förhållande till andra ansökningar. Om det inte går att prioritera projekten efter detta ska det vägas in om investeringen kan anses vara tillämpbar endast i syfte att åstadkomma överflyttning, eller om investeringen även kan användas till annan verksamhet. Investeringar som endast kan nyttjas till aktiviteter kopplade till överflyttning prioriteras.

Förväntad överflyttning ska baseras på perioden fram till och med slutredovisning av projektet. Prioritering av projekt utgår utifrån förväntad överflyttning i förhållande till ansökt stöd.

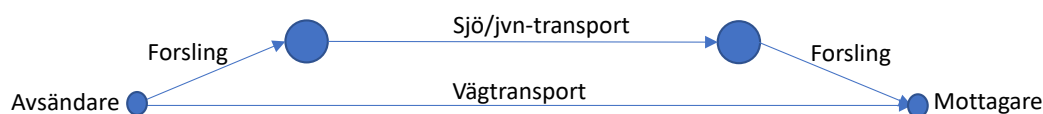
Prioritering mellan stöd för förberedande arbete

Prioritering av ansökningar inom stöd för förberedande arbete baseras på den potentiella överflyttning av det transportupplägg som projektet syftar till att förbereda/utveckla.

Klimatnytta

I förslaget om *breddad ekobonus* inkluderas stöd till transportupplägg med överflyttning av gods på väg till järnväg respektive väg till sjöfart. Överflyttning ska påvisa en ökad **energieffektivitet** och **klimatnytta** i förhållande till existerande vägtransport. Projektet ska även leda en minskad energianvändning.

Grunden är att existerande vägtransport ska ersättas med ett järnväg- eller sjötransportupplägg som tillgodoser samma transportbehov. Detta gör att såväl järnvägs- som sjötransportupplägget kan fordra vägtransporter **till** järnvägsterminal/hamn samt **från** järnvägsterminal/hamn. Beroende på transportuppläggets utformning kan därför utsläpp av växthusgaser från sådan nödvändig forsling behöva redovisas i ansökan.



Principiell skiss på transportalternativ

Stödet ska endast utgå vid betydande förbättring $\geq 20\%$ utsläpp av växthusgaser i förhållande till motsvarande lösning vid transport med tung lastbil. Detta för att undvika tveksamheter i beräkningars utfall.

Beräkning av klimatnytta

För *breddad ekobonus* ska klimatnytta beräknas utifrån som växthusgasutsläpp, CO₂e, vid avgasröret. Detta brukar beskrivas som "tank-to-wheel, ttw".¹⁴ Även energianvändning ska beräknas med denna systemgräns.

Ansökan ska innehålla följande uppgifter avseende miljöeffekter:

- Sträcka för respektive transportlänk i berörd transportkedja. Underlag för samtliga delsträckor ska bifogas.
- Förbrukning av drivmedel (bränslen och/eller el) per transportlänk.
 - För sjöfart ska detta grunda sig på verifierade data, exempelvis från MRV¹⁵ eller rederiers bränsleuppföljning.
 - För järnväg samt vägtransport förordas en kalkyl baserat på NTMcalc¹⁶ eller egna verksamhetsdata gällande förbrukningssiffror som ska kunna verifieras av Trafikverket.
 - Bränsleval för vägtransport ska vara aktuell¹⁷ diesel B7 Swe.

¹⁴ Detta innebär att användande av el och biodrivmedel inte har några utsläpp. Denna förenkling görs för att undvika utmaningar att bedöma olika förnybara drivmedels och elproduktions utsläpp av samlade växthusgaser i ett livscykelperspektiv (wtw). Bedömningen är att denna förenkling kommer att påverka samtliga sökande på samma sätt och därmed ge en likvärdig prioritering.

¹⁵ Från den 1 januari 2018 ska alla fartyg överstigande 5000 grossston på resor till eller från hamnar inom EU mäta, rapportera och verifiera sina CO₂-utsläpp, i enlighet med EUs regelverk för Monitoring, Reporting and Verification (MRV) av koldioxid.

¹⁶ NTM står för Nätverket för Transporter och Miljö. <https://www.transportmeasures.org/sv/om-ntm/>

¹⁷ Reduktionspliktsinblandning

- Drivmedlets klimatintensitet, det vill säga utsläpp per liter eller kg bränsle, samt dess värmevärde per transportlänk om olika drivmedel används. Dessa underlag ska vara officiella data från Energimyndigheten eller från NTM.
- Lastkapacitet och hur denna utnyttjas (fyllnadsgrad). Beräkningen ska även innehålla element av positioneringstransporter som erfordras. Att enbart beräkna fyllnadsgrad enkel resa och bortse från eventuella tomma resor är inte godkänt.
- I de fall en transportlösning bygger på samlastning av gods och passagerare och utsläpp ska fördelas mellan gods och passagerare ska detta ske i enlighet med Existerande standard EN 16 258. I dessa fall ska sökande redovisa underlag utifrån båda tillåtna metoder (vikt och yta).

Baserat på ovanstående ska sökande redovisa totala årliga växthusgasutsläpp för en existerande lösning på väg samt en alternativ ny lösning i form av ansökt transportupplägg som båda täcker samma transportbehov. Även energianvändning i båda lösningarna ska redovisas. Beräkningen av samlade utsläpp och energianvändning ska endast inkludera det som genereras inom svensk territorialgräns.

Uppföljning kan komma att göras under stödperioden, bland annat gällande fyllnadsgrad. Om sådana mätningar påvisar avvikelser kan beslut om stöd omprövas. Även andra aspekter som påverkar utsläppen och energianvändningen kan komma att följas upp. I *breddad ekobonus* är det beräknad reducerad mängd växthusgaser i förhållande till beräknat stöd som utgör en av grunderna för prioritering av sökande projekt.

Beräkning av stödet

De beräkningar som görs för att avgöra storleken på stöd genom breddad ekobonus skiljer sig åt mellan driftsstöd och investeringsstöd.

Vad gäller driftstöd ska stödet baseras på det transportarbete som det överförda godset genererat om det transporterats på väg. Endast den del av transporten som utförs på svenskt vägnät är stödgrundande. Godsmängden kan baseras antingen på antagna, överförda godsvolymer eller på medelvikten för lastade enheter. Medelvikten är ett schablonvärde som ska motsvara den mängd gods som i genomsnitt transporteras i den aktuella lastbäraren på svenska vägar.

