



Infrastrukturdepartementet
Enheten för utveckling och
styrning av transportområdet
Dnr: I2022/00618
Dnr SH: 2022/158

Yttrande över förslag på Förlängd och breddad ekobonus

Regeringen har uppdragit åt Trafikverket 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.

Stockholms Hamnar har tagit del av förslaget till *Förlängd och breddad ekobonus* och lämnar här sina synpunkter.

Stockholms Hamnars synpunkter

Trafikverkets förslag till förlängd och breddad ekobonus omfattar bland annat följande:

- Stöd till fler typer av investeringar än tidigare
- Stöd även till förberedande arbeten
- En utökad krets av möjliga stödmottagare jämfört med tidigare
- Att även järnväg och intermodala transportupplägg inkluderas

Stockholms Hamnar välkomnar initiativ som syftar till att stödja överflytt av gods till sjöfarten, som är ett energi- och klimatteffektivt transportslag. Att fler aktörer enligt förslaget kommer att kunna söka stöd för åtgärder är mycket positivt.

Stockholms Hamnar ser i sin roll som hamn en stor potential att tillsammans med våra sjöfartskunder skapa ännu bättre förutsättningar för godstransporter till sjöss. Det är sannolikt främst i samarbete med kunder och andra aktörer som en ansökan om stöd för ekobonus blir realistisk för en hamn.

Stockholms Hamnar noterar att 100 miljoner kronor är avsatta per år 2022-2024 för en breddad ekobonus. Det är bra att stödet kommer att betalas ut till projekt som leder till en *betydande* minskning av utsläppen av växthusgaser. I och med att en del av 2022 har passerat innebär detta en kort förberedelsetid för ansökningar om stöd 2022. Förslaget att även inkludera förberedande arbeten är därmed mycket bra. Stockholms Hamnar



instämmer i nödvändigheten att inom ramen för ekobonus kunna undersöka förutsättningarna för att till exempel implementera ett nytt transportupplägg. Att det krävs att ett faktiskt genomförandeprojekt är ekonomiskt bärkraftigt på kommersiella grunder efter att stödet upphört ser Stockholms Hamnar som rimligt. Detta gäller inte minst om andra aktörer behöver genomföra följdinvesteringar av projektet.

Stockholms Hamnar ställer sig tveksam till definitionen av vilka åtgärder som kan få respektive inte kan få stöd, mot bakgrund av att processer för att främja överflytt från väg till sjö och järnväg är komplexa. Stockholms Hamnar anser därför att man inte bör ha en för snäv definition av vad som är stödberättigande kostnader/åtgärder. Vi ser till exempel att även investeringar i nya fartyg samt i hamninfrastruktur kan vara nödvändiga åtgärder för att främja överflytt av gods till sjö.

På sidan 15 i förslaget till Förlängd och breddad ekobonus står att ”investeringen måste vara allmänt tillgänglig”, vilket är en formulering som Stockholms Hamnar har svårt att tolka. Stockholms Hamnar vill här nämna att en stor del av infrastruktur och utrustning finns inom hamnområden som är skyddade enligt ISPS-regler och därmed inte tillgängliga för allmänheten.

En intressant del av förslaget är möjligheten att kunna betala ut stöd till transportupplägg som involverar överflytt av gods från väg till både järnväg och sjöfart. Stockholms Hamnar har järnvägsspår i anslutning till hamnar i Stockholm samt till Stockholm Norvik Hamn vilket kan ge förutsättningar för gemensamma satsningar med aktuella järnvägsoperatörer. Detta ser Stockholms Hamnar som särskilt angeläget.

Stockholms Hamnar gör ingen utvärdering av modellen för att prioritera mellan projekt samt beräkna klimatnyttan och stöd för olika åtgärder. Stockholms Hamnar vill endast framhålla vikten av att utvärderingsmodellen är transparent och rättvisande.

Detta svar har inte behandlats av Stockholms Hamn AB:s styrelse.

Sverker Henriksson
Chef Strategi & Utveckling, Stockholms Hamn AB