



**GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN**

ATT FLYTTA GODS FRÅN VÄG TILL VATTEN

**En undersökning av potentialen i Eco-bonussystemet sett utifrån
rederiernas perspektiv**

Kandidatuppsats i Logistik
Handelshögskolan vid Göteborgs Universitet
Vårterminen 2018
Handledare: Ove Krafft
Författare: Victoria Kahlström - 930220

Förord

Jag skulle vilja rikta ett stort tack till alla som bidrag och hjälpt mig möjliggöra den här uppsatsen. Först och främst vill jag tacka alla som ställt upp på en intervju och som tagit sig tid att svara på mina frågor. Jag skulle vilja rikta ett tack mot Alf Brodin som både introducerade ämnet för mig och som under resans gång funnits där för att bolla idéer och tankar. Sedan vill jag också tacka min handledare Ove Krafft för handledningen under processens gång.

Ett tack går också ut till alla som varit i min närhet, vänner och familjemedlemmar för ert stöd under det här uppsatsarbetet.

Tack!

Göteborg, 25 maj 2018

Victoria Kahlström

Sammanfattning

Myndigheterna i Sverige har lagt fram ett förslag för sjöfarten att med hjälp av ett Eco-bonussystem uppnå målet om minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. Förslaget syftar till en överflyttning av gods från väg till sjö och riktar sig mot redare som ska erhålla ett ekonomiskt stöd för att kompensera för de initiala merkostnader ett nytt intermodalt transportupplägg kan innebära. Bidraget kommer baseras på skillnaden mellan de externa effekter från väg i relation till effekterna som uppstår när godset fraktas med hjälp av sjöfart men exakt hur beloppet kommer beräknas är vid skrivandet av den här uppsatsen inte fastställt. Bonussystemet syftar till att ge redarna ett ekonomiskt stöd men är det tillräckligt för att motivera svenska redare att starta nya transportupplägg så som det ser ut idag. Den här uppsatsen frågar sig vilka huvudsakliga åsikter sex rederier har kring förslaget om Eco-bonussystemet samt om de tror de kommer ansöka om det eller inte.

Utkastet till förordningen avseende Eco-bonussystemet har under våren 2018 varit på remiss till berörda myndigheter men mycket arbete återstår fortfarande innan det är helt färdigställt och många detaljer är ännu inte satta. Uppsatsen grundar sig i åtta intervjuer, sex stycken med redare och två stycken med myndigheter. Intervjuresultatet relateras sedan till teorier om intermodala transporter och vad som är avgörande faktorer vid val av transportslag i syfte att öka kunskapen om hur rederierna ser på förslaget och i förlängingen om bidraget fyller en funktion i processen att få över mer gods från väg till sjö.

Resultaten som presenteras i uppsatsen visar på att det råder en allmän positiv inställning till förslaget från rederiernas sida men åsikter kring hur stor påverkan Eco-bonussystemet kommer att få skiljer sig åt. Att förslaget ännu inte är färdigt är något redarna ser som problematiskt och redarna uttrycker en hög nivå av osäkerhet rörande förslaget delvis på grund av det. Andra faktorer som ojämna villkor och flera parallella transportsystem som inte koordineras lyfts fram av redarna som barriärer mot att Eco-bonussystem kommer få önskade effekter.