Själva beräkningen görs genom att det framräknade transportarbetet i tonkilometer multipliceras med en överflyttningfaktor som motsvarar det beräknade värdet på skillnaden i externa kostnader mellan tung lastbil med släp och järnväg alternativt sjöfart.

För investeringar görs en bedömning utifrån den potential till överflyttning av gods från väg till järnväg respektive sjöfart som investeringen har.

Externa kostnader och överflyttningfaktor

Transporters marginalkostnader för externa effekter, vilket i rapporten benämns som externa kostnader, utgörs av ett antal olika komponenter, som sammantaget sätter ett värde på respektive trafikslags samhällsekonomiska marginalkostnader. Dessa kalkylvärden möjliggör jämförbara samhällsekonomiska analyser. Infrastruktur, olyckor, koldioxid, övriga emissioner och buller används i de beräkningar som sammanställs årligen av Trafikanalys, vilka är de värden som används i denna rapport. Trafikanalys baserar sina värden på ASEK.

I tabell 2.1 i Trafikanalys rapport från 2021¹⁸ finns följande värden på externa kostnader för de trafikslag som täcks in av breddad ekobonus. Notera att tabellen innehåller värden för landsbygd respektive tätort. De värden som används till breddad ekobonus är de för landsbygd.

- Tung lastbil med släp (väg): 0,23 kronor per tonkilometer
- Godståg: 0,05 kronor per tonkilometer
- Sjöfart: 0,17 kronor per tonkilometer

Den överflyttningfaktor som behövs för att bland annat beräkna stödets storlek motsvarar differensen i kronor per tonkilometer mellan väg och sjöfart, respektive mellan väg och godståg. Överflyttningfaktorn kan därmed fastställas till 0,06 kronor för sjöfart och 0,18 kronor för järnväg.

Notera att det för sjöfartens del därmed är en lägre överflyttningfaktor än för nuvarande stöd med ekobonus (0,12 kronor för sjöfart). Orsaken till den ändrade överflyttningfaktorn är att *breddad ekobonus* utgår från värdena framtagna 2020, jämfört med 2017 för nuvarande ekobonus. Förändringen som har skett är framför allt att beräkningarna av externa kostnader för sjöfartens koldioxidutsläpp har ökat mer än för lastbil med släp,

¹⁸ Transportsektorns Samhällsekonomiska kostnader, Trafikanalys Rapport 2021:4, tabell 2.1

kombinerat med ett antal andra faktorer som var och en påverkar ett antal ören, exempelvis lägre externa kostnader för buller och övriga emissioner för lastbil 2020 jämfört med 2017.

Takvärden

När ett stödbegrundande belopp har räknats fram för ett aktuellt transportupplägg behöver det säkerställas att det aktuella stödet, om möjligt, inte överskrider de takvärden för statsstöd som har kommunicerats av kommissionen. Olika nivåer gäller för järnväg och sjöfart, liksom för investeringar.

Ekobonus för **sjöfarten** utgår från sjöfartsriktlinjen avsnitt 10 avseende närsjöfart.

Vad gäller **järnvägen** är det Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag¹⁹ (i det följande järnvägsriktlinjen) som är aktuella. Järnvägsriktlinjen skiljer på tre former av statsstöd till järnvägsföretag utifrån stödets syfte. Befintlig miljökompensation för järnväg är utformad som ett stöd för att minska de externa kostnaderna (punkt 103 samt 107.b. i järnvägsriktlinjen). Statsstöd kan också utformas som ett stöd för utnyttjande av järnvägsinfrastrukturer (punkt 102 samt 107.a.) eller ett stöd som främjar driftskompatibilitet (punkt 106 samt 107.c.). Beroende på vilket alternativ som väljs ingår olika kostnader i beräkningen av det maxbelopp som staten får ge i stöd till företagen.

Rapporten om *breddad ekobonus* tar samma utgångspunkt som i miljökompensation för järnväg avseende beräkningar av möjlig stödnivå: det motsvarar punkt 103 samt 107.b. Det finns för- och nackdelar med att använda denna utgångspunkt, istället för punkt 102 samt 107.a. Fördelarna är bland annat en större likformighet med stödet till sjöfarten samt att stödet grundas på externa kostnader såsom koldioxidutsläpp och övriga emissioner, snarare än infrastrukturavgifter. Nackdelarna har framför allt att göra med tillkommande eventuella utökade stöd för järnväg samt vilket utrymme som återstår rent statsstödmässigt.

Bedömningen görs att med dagens nivåer på stöd från miljökompensation på järnväg finns det betryggande utrymme rent statsstödmässigt för förslaget om *breddad ekobonus*. Samtidigt är det viktigt att de enskilda ansökningarna om stöd värderas utifrån en total möjlig stödnivå. En sådan värdering kan medföra ett lägre stöd än det som söks.

Sammantaget innebär detta för Sveriges räkning att stöd som ges via *breddad ekobonus*, samt existerande stödsystem, totalt inte ges med ett högre belopp än:

- 30 procent av den totala kostnaden för järnvägstransporter
- 50 procent av de stödberättigande kostnaderna

Motsvarande för sjöfarten är:

- 30 procent av den totala kostnaden för sjöfartstransporter
- 100 procent av de stödberättigande kostnaderna

För **investeringar** behöver ingen särskild beräkning göras utifrån exempelvis överflyttningsfaktor, men en maximal nivå på 50 % av investeringens kostnad föreslås, med särskilt undantag för redare, vars stödnivå begränsas av sjöfartsriktlinjen. De kan endast söka stöd upp till 10 % av investeringens kostnad.

¹⁹ Meddelande från kommissionen Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag (2008/C 184/07).

Faktorer för beräkning av statsstödet möjliga storlek

Följande delar behöver vägas samman för att bedöma till vilken utsträckning ett specifikt transportupplägg redan i dag kompenseras och hur detta relaterar till statsstödet "tak": stödet storlek, totala kostnaden för transporten, samt stödberättigande kostnader (endast aktuellt för järnväg).

Stödets storlek

Miljökompensation för godstransporter på järnväg har ett årligt anslag på 550 miljoner kronor. Ekobonus för sjöfarten har ett årligt anslag på 50 miljoner kronor. Anslaget till *breddad ekobonus* föreslås vara 100 miljoner kronor per år. Storleken på stöd till respektive ansökan begränsas av uppdelningen mellan olika ansökningskategorier inom *breddad ekobonus*. Detta innebär exempelvis att driftsupplägg för järnväg eller sjöfart inte kan ta hela summan på 100 miljoner kronor i anspråk.

Totala kostnaden för transporten

I Trafikverkets PM angående utformning av miljökompensation till järnvägsföretag 2021-2025²⁰ slås det fast att den totala kostnaden för järnvägstransporter motsvarar järnvägsföretagens totala produktionskostnad. Här ingår därmed exempelvis personal- och kapitalkostnader samt drift- och underhållskostnader för fordon. I samma PM fastställs en genomsnittlig total produktionskostnad till 0,28 kronor per tonkilometer i 2020 års prisnivå, när järnmalmtransporter exkluderas.

Trafikverkets förslag är att använda samma underlag, schablon och argumentation för *breddad ekobonus* (avseende järnvägsupplägg) som för miljökompensation för järnväg.

För att bättre förstå produktionskostnaden i relation till de takvärden som beskrivits i föregående avsnitt, har beräkningar på produktionskostnader för olika segment inom järnvägstrafikeringen tagits fram. Detta ökar bland annat förståelsen för de skillnader i trafikeringskostnader per tonkilometer som finns mellan exempelvis kombitåg och systemtåg. Den förståelsen är till nytta när utbetalning av stöd administreras, men det bedöms inte vara lämpligt att föreslå uppdelade segment med egna schabloner. Detta då det finns en tendens till att olika segment flyter samman och stödutrymmet därmed begränsas i onödan. Samtidigt innebär den observation som har gjorts för segmentet kombitåg att det är av vikt att information om eventuell begränsad stödmöjlighet kommuniceras till presumtiva sökanden av stödet.

Notera att det begrepp som används i föregående stycke för kostnader för olika segment är trafikeringskostnader. Detta motsvarar inte nödvändigtvis produktionskostnader. När begreppet produktionskostnad har studerats i andra länder har det räknats in fler kostnader än i Sverige. Exempelvis har Österrike²¹ inkluderat terminalkostnader samt ett antal andra faktorer i sitt stödsystem för järnväg. Skulle Sverige välja att göra detta skulle schablonvärdet för produktionskostnaden öka, vilket i sin tur ger individuella projekt större möjligheter till statsstöd. Det kan därmed finnas anledning till att beräkningar på åtminstone terminalnodskostnader tas fram i beredskap, utifall kommissionen ställer följdfrågor och ber om förtydliganden.

Produktionskostnaderna för sjöfart behöver inte fastställas i en schablon, utan kan beskrivas på samma sätt som i nuvarande ekobonus. Här likställs produktionskostnader med

²⁰ Angående utformning av miljökompensation till järnvägsföretag 2021-2025, TRV 2020/99069 PM

²¹ State aid SA.33993 (2011/N) – Austria – Aid for the provision of certain combined transport services by rail in Austria

driftskostnader och i respektive ansökan ska det fastställas att stödet inte överstiger 30 % av driftskostnaderna.

Stödberättigande kostnader i relation till överflyttningsfaktorn

I tidigare avsnitt har det fastställts vilken överflyttningsfaktor som är aktuell för att beräkna stödets storlek. Överflyttningsfaktorerna behöver därefter relateras till statsstödsreglerna. För sjöfart saknar ”stödberättigande kostnader” betydelse i detta hänseende, då sjöfartsriktlinjen medger stöd upp till 100 % av de stödberättigande kostnaderna. För järnvägen är det annorlunda.

Med utgångspunkt från punkt 107.b i järnvägsriktlinjen kan stöd ges upp till 50 % av de stödberättigande kostnaderna. Det innebär att överflyttningsfaktorn på 0,18 kronor för järnväg halveras när storleken på möjligt stöd beräknas. Detta resulterar i en faktisk överflyttningsfaktor på 0,09 kronor per tonkilometer.

Statligt stöd ska inte kunna ges från flera system för samma åtgärd

I Regeringsbeslutet till det uppdrag som nu avrapporteras, slås det fast att *statligt stöd ska inte kunna ges från flera system för samma åtgärd*. Trafikverkets bedömning är att utgångspunkten ska vara att statligt stöd endast ges till samma transportupplägg eller investering, förutsatt att det finns god ”marginal” till taken för statsstödsregler. Som föregående avsnitt visar finns det skäl till en bedömning att en god marginal finns för flertalet transportupplägg. Samtidigt finns det skäl till att särskilt bevaka upplägg med kombitransporter på järnväg, då de bedöms kunna ha en redan erhållen stödnivå som ligger nära den övre gränsen som tillåts för statsstöd.

Om en striktare bedömning skulle tillämpas, där ”samma åtgärd” definieras som ”samma transportupplägg” skulle samtliga transportupplägg på järnväg diskvalificeras från stöd med *breddad ekobonus*, eftersom miljökompensation för godstransporter på järnväg fördelas till samtliga aktörer som trafikerar det svenska järnvägsnätet och söker stödet.

Beräkning av möjligt stöd

Om godsvikten är känd och godset fyller på vikt ska mängden gods i ton multipliceras med den sträcka som godset skulle transporterats på väg. Det beräknade transportarbetet multipliceras med 0,06 kronor för sjöfart eller 0,09 kronor för järnväg och det framräknade värdet utgör stödgrundande belopp.

Det stödgrundande beloppet innebär inte med nödvändighet samma summa som det faktiska stöd som kan utbetalas. Som föregående avsnitt visar kan det finnas begränsningar i och med statsstödsreglerna. Detta gäller främst transportupplägg med låg produktionskostnad.

Därtill kan det utbetalade stödet begränsas av att stödet redan är förbrukat, eller att ett annat upplägg bedöms vara högre prioriterat. Se mer om detta i prioriteringsavsnittet.

Om godsvikten är okänd eller om godset fyller på volym får ett schablonvärde för godsvikten användas för beräkning av transportarbetet. De värden som ska användas är:

En lastmeter har en schablonvikt om 1,64 ton (vilket innebär att en fot, som är standardmättet för att mäta containers, schablonmässigt tilldelas vikten 0,5 ton).

Som utgångspunkt för detta värde har det norska stödsystemet för sjöfart använts²². Schablonvärdena gäller oavsett typ av lastbärare. I de fall schablonvikten används ska förutsättningarna för beräkningarna beskrivas närmare i ansökan.

Ovanstående beräkningsgrund gäller sjöfart. För järnväg är utgångspunkten att godsvikten är känd när beräkningar görs av stödets storlek.