Nyckelord för arbetet

Sjöfart, Eco-bonussystemet, rederier, närsjöfart, intermodala transporter

Innehåll

1. Inledning	1
1.1 Bakgrund.....	1
1.2 Problembeskrivning	2
1.3 Syfte	4
1.4 Forskningsfrågor	5
1.5 Avgränsningar	5
2. Teoretisk referensram	6
2.1 Nulägesbeskrivning.....	6
2.1.1 Mål och ambitioner	8
2.1.2 Sjöfartens potential	9
2.1.3 Departement och myndigheter	9
2.1.4 Farleds- och lotsavgifter.....	10
2.2 Statsstöd och regleringar	10
2.2.1 Eco-bonussystemet och dess framtagningssprocess	12
2.2.2 Erfarenheter från tidigare Eco-bonussystem	13
2.3 Multimodalitet och intermodalitet	13
2.3.1 Olika intressenter och olika perspektiv	15
2.3.2 Motivera miljöinvesteringar	16
2.4 Faktorer som påverkar valet av transportslag	17
2.5 Utmaningar för sjöfarten.....	18
2.6 Sammanfattning av den teoretiska referensramen	19
3. Metod	20
3.1 Metodval	20
3.2 Ansats.....	20
3.3 Databeskrivning	21
3.3.1 Litteraturstudie	21
3.3.2 Intervjuer.....	22
3.3.3 Urval av respondenter	23
3.3.4 Beskrivning av utförandet	23
3.4 Analys av insamlad data och slutsats	24
3.5 Validitet och tillförlitlighet	24
3.6 Forskningsetik.....	25
3.7 Metodkritik	27
4. Resultat	28
4.1 Fakta och bakgrund.....	28

4.1.1 Intervju med Ragnar Johansson, VD på Svenska Orient Linien	28
4.1.2 Intervju med Jörgen Kock, operativ chef på Ahlmark Lines AB.....	28
4.1.3 Intervju med Johan Lantz, VD på Avatar Logistics AB	29
4.1.4 Intervju med Johnny Ask, kapten och tidigare ägare av Mode Shipping	29
4.1.5 Intervju med Johan Axiö, konsult på Ivar Lundh & Co.....	29
4.1.6 Intervju med Rickard Engström, VD på Svensk Sjöfart	29
4.1.7 Intervju med Björn Garberg på Trafikverket	30
4.1.8 Intervju med Stefan Andersson på Näringsdepartementet.....	30
4.2 Inställning	30
4.3 Risker och hinder	32
4.3.1 Otydligheter med förslaget	33
4.4 Måluppfyllelse av överflyttning från väg till sjö.....	34
4.5 Remissvar.....	35
5. Analys och diskussion.....	36
5.1 Inställning	36
5.1.1 Positiva effekter med överflyttning.....	36
5.1.2 Regeringens roll	37
5.1.3 Potentialen i sjöfart	37
5.2 Risker och hinder	38
5.2.1 Otydligheter med förslaget.....	38
5.2.2 Ofärdigt förslag	39
5.2.3 Övergripande ansvar	40
5.2.4 Farleds- och lotsavgifterna.....	40
5.2.5 Hamneffektiviteten.....	41
5.3 Måluppfyllelse av överflyttning från väg till sjö.....	41
5.3.1 Kostnadskonkurrens och avgifter.....	42
5.3.2 Miljö.....	43
5.4 Remissvar.....	45
5.5 Vad återstår att göra med förslaget	45
6. Slutsats och fortsatt forskning.....	46
6.1 Slutsats	46
6.1.1 Vad finns det för huvudsakliga synpunkter i rederiernas inställning till Eco-bonussystemet?	46
6.1.2 Tror rederierna att de kommer ansöka om Eco-bonusen?.....	47
6.2 Fortsatt forskning	48

7. Referenser	49
7.1 Tryckta källor	49
7.2 Elektroniska källor	49
7.3 Figurer	52

Bilagor

Bilaga 1 - Intervjuguide

Bilaga 2 – Förslag till förordning av Eco-bonussystem

Definitioner

Statsstöd: när det offentliga, staten, kommunen eller landstinget stöttar en ekonomisk verksamhet med offentliga medel och det resulterar i att mottagaren får en fördel gentemot andra aktörer på marknaden. (Trafikanalys, 2017a)

Inlandssjöfart: sjöfart med IVV-certifierade fartyg inom IVV-områden. Fartyg anpassade för inlandssjöfart tillåts bara trafikera områden som definierats som inre vattenvägar. Kraven för IVV-fartyg är inte lika höga jämfört med havsgående fartyg. (Sjöfartsverket, 2016)