Beräkning av sträcka

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

Om transportupplägget omfattar flera olika transportrelationer ska de olika beräknade transportarbetena redovisas var för sig. Det sammanlagda värdet utgör då stödgrundande belopp. Det kan till exempel bli aktuellt vid transportupplägg som omfattar flera olika hamnar eller terminaler eller då det finns olika och tydligt avgränsade upptagningsområden runt en och samma hamn eller terminal. I ansökan ska upplägget framgå och exempelvis vilka hamnar eller terminaler som omfattas. För att kunna ansöka om stöd för sjötransportupplägg måste minst en svensk hamn angöras.

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

²² Tillskudd til godsöverføring fra vei til sjø – veileder till søknad (Kystverket 2018)

Rättsliga regleringar

Europeiska Unionens bestämmelser om statligt stöd finns i EUF-fördraget och kompletteras med bland annat riktlinjer och beslutspraxis från kommissionen. Förslaget till *breddad ekobonus* förhåller sig, mot bakgrund av uppdragets tidsram, inom ramarna för dessa. Det finns inte idag några riktlinjer som är specifikt inriktade mot stöd som syftar till att främja intermodala transportlösningar, utan vägledning får tas utifrån hur varje enskilt transportslag regleras specifikt samt från kommissionens beslutspraxis. I det följande redogörs för aktuella bestämmelser.

Fördraget om Europeiska Unionens funktionssätt

Förbudet mot statsstöd

Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget ”är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

De föreslagna åtgärderna skulle utgöra stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Stödet måste därför godkännas av kommissionen enligt artikel 108.3 i EUF-fördraget innan det genomförs.

Av artikel 107.3 c) framgår att ”stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset”, kan anses förenligt med den inre marknaden.

Samordning av transporter

För statligt stöd på transportområdet, särskilt vad gäller intermodala transporter,²³ är artikel 93 i EUF-fördraget av betydelse. Av artikeln framgår att stöd ”är förenligt med fördragen, om det tillgodoser behovet av samordning av transporter eller om det innebär ersättning för allmän trafikplikt.” Bestämmelsen omfattar transporter på järnväg, landsväg och inre vattenvägar, vilket kan utläsas av artikel 100 i EUF-fördraget.

Av kommissionens gängse beslutspraxis följer att sådana stöd som avses i artikel 93 i EUF-fördraget är förenliga med den inre marknaden om följande villkor är uppfyllda:

- Stödet har ett tydligt formulerat mål av gemensamt intresse;
- Stödet är nödvändigt och har en stimulansseffekt;
- Stödet är skäligt;
- Det aktuella stödet måste vara tillgängligt för alla användare på ett icke-diskriminerande sätt;
- Stödet får inte leda till snedvridningar av konkurrensen som strider mot det gemensamma intresset.

²³ Trafikanalys s. 71.

Kommissionen refererar till dessa villkor i sitt beslut för nuvarande ekobonus, SA.50217 Sverige,²⁴ där kommissionen bedömt stödet i den del det avser inlandssjöfart förenligt med den inre marknaden enligt artikel 93 i EUF-fördraget.

Kommissionens beslut SA.41100 Österrike och SA.48093 Polen

Österrike har tagit fram en stödordning, som framgår av kommissionens beslut SA.41100 Österrike²⁵, med liknande syfte och innehåll som *breddad ekobonus* syftar till och omfattar, vad avser stöd till investeringar och förberedande arbete. Kommissionens beslut SA.48093 Polen²⁶ är av ett senare datum och omfattar stöd till investeringar som är relevant för *breddad ekobonus*. Utformningen av *breddad ekobonus* har tagit sin utgångspunkt i dessa två beslut enligt vad som följer nedan.

I beslut SA.41100 Österrike har kommissionen funnit stöd till kostnader för genomförbarhetsstudier samt till kostnader för investeringar förenligt med den inre marknaden enligt artikel 93 EUF-fördraget samt artikel 107.3 c) EUF-fördraget. Artikel 107.3 c) utgör grund för bedömningen av om stödet är förenligt med den inre marknaden när det gäller stöd till redare när de inte omfattas av artikel 93 EUF-fördraget.

Av beslutet SA.41100 Österrike framgår vidare att kommissionen anser att stödets syfte, att utveckla kombinerade transporter, överensstämmer med EU:s eftersträlvade mål med att uppnå ett balanserat transportsystem för multimodala transporter som är konkurrenskraftigt gentemot vägtransporter. EU vill åstadkomma en överflyttning av godstransporter från väg till andra transportsätt. Kommissionen håller med om att det i första hand är marknaden som ska investera i och utveckla nya lösningar. Marknadens vilja att ta de affärsrisker som överflyttningen från väg till alternativa transportsätt medför kan dock behöva stimuleras. Kommissionen anser vidare att investeringar i informations- och kommunikationssystem är viktiga för att följa och effektivisera intermodala transportflöden.

Den österrikiska stödordningen riktar sig till en bred krets av stödmottagare såsom omlastnings- och logistikföretag, speditörer, hamnoperatörer, sjöfarts- och järnvägsföretag. De investeringar som omfattas är innovativ teknik och system för att förbättra kombinerade/intermodala transportsystem samt utrustning som behövs specifikt för kombinerade transporter.

Stöd till investeringar i utrustning som är designad uteslutande för kombinerade transporter har även godkänts av kommissionen i tidigare beslut²⁷. Vidare har kommissionen godkänt stöd till investeringar i sådan utrustning i beslutet SA.48093 Polen, bestående av bland annat omlastningsutrustning i intermodala terminaler i hamnar.

I linje med SA.41100 Österrike och SA.48093 Polen bör *breddad ekobonus* kunna utgå till en bred krets av stödmottagare för inköp av teknik och system som förbättrar konkurrenskraften för intermodala transporter genom effektivisering eller ökad servicegrad.

²⁴ Statligt stöd SA.50217 (2018/N) – Sverige Sveriges ekobonussystem för närsjöfart och inlandssjöfart.

²⁵ SA.41100 (2015/N) – Austria - Special Guidelines for the Programme of Aid for Innovative Combined Transport for 2015-2020.

²⁶ State aid SA.48093 (2017/N) – Poland – Aid for the implementation of intermodal transport projects under the Operational Program Infrastructure and Environment for the years 2014-2020

²⁷ Kommissionens beslut av den 12 september 2007 - Stödordning nr C 12/06 (f.d. N 132/05) som Republiken Tjeckien planerar att genomföra till stöd för kombinerade transporter.

Breddad ekobonus bör också kunna utgå för inköp av utrustning som förbättrar förmågan att utföra intermodala transporter.

Vidare torde *breddad ekobonus* kunna utgå för stöd för förberedande arbete såsom för genomförbarhetsstudier i SA.41100 Österrike för att stimulera viljan att ta den affärsrisk som överflyttningen medför samt för att stärka genomförbarheten av nya projekt.

Riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag

Kommissionen har utfärdat riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag (2008/C 184/07)²⁸ (i det följande järnvägsriktlinjen) som syftar till att ge vägledning om huruvida statliga stöd till järnvägsföretag är förenliga med fördraget.

Stödmottagare

Järnvägsriktlinjen riktar sig enligt lydelsen till järnvägsföretag. Kommissionen har dock i flera beslut uttalat att principerna i järnvägsriktlinjen gällande stöd för att reducera externa kostnader är tillämpliga även när stödmottagaren inte är ett järnvägsföretag om järnvägsföretagen är indirekta mottagare av stödet. Kommissionen har använt sig av järnvägsriktlinjens bestämmelser om externa kostnader vid prövningar av stöd till kombinerade transporter i bl.a. besluten SA.48858 Italien och SA.32603 Italien, där stödmottagare var järnvägsföretag, MTO:s (multimodal transport operators), samt logistikföretag.

Vi bör därmed kunna utgå från att järnvägsriktlinjen är tillämplig om stödet riktar sig till intermodala järnvägstransporter även om den direkta stödmottagaren inte är ett järnvägsföretag.

Samordning av transporter

Stöd som tillgodoser behovet av samordning av transporter ska i princip anses vara förenligt med fördraget, punkt 95 järnvägsriktlinjen. Det förutsätter dock att det är nödvändigt och av en rimlig omfattning i förhållande till det eftersträvade målet, punkt 96 järnvägsriktlinjen.

Av punkt 96 i järnvägsriktlinjen framgår vidare att stödet måste vara tidsbegränsat till högst fem år. Efter den perioden ska projektet kunna leva vidare på egna meriter. *Breddad ekobonus* tidsbegränsas dock till högst tre år då hänsyn även tas till sjöriktlinjen, vilken omnämns nedan, och det är önskvärt att samma tidsbegränsning gäller för hela stödordningen oavsett transportslag.

Stöd till järnvägssektorn som tillgodoser behovet av samordning av transporter kan, enligt punkt 98 i järnvägsriktlinjen, ta sig ett flertal former:

- a) ”Stöd till utnyttjande av infrastrukturer, det vill säga stöd som beviljas järnvägsföretag som bär kostnader som avser den infrastruktur de utnyttjar, då de företag som tillhandahåller transporttjänster som förlitar sig på andra transportslag inte bär dessa kostnader.
- b) Stöd för att minska de externa kostnaderna, vars syfte är att uppmuntra en modal övergång till järnvägen, eftersom den ger upphov till mindre externa kostnader än vägtransporter.

²⁸ Meddelande från kommissionen – Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till järnvägsföretag (2008/C 184/07).

- c) Stöd som främjar driftskompatibilitet och, i den mån de tillgodoser behovet av samordning av transporter, stöd till förmån för förstärkt säkerhet, avskaffande av tekniska hinder och en minskning av bullerstörningar, nedan kallade ”stöd till förmån för driftskompatibilitet”.
- d) Stöd till forskning och utveckling som tillgodoser behovet av samordning av transporter.”

Stödberättigande kostnader

Av punkten 103 i järnvägsriktlinjen framgår att ”när det gäller **stöd för att minska de externa kostnaderna** utgörs de stödberättigande kostnaderna av den del av de externa kostnaderna som järnvägstransporten gör det möjligt att undvika jämfört med konkurrerande transportslag”.

Takvärden

Av punkt 107 i järnvägsriktlinjen framgår vidare att kommissionen anser att presumtion finns för ”ett stöds nödvändighet och rimliga omfattning om stödnivån understiger följande värden:

- a) För stöd till utnyttjande av infrastrukturer, 30 % av den totala kostnaden för järnvägstransporter upp till 100 % av de stödberättigande kostnaderna.
- b) För stöd för att minska de externa kostnaderna, 30 % av den totala kostnaden för järnvägstransporter upp till 50 % av de stödberättigande kostnaderna.
- c) För stöd som främjar driftskompatibilitet, 50 % av de stödberättigande kostnaderna”.

Som nämnts under rubriken Takvärden i rapporten föreslås stödnivån för *breddad ekobonus* utgå från punkt 107 b).

Vidare vad gäller stödets nödvändighet och rimliga omfattning ska det enligt punkt 110 järnvägsriktlinjen, om stödmottagaren är ett järnvägsföretag, styrkas att stödet verkligen fungerar som ett incitament till en modal övergång till järnvägen. Detta kräver i princip att stödet avspeglas i det pris som tas ut av passageraren eller transportköparen, eftersom det är på den nivån som valet mellan järnvägen och de mer förorenande transportslagen görs.

Riktlinjer för statligt stöd till sjötransport

Kommissionen har utfärdat riktlinjer för statligt stöd till sjötransport som syftar till att fastställa de kriterier enligt vilka kommissionen kommer att bevilja statligt stöd till sjötransport enligt artikel 107 p. 3 c) (f.d. artikel 87 FEG) respektive artikel 106 p.2 (f.d. 86.2 FEG) i EUF-fördraget. Stöd till närsjöfart, vilket avser transport mellan hamnar inom medlemsstaternas territorium, kan godkännas av kommissionen (efter anmälan) om villkoren i avsnitt 10 är uppfyllda.

Kommissionen har i sitt beslut för nuvarande ekobonus, SA.50217 Sverige,²⁹ bedömt stödet i den del det avser närsjöfart förenligt med artikel 107.3 c i EUF-fördraget eftersom förenlighetskriterierna enligt sjöfartsriktlinjen är uppfyllda. Sjöfartsriktlinjen beaktas även

²⁹ Statligt stöd SA.50217 (2018/N) – Sverige Sveriges ekobonussystem för närsjöfart och inlandssjöfart.

vid utformningen av *breddad ekobonus* då nuvarande stöd till sjöfarten avses förlängas inom ramen för den nu föreslagna stödordningen.

Av avsnitt 10 framgår bland annat att stödet måste vara tidsbegränsat till högst tre år och att den tjänst som projektet avser måste vara kommersiellt bärkraftig efter denna period. Tjänsten som ges stöd måste också helt eller delvis ersätta vägtransporter. Detta medför att det krävs överflyttning för att *breddad ekobonus* ska kunna lämnas.