Kustsjöfart: sjöfart mellan svenska hamnar med start- och målpunkt i Sverige. (Sjöfartsverket, 2016)

Närsjöfart: sjöfart mellan svenska och europeiska hamnar inom SECA-området. SECA är ett utsläppskontrollområde för svavel som geografiskt omfattar områdena Östersjön, Nordsjön och engelska kanalen. (Sjöfartsverket, 2016)

Europeiska unionens inre marknad: är en gemensam marknad med fri rörlighet för varor, tjänster, kapital och personer och inom den får europeiska medborgare fritt bosätta sig, arbeta, studera och göra affärer. Den upprättades 1993. (EUR-Lex, 2018)

Farledsavgift: en av avgift för fartyg som i Sverige lastar/lossar eller lämnar/hämtar passagerare. Farledsavgiften består av beredskapsavgift, fartygsbaserad farledsavgift samt gods- och passagerarbaserad farledsavgift. (Sjöfartsverket, 2017a)

Lotsavgifter: består av beställningsavgift, startavgift, lotsningsavgift och reseersättning. (Sjöfartsverket, 2017b)

1. Inledning

Det här inledande kapitlet syftar till att ge läsaren en inblick i vad följande uppsats handlar om. Först ges en kort bakgrundsbeskrivning av sjöfarten och dess utveckling. Därefter kommer en kort beskrivning av framtagningsprocessen av Eco-bonussystemet och efter det följer en problembeskrivning som leder fram till syftet. Den åtföljs sedan av forskningsfrågorna som uppsatsen önskar besvara och slutligen de avgränsningar som gjorts.

1.1 Bakgrund

Idag knyts världshandeln samman av komplexa transportmönster som inkluderar transportslag av både väg, järnväg, sjöfart (havs- och kuststrutter, inlandsvattenvägar) och flyg. (Trafikanalys 2017c; OECD 2003) Sett till transporter som sker med sjöfart så växte antalet fartyg i världshandelsflottan mellan åren 2011 – 2016 samtidigt som trenden mot allt större fartyg fortsatte. Världshandelsflottan var år 2016 uppe i 91 000 fartyg, vilket är 1500 fler fartyg än året innan (Trafikanalys 2017c). Samtidigt som dessa siffror visar på en allt större världshandelsflott som opererar med allt större fartyg påverkar faktorer som ökad global folkmängd, urbanisering och förändrad demografi dessa komplexa transportmönster. Det gäller både sjöfart men även andra transportslag, både internationellt som nationellt. (Trafikanalys 2017c) En avgörande beståndsdel i det komplexa globala transportsystemet är godstransporter som skapar komplexa system genom att nyttja alla de olika transportslagen för att föra gods från och till olika delar av världen. Detsamma gäller ur ett nationellt perspektiv där de olika trafikslagen möjliggör varierande transportupplägg tack vare att trafikslagen är sammankopplade med varandra. (Trafikanalys, 2016b)

I Sverige förväntas befolkning i framtiden växa mest i redan tätbefolkade områden. Det kommer innebära ökad konsumtion av varor i dessa områden som i sin tur kommer driva på behovet av transporter. (Trafikanalys, 2016b) Samtidigt förutspås även Sveriges transportbehov öka med 50 % fram till år 2050 (Trafikanalys, 2017c). Tillsammans är dessa trender problematiska eftersom både väg-och järnvägsnätet idag redan är under hög belastning och kan få svårt att möta framtidens ökade transportbehov sett till dagens förutsättningar. Samtidigt nämns sjöfarten som en outnyttjad resurs som skulle kunna avlasta landtransporterna och många rapporter pekar på att det finns förutsättningar för att mer gods

skulle kunna transporteras med sjöfart istället för med vägtransporter. (Sjöfartsverket, 2016; Trafikverket, 2015)