Vidare framgår i avsnitt 10 att stödet måste avse genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter, när det gäller en ny rutt eller förbättring av trafiken på en befintlig rutt, som om nödvändigt inbegriper flera redare. Endast ett projekt per rutt kan finansieras och det aktuella projektet får inte förnyas, förlängas eller upprepas.

Stödet måste syfta till att täcka upp till 30 % av driftskostnaderna för den aktuella tjänsten eller att finansiera inköp av utrustning för omlastning för att tillhandahålla den planerade tjänsten, med upp till 10 % av kostnaden för en sådan investering. Stödnivån för *breddad ekobonus* föreslås hålla sig till dessa nivåer vad gäller stöd till redare.

Bilaga 1 – Trafikverkets förslag på förordning



Svensk författningssamling

Förordning om breddad ekobonus för överflyttning av godstransporter från väg samt underlättande för intermodala godstransporter

SFS
Publicerad
den

Utfärdad [Klicka här för att ange datum.](#)

Regeringen föreskriver följande.

Inledande bestämmelser

1 § För att minska transporternas miljöpåverkan och främja överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart samt underlätta för intermodala godstransporter, får Trafikverket, om det finns medel för ändamålet, ge breddad ekobonus enligt denna förordning. Breddad ekobonus lämnas för åtgärder som leder till att gods överflyttas från vägtransporter på det svenska vägnätet till järnvägs- och sjötransporter.

Breddad ekobonus får ges till investeringar och för nya transporter eller förbättringar av befintliga transporter som leder till en överflyttning av gods från vägtransporter till järnvägs- och sjötransporter, enskilt eller i kombination.

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

3 § Breddad ekobonus enligt denna förordning får lämnas i enlighet med Europeiska kommissionens godkännande av Sveriges anmälan om...

Mottagare och villkor

4 § Breddad ekobonus får lämnas till

1. fysiska eller juridiska personer som enligt 5 kap. 2 § järnvägslagen (2004:519) har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät (järnvägsföretag), i enlighet med 6 § punkterna 1, 3 och 5.

2. redare som bedriver sjöfart med fartyg som är registrerade i ett fartygsregister i ett EES-land och som är etablerade i en EES-stat där fartygens resor inkluderar åtminstone en lossning eller lastning av överflyttat gods i svensk hamn, i enlighet med 6 § punkterna 2, 4 och 5.

3. företag som är en del av den intermodala transportkedjan i Sverige, i enlighet med 6 § punkterna 3 och 5.

Breddad ekobonus för ett projekt ska beviljas efter ett särskilt ansökningsförfarande.

5 § Breddad ekobonus ska avse genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter och en realistisk genomförandeplan som uppfyller syftet i 1 §. Endast ett projekt per planerat transportupplägg kan finansieras och det aktuella projektet får inte förnyas, förlängas eller upprepas.

Ett projekt kan omfatta stöd till investeringar, stöd till förberedande arbete och stöd till drift, enskilt eller i kombination.

6 § Stödberättigande kostnader utgörs av

1. de externa kostnaderna som järnvägstransporten gör det möjligt att undvika jämfört med konkurrerande transportslag när järnvägsföretag söker stöd för drift.

Breddad ekobonus för driftkostnader får aldrig, enskilt eller tillsammans med annat statligt stöd, ges med ett belopp som överstiger 30 procent av den totala kostnaden för järnvägstransporter upp till 50 procent av de stödberättigade kostnaderna.

2. driftkostnader för det aktuella sjötransportupplägget när redare söker stöd för drift.

Breddad ekobonus för driftkostnader får aldrig, enskilt eller tillsammans med annat statligt stöd, ges med ett belopp som överstiger 30 procent av driftskostnaderna för det aktuella sjötransportupplägget.

3. investeringar i systemstöd, omlastningsutrustning, intermodala lastbärare, fast anläggningsutrustning eller liknande som bidrar till överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, sjöfart och som främjar intermodala transporter.

Breddad ekobonus för investering till järnvägsföretag och företag får inte överstiga 50 procent av kostnaden för inköp av en sådan investering.

4. kostnaden för investering i utrustning för omlastning när redare söker stöd för investering.

Breddad ekobonus för investering till redare får inte överstiga 10 procent av kostnaden för inköp av en sådan investering.

5. personalkostnaden för genomförande av förberedande arbete.

Breddad ekobonus för genomförande av förberedande arbete får inte överstiga 50 procent av personalkostnaden upp till maximalt 1 000 000 kronor under högst sex månader.

7 § Breddad ekobonus i form av stöd för drift baseras på det transportarbete som det överflyttade godset skulle ha 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 utifrån ett schablonvärde för godsvikten som Trafikverket beslutar.

Breddad ekobonus beräknas genom att transportarbetet på sträckan multipliceras med 0,06 kronor för sjöfart och med 0,09 kronor för järnväg.

8 § Breddad ekobonus i form av stöd till investeringar baseras på kostnaden för den aktuella investeringen. Breddad ekobonus i form av stöd för förberedande arbete baseras på personalkostnaden under högst sex månader.

9 § Breddad ekobonus får inte ges för längre tid än tre år.

Breddad ekobonus för investeringar får endast ges om stödmottagaren säkerställer att investeringen finns kvar i dennes ägo under hela avskrivningstiden eller under minst 3 år.

10 § Breddad ekobonus får inte kombineras med ersättning som ges till avtal för allmän trafik eller allmän trafikplikt.

Ansökan och beslut

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

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

13 § Den som ansöker om breddad ekobonus 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.

14 § Den som ansöker om breddad ekobonus ska kunna visa en prognos över att gods kommer att överflyttas från väg till järnväg och/eller sjöfart och att åtgärden är kommersiellt bärkraftigt efter projektets slut.

Den som ansöker om breddad ekobonus för en investering ska även kunna visa en ekonomisk kalkyl som styrker att stödet är nödvändigt för att investeringen ska kunna genomföras.

15 § Om Trafikverket beslutar att ge breddad ekobonus ska det anges i beslutet

1. när den åtgärd som berättigar till breddad ekobonus senast ska vara

slutredovisad, och

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

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

16 § Om tillgängliga medel understiger den breddade ekobonus som kan beviljas, får Trafikverket besluta att prioritera projekt utifrån en samlad bedömning av överflyttningspotential och klimatnytta per stödkrona. Projekt prioriteras inom kategorierna järnvägstransportupplägg, sjöfartstransportupplägg, investeringar, och stöd för förberedande arbete.