En annan trend som syns i dagens samhälle är det ökade intresset för hållbarhet och miljöfrågor där klimatutmaningarna troligtvis kommer få allt större betydelse i framtiden. (Trafikanalys, 2016b) Att få över mer gods från väg till järnväg och/eller sjöfart är såväl både en internationell som nationell ambition eftersom landtransporterna är hårt belastade både i Europa och Sverige. EU har satt upp målet om att ”30 procent av vägtransporterna på mer än 300 km bör fram till 2030 flyttas över till andra transportmedel, exempelvis järnväg eller sjötransporter, och mer än 50 procent fram till 2050 med hjälp av effektiva och miljövänliga godskorridorer”. (EU-kommissionen, 2011) I målet framhålls vikten av att dagens långa vägburna transporter måste flyttas över till mer energi- och utsläppseffektiva transportmedel inom en snar framtid för att mer effektiva och miljövänliga transportkorridorer ska skapas.

Samma ambition om mer effektiva och miljövänliga godstransporter finns även nationellt inom Sverige och därför har den svenska regeringen under våren 2017 kommit med förslaget att Sverige ska införa ett Eco-bonussystem som ett steg mot en överflyttning. Andra länder så som Italien, Storbritannien och Norge har redan implementerat liknande system och tanken är att stimulera en överflyttning av gods från väg till sjö med syfte att minska utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar. Stöd i form av en ekonomisk bonus kommer kunna ansökas av redare som genom nya, alternativt upprustning av befintliga sjöfartslösningar möjliggör att vägtransporter kan ersättas av sjötransporter. (Regeringskansliet, 2018a) Efter att förslaget utretts under våren 2017 anslogs det under hösten 2017 150 miljoner kronor i syfte att under de nästkommande tre åren möjliggöra ett svenskt Eco-bonussystem. (Sjöfartstidningen, 2017)

1.2 Problembeskrivning

2009 slog EU-kommissionen fast att det finns en ökande brådska för transportsektorn att mildra sin negativa påverkan på miljön (EU-kommissionen, 2009). På grund av industrins betydande andel av utsläppen gällande växthusgaser utgör transporterna en nyckelroll i om de uppsatta målen rörande klimatet ska kunna uppnås. EU:s bedömning är att det är viktigt att speciellt vissa av de nuvarande trenderna förändras men andra menar också på att ett skifte i

attityder hos företag från enbart samtycke till miljöregleringar till proaktiva attityder i företagens miljöstrategier skulle behövas (Lopez-Navarro, 2014).

Samtidigt står som sagt Sverige inför problem med både kapacitetsbrist och högt slitage på vägar och järnvägar liksom stora delar av Europa (Trafikanalys, 2017c). Dessa problem skulle bland annat kräva stora investeringar i infrastrukturen för att kunna möta framtida transportbehov (Trafikanalys, 2016a) men kvar finns ändå problematiken med trängsel och utsläpp. För att kunna nå högt satta klimatmål verkar påtryckningar från myndigheters håll vara allt viktigare då transportsektorn ur många perspektiv är eftersatt i arbetet med att reducera sin klimat- och miljöpåverkan (Svensk sjöfart, 2017c) Detta för att omfördela belastningen mellan transportslagen som kan leda till ett mer balanserat transportsystem men också för att motivera att godstransporterna utvecklas i en mer hållbar riktning.

I uppdraget som regeringen lämnade åt Trafikanalys angående att utreda förutsättningarna kring ett motsvarande svenskt Eco-bonussystem framgick att man vill satsa på att få över mer av godstrafiken till sjöfart för att kunna minska den klimatpåverkan som godstrafiken idag är med och bidrar till. (Regeringen, 2017a) I utredningen som Trafikanalys gjort anser man också att en överflyttning även skulle kunna leda till minskad trängsel och olycksrisk på vägarna liksom minskat vägslitage. (Trafikanalys, 2017b)

Men samtidigt som en överflyttning ses kunna ge många positiva effekter kan både valet att det genomförs med subventioner likväl som hur väl förslaget är förankrat i näringslivet diskuteras. I förslaget som hittills presenterats (Regeringskansliet, 2018a) är det rederierna som är mottagare av stödet vilket gör dem till en av huvudaktörerna i sammanhanget. Att sjöfarten har potential i att kunna avlasta de landbaserade trafikslagen står tydligt klart (Trafikanalys 2016a) men enligt utredningen om inlands- och kustpotentialen i Sverige ligger den stora potentialen i andra sjöfartslösningar än det som Eco-bonussystemet riktar sig mot. Till exempel ska närsjöfarten, det vill säga sjöfart som baseras på slingor som knyter ihop svenska inlands- och kusthamnar med andra europeiska hamnar ha störst potential enligt rapporten. (Sjöfartsverket 2016) Samma rapport säger att endast måttlig potential finns inom inlands- och kustsjöfarten som är den sorts sjöfart Eco-bonusen riktar sig mot. Eftersom rederierna är mottagare av bidraget är det därför viktigt att Eco-bonussystemet är förankrat hos rederierna eftersom det är dem som kommer behöva ansöka om bidraget och etablera nya

transportupplägg. Utan en stark medverkan från rederiernas håll riskerar Eco-bonussystem att inte få det önskade resultat regeringen vill uppnå.

När en annan stor aktör inom godstrafiken, hamnarna i en undersökning får ge förslag på åtgärder för att öka sjöfartens andel av godstransporterna lyfts inte subventioner till sjöfarten upp som ett alternativ som skulle leda till överflyttning. Däremot lyfts problematiken med att man anser att sjöfarten är belagd med orättvisa avgifter eller att ansvaret för alla transportslag ska samlas under en myndighet om man vill se mer sjöfart i Sverige. (Ostkusthamnar i samverkan, 2016)

Men den svenska regeringen är inte ensamma om att vilja se en överflyttning av gods från väg till sjö. Trots vissa frågetecken säger sig även varuägare som köper transporterna på många punkter vara positivt inställda till intermodala transportlösningar vilket möjliggör för att det finns en efterfråga på mer miljövänliga godstransporter som rederierna skulle kunna nyttja för att starta dessa nya transportupplägg (Maritimt forum, 2017).

Samtidigt är det rederierna som i det föreslagna Eco-bonussystemet är mottagare av subventionen och därför är det deras åsikter och synpunkter som kommer utgöra fokus i den här uppsatsen. För motiveras inte rederierna, som är de som det åligger att starta nya linjer och transportupplägg, riskerar Eco-bonusen att inte få den önskade genomslagskraft som regeringen önskar se vilket innebär slöseri med både tid, energi och resurser. Redarna utgör därför en viktig del i att få till en överflyttning av gods och därigenom uppnå målet om minskad klimatpåverkan. Därför anser författaren att det är viktigt att undersöka rederiernas inställning till förslaget och om de tror de kommer använda Eco-bonusen när förslaget är färdigställt.

1.3 Syfte

Syftet med den här uppsatsen är att öka kunskapen om hur rederierna ställer sig till förslaget om ett tillfälligt Eco-bonussystem i Sverige.

1.4 Forskningsfrågor

Huvudfråga

- Vad finns det för huvudsakliga synpunkter i rederiernas inställning till Eco-bonussystemet?

Delfråga:

- Tror rederierna att de kommer ansöka om Eco-bonusen?

1.5 Avgränsningar

Uppsatsen har valt att fokusera på rederier med redan etablerad verksamhet i Sverige. Författaren till uppsatsen har valt att exkludera transportköparens- och varuägarens perspektiv i stor mån för att inom ramen för uppsatsen djupare kunna undersöka rederiernas ståndpunkt och inställning. Utöver det har även en fördjupad jämförelse med främst Norges motsvarande system, som det svenska systemet på många sätt efterliknat, också bortprioriterats av samma skäl.