17 § En ansökan om breddad ekobonus får inte beviljas ett företag i svårigheter enligt definitionen i punkt 20 i Europeiska kommissionens meddelande om riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av icke-finansiella företag i svårigheter (2014/C 249/01).

Slutredovisning av en åtgärd som breddad ekobonus avser

18 § Slutredovisning av den åtgärd som breddad ekobonus avser ska göras till Trafikverket. Specificerade skriftliga underlag för att styrka kostnaden som berättigar till breddad ekobonus och en ekonomisk redovisning ska ges in tillsammans med slutredovisningen.

Utbetalning av breddad ekobonus

19 § Trafikverket betalar ut breddad ekobonus.

20 § Breddad ekobonus betalas ut i omgångar, dock får högst 75 procent av breddad ekobonus betalas ut innan den åtgärd som breddad ekobonus avser har slutredovisats. Den avslutande omgången breddad ekobonus får betalas ut endast om slutredovisningen har gjorts senast den dag som anges i beslutet om breddad ekobonus.

Hinder mot utbetalning

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

22 § Trafikverket får besluta att breddad ekobonus helt eller delvis inte ska betalas ut, om

1. stödmottagaren genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt har orsakat att breddad ekobonus bestämts felaktigt eller med för högt belopp,

2. breddad ekobonus av någon annan orsak har bestämts felaktigt eller med för högt belopp och stödmottagaren skäligen borde ha insett detta, eller
3. villkoren för breddad ekobonus inte har följts.

Återbetalning

23 § Den som har mottagit breddad ekobonus är återbetalningsskyldig om någon av de grunder som anges i 22 § föreligger. Trafikverket får i dessa fall helt eller delvis kräva tillbaka breddad ekobonus.

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

Om ett belopp som har krävts tillbaka med stöd av första stycket inte betalas i rätt tid, ska dröjsmålsränta enligt 6 § räntelagen (1975:635) tas ut på beloppet. Om det finns särskilda skäl får dock Trafikverket besluta att helt eller delvis befria den betalningsskyldige från kravet på ränta.

24 § 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.

Bemyndigande

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

Överklagande

26 § I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut än beslut enligt 16, 21 och 22 §§ får dock inte överklagas.

Denna förordning träder i kraft den 1 september 2022.

På regeringens vägnar

TOMAS ENEROTH

Christina Knutsson Hamrén
(Infrastrukturdepartementet)

Bilaga 2 – Nuvarande stödsystem

Trafikverket ska vid utformningen av breddad ekobonus beakta nuvarande stödsystem enligt förordningen (2018:1867) om miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart och förordningen (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg. Vidare bör Trafikverket även beakta relevanta investeringsstöd inom ramen för Klimatklivet enligt förordningen (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar . Nedan följer en kort sammanställning över dessa stödsystem.

Ekobonus

Ekobonus är ett notifierat stödsystem som avser miljökompensation för överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart. Stödsystemet infördes i Sverige 2018 och har sedan förlängts så att det avser helåret 2022.

Stödet:

- avser endast redare
- gäller nya sjötransportupplägg eller uppgraderingar i befintliga sjötransportupplägg
- baseras på det förväntade godstransportarbete som flytta över från väg till sjö.
- beräknas med 0,12 kronor per tonkilometer,
- kan beviljas till det lägsta beloppet av antingen godstransportarbetets värde eller 30 % av de beräknade driftskostnaderna respektive 10 % av de beräknade investeringskostnaderna.
- får betalas ut i upp till tre år

Projektet som stödet omfattar ska kunna visa att de:

- är kommersiellt bärkraftiga över tid, det vill säga avser långsiktiga satsningar
- bidrar till positiva miljöeffekter

Miljökompensation till järnvägsföretag

Miljökompensation till järnvägsföretag är ett notifierat stödsystem som avser att bidra till en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och att stärka järnvägens konkurrenskraft. Miljökompensationen får ges för godstransporter som utförs på järnväg i Sverige i enlighet med förordning (2018:675) om miljökompensation för godstransporter på järnväg. Miljökompensationen får dock inte ges för transporter av järnmalm. Miljökompensation grundar sig på minskningen av de externa kostnaderna som en överflyttning av gods från väg till järnväg innebär och utgår från utfört godstransportarbete.

Miljökompensationen får ges till fysiska eller juridiska personer som enligt 5 kap 2 § järnvägslagen (2004:519) har rätt att utföra eller organisera trafik på svenska järnvägsnät. Budgeten uppgår till 550 miljoner kronor per år och betalas ut retroaktivt kvartalsvis. Det stöd som det enskilda företaget beviljas i kronor utgör dess relativa andel av totalt utfört godstransportarbete på svensk järnväg under perioden multiplicerat med den totala budgeten för aktuellt kalenderkvartal. Miljökompensationen ska avspegla sig i det pris som köparen av transporttjänsten betalar, så att priset blir lägre än det hade varit om kompensationen inte beviljats.

Miljökompensationens konstruktion gör att den i praktiken blir ett "driftstöd" till operatören för det gods som redan körs på järnvägen. Den resulterar således inte i en konkret överflyttning av gods från väg till järnväg i det enskilda fallet. Den är dock ett välkommet stöd till befintliga transportupplägg på järnväg och håller nere kostnaderna för transportköparna.

Stödsystemet infördes 2018 i Sverige och har sedan förlängts i två omgångar varvid befintligt stödsystem sträcker sig 2025 ut.³⁰

Klimatklivet

Klimatklivet regleras av förordning (2015:517) om stöd till lokala klimatinvesteringar och utgör ett investeringsstöd. Medel från Klimatklivet har beviljats till olika infrastruktur- och transportåtgärder, t ex spår för ny omlastningsterminal, terminalspår, elanslutning i terminal och fartyg, landelanslutning av fartyg, investering i kombianpassade enheter samt utbyggnad av virkesterminal med stickspår och loadplate för lastning av sågat virke.

Det viktigaste kriteriet för att en åtgärd ska kunna beviljas medel från Klimatklivet är att den innebär en *klimatnytta*. Sökanden ska i ansökan inkomma med en lönsamhetskalkyl och baserat på lönsamhetskalkylen bedömer Naturvårdsverket den stödprocent som kan beviljas för åtgärden. Sökanden ska även kunna visa att de genom lånelöfte eller garantiförbindelse har ordnat finansiering av investeringskostnaden utöver bidraget från Klimatklivet.