Författaren har även gjort ett medvetet val att inte gå djupare in på de avgifter som sjöfarten idag är belagd med och diskussionerna kring dem. Specifikt med avseende på farleds- och lotsavgifter och deras påverkan. Det med motiveringen att uppsatsens frågeställning inte syftar till att redogöra för diskussionerna kring den aktuella avgiftssituationen utan enbart konstatera att den finns. Risken för en alltför omfattande uppsats som riskerade att inte färdigställas inom avsatt tidsram avgjorde slutligen varför dessa perspektiv exkluderades.

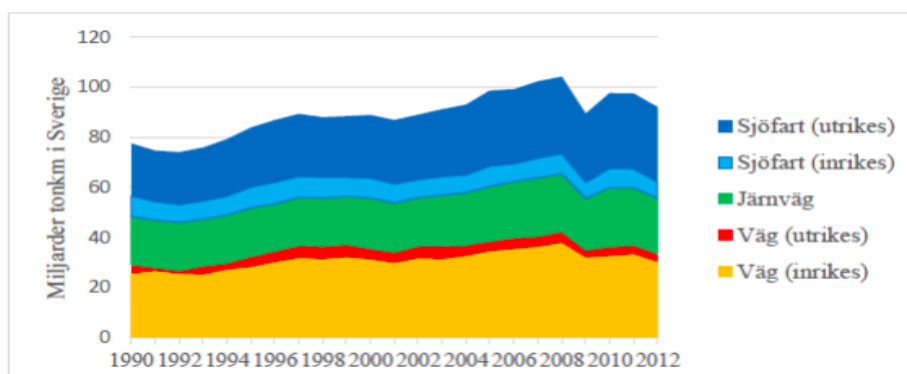
2. Teoretisk referensram

I det följande kapitlet kommer den teoretiska referensramen som använts att presenteras. I kapitlet definieras begreppen multimodalitet och intermodalitet samt vad överflyttning och modalt skift innebär samt en beskrivning av ämnesområdet. Kapitlet redogör för vilka faktorer som i tidigare rapporter och studier pekats ut påverka valet av transportslag.

2.1 Nulägesbeskrivning

År 2014 transporterades totalt 630 miljoner ton gods till-, från- och inom Sverige. (Sjöfartsverket 2016) För gods som transporteras inom landet är tunga lastbilar det dominerande transportslaget medan sjöfart är det dominerande transportslaget för utrikestrafiken. Beroende på hur man räknar så går idag runt 85 - 90 procent av den svenska utrikestrafiken någon gång med sjöfart. Men ser man till inrikestrafiken dominerade de tunga lastbilarna i och med att 88 procent av den fraktade godsmängden under 2014 transporterades med lastbil. Endast 9 procent gick då på järnväg och sjöfarten stod för endast för 3 procent. (Sjöfartsverket, 2016)

Figur 1 – Godstransportarbetet mellan åren 1990 - 2012



Godstransportarbete på väg, järnväg och till sjöss i Sverige mellan åren 1990-2012 (i miljarder tonkm)
(Trafikanalys, 2016b)

Sett till dagens situation går mycket av den inrikes godstrafiken på väg medan sjöfarten till största delen belastas av utrikes godstransportarbete. Se figurer 1. Även om diagrammet ovan endast sträcker sig fram till 2012 kan man över tid se att förhållandet mellan de olika transportslagen varit relativt jämnt.