Den statsstödsrättsliga grunden för transport- och infrastrukturåtgärder är företrädesvis artikel 56 i GBER om Lokal infrastruktur. Av denna följer bland annat att infrastrukturen ska göras tillgänglig för intresserade användare på ett öppet, transparent och icke-diskriminerande sätt (punkt 3).

Som framgår av exemplen ovan har stöd från Klimatklivet beviljats till exempelvis investeringar på terminaler, d.v.s. stödmottagare och investering skulle kunna sammanfalla med insatser som är tänkbara och önskvärda inom breddad ekobonus. Frågan inställer sig därför om det är önskvärt att de båda stödsystemen kan bevilja samma typ av investeringsåtgärder eller om de båda stödsystemen ska vara komplementära till varann. Om stödsystemen ska vara komplementära till varandra gör Trafikverket bedömningen att exempel på investeringsåtgärder till terminaler snarare skulle kunna utgöra ny teknik och system för att förbättra kombinerade transportsystem samt förvärv av utrustning för intermodala transporter.

³⁰ Med hänvisning till retroaktiviteten i stödet kommer utbetalningar för de två senare kvartalen av 2025 att utbetalas under 2026.

Bilaga 3 – Samråd och inhämtade upplysningar

Trafikverket har samrått med nedanstående myndigheter samt ett antal branschföreträdare. En sammanfattning av samråden framgår i det följande:

Trafikanalys

Trafikverket har haft två möten med Trafikanalys då förslaget på breddad ekobonus har presenterats och jämförts med Trafikanalys förslag på en breddad ekobonus, Rapport 2019:1. Vid dessa tillfällen har frågor kunnat ställas om bakgrund, vägval och underlag, vilket har gett Trafikverket djupare förståelse för rapportens innehåll. Det har bland annat framkommit att det är genom letter of intent som det kan visas att breddad ekobonus återspeglas i transportköparens pris så att det blir lägre än vad det skulle ha varit utan breddad ekobonus. Utöver de två möten som hållits, har kontakt även tagits med samhällsekonomisk expertis hos Trafikanalys för att verifiera uppgifter kring externa kostnader.

Klimatklivet

Samråd har skett med Naturvårdsverket för att få ökad förståelse för deras stödordning Klimatklivet. Slutsatser från detta framgår av Bilaga 2 – Nuvarande stöd inom klimat och transporter i Sverige.

Branschföreträdare järnväg och sjöfart

Branschen har fått möjlighet att ge sin syn på *breddad ekobonus* genom i sjöfartens fall enkäter och i järnvägens fall samtal samt möjlighet till skriftliga inspel. Därutöver har samtal förts med Svenskt Näringsliv. Godstransportrådets medlemmar har därtill ombetts svara på en enkät på området.

Sjöfartssektorn har sedan tidigare erfarenhet av ekobonussystemet. Det breddade system som nu står i fokus uppskattas såväl av sjöfarten (inklusive hamnarna) som av järnvägen som nu ges möjlighet att ta del av systemet i utvecklandet av tjänsten man erbjuder. Att terminaler och hamnar också kan inkluderas ser alla parter som mycket positivt.

Det finns många delar hos näringslivet som förenar dem såväl inom sjöfarten som inom järnvägen. Den interna enigheten kompletteras dessutom av att aktörerna från de olika trafikslagen i hög utsträckning är samstämmiga avseende vad man vill att det nya systemet ska ta höjd för. Områden där enigheten är stor inom och mellan trafikslagen är:

Branschen förordar att breddad ekobonus prioriterar investeringar i terminaler och hamnar som leder till ett stärkt erbjudande för operatörer och ytterst transportköpare. Därefter vill de se satsningar som leder till nya upplägg och sist driftsbidrag för befintliga upplägg.

Branschen vill undvika stöd som är konkurrensnedvridande mellan operatörer.

Att basera stödet på transportarbete förordas men man menar också, eftersom tonkilometer gynnar det tunga godset, att systemet bör ta höjd för att reducera vägtransporter oavsett vikt eller fyllnadsgrad.

Branschen menar att såväl transportörer, infrastrukturhållare som transportköpare bör ges möjlighet att söka stödet.

Vidare kan det noteras att flertalet aktörer inom sjöfarten varken vill se en nedre eller en övre gräns för ansökans monetära omfattning. Inom sjöfarten är de splittrade avseende hur en eventuell översökning jämfört med tillgängliga medel ska hanteras. Vid mindre översökning kan en lika stor procentuell nedsättning vara ett alternativ men är det mer omfattande bör Trafikverket göra ett urval baserat på rimliga kriterier.

Inom järnvägssektorn ser Trafikverket, vid sidan av de punkter där de generellt är eniga med sjöfarten om ovan, att de vill se att stödet går längre upp i näringskedjan (med riktning mot transportköparen). Betydelsen av att få ned kostnaderna i samband med lyft av trailers är något som enar liksom åsikten att det alltjämt är en mycket stort prisfokus bland transportköparna/speditörerna och att man vill ha lågt klimatavtryck ”på köpet”. Majoriteten menar att stöd måste ges under en begränsad tid för att marknaden ska fungera och kunna stå på egna ben på sikt. Det får inte riskeras att det ges stöd till en järnvägslösning som med stödet som grund kan konkurrera ut en annan operatör med befintlig trafik.

Beräkningsgrund för stöd avseende trafik

Nuvarande ekobonus, som bara omfattar sjöfarten, fick viss kritik från branschen för att med ett enkelt trafikarbetsmått (tonkilometer) som grund göra det mindre intressant att flytta över lättare gods och ekonomiskt sett ointressant att flytta över tomtransporter från väg till sjöfart. I det systemet fanns inte möjligheten att ta höjd för denna problematik.

Havsmiljöinstitutet och Havs- och vattenmyndigheten

Två möten har hållits för att fånga in inspel och diskutera breddad ekobonus med avseende på sjöfartens havsmiljöpåverkan. Medverkande vid dessa möten har varit medarbetare från Trafikverket, representanter från Havsmiljöinstitutet sjöfartsgrupp samt representant från Havs- och vattenmyndigheten som också ingår i sjöfartsgruppen.

På basis av förslag från Havsmiljöinstitutet föreslås att kommande utlysningar för breddad ekobonus bör utreda möjligheten att även inkludera ytterligare kvalificerande miljökrav. En sådan utredning bör även analysera effekten av sådana tilläggskrav avseende miljöeffekter och möjligheten för att söka stöd för nuvarande tonnage och därmed överflyttning av gods.