Figur 2 - Procentsatser uppdelat i trafikslag år 2014

Trafikslag	Inrikestransporter	Utrikestransporter	Totalt
Tunga lastbilar	89 %	14 %	65 %
Sjöfart	3 %	71 %	25 %
Järnväg	9 %	15 %	11 %
Luftfart	0 %	0 %	0 %

Andel av den totala godsmängden år 2014 som transporteras med respektive trafikslag uppdelat på inrikes och utrikes. (Trafikanalys, 2016b)

Lastbilen kan konstateras ha ett ”naturligt monopol” för kortväga transporter eftersom det för en stor del av godstransporterna inte förekommer någon större intermodal konkurrens. (Trafikanalys, 2016b) Samtidigt som det ibland lyfts fram att transportslagen konkurrensytor är stora så gör både naturliga monopolområden men också transportköparens kravbild att konkurrensytorna faktiskt inte är lika omfattande som det är lätt att tro. (Trafikanalys, 2016b) Även om det gods som finns inom dessa ytor utgör en betydande godsmängd så hävdar Trafikanalys i sin rapport (2016b) att trafikslagen i högre utsträckning kompletterar varandra än vad de konkurrerar med varandra. Medhåll kommer även från EU som tydliggör att för att uppnå ett hållbart samhälle behövs alla transportslag och därför borde intermodala transportlösningar gynnas. Detta för att kunna möta de externaliteter som den förväntade ökade belastningen på vägtransporter ger upphov till i form av både miljöutsläpp men även trängsel, slitage och olyckor (López-Navarro, 2014).

Sett till sjötransporter går dessa att dela in på olika sätt bland annat i kategorierna inlandssjöfart, närsjöfart och kustsjöfart. Med inlandssjöfart menas gods som går på det som kallas inre vattenvägar. Enligt Trafikanalys (2016b) var mängden gods som helt och hållet transporterades på inre vattenvägar 2014 knappt en procent av det totala godset som fraktades inrikes. Det har sagts att sjöfarten främst kan konkurrera med landtransporter när det gäller långväga transporter och på kortare avstånd har framförallt lastbilen men även järnvägen varit flexibla och relativt sett mer kostnadseffektiv än sjöfarten. Sjöfarten har även sagts konkurrera som bäst när det kommer till stora volymer. (Trafikverket 2015) Problemet med det är att transportköpare sällan efterfrågar den kvantitet som är sjöfartens främsta komparativa fördel. Ofta är det mindre kvantiteter som önskas där främst väg då blir konkurrenskraftig slår Sjöfartsverket fast (2016).

2.1.1 Mål och ambitioner

Olika klimatmål får allt större uppmärksamhet runt om i världen och från både nationellt men även internationellt håll ställs hela tiden ökade krav på att minska miljöpåverkan från transportsektorn för att dessa mål ska kunna uppnås. (Trafikverket, 2015) Ett av Sveriges klimatmål är att utsläppen från inrikes transporter (exkl. inrikesflyg) ska minska med minst 70 procent till 2030 jämfört med 2010. (Naturvårdsverket, 2017) I det målet nämns inte sjöfarten som lösningen men en annan målbild där sjöfarten är en del av lösningen är att ”30 procent av vägtransporterna på mer än 300 km bör fram till 2030 flyttas över till andra transportmedel, exempelvis järnväg eller sjötransporter, och mer än 50 procent fram till 2050 med hjälp av effektiva och miljövänliga godskorridorer”. (EU-kommissionen, 2011)

Eftersom både väg och järnväg idag har problem med hög belastning, trängsel och kapacitetsproblem (Maritimt forum, 2017) har utredningar kring potentialen kring sjöfarten i Sverige gjorts. De påvisar att det finns tänkbara godsflöden, ledig kapacitet i hamnar och farleder samt lämpligt tonnage för att kunna transportera mer gods med hjälp av sjöfart. Även om sjötransporter är mer energieffektiva än andra transportsätt och generellt sett är mindre skadlig för miljön (EU-kommissionen, 2006) anses stora förändringar vara nödvändiga på två fronter för att sätta klimatmål ska kunna nås. Det ena är att förbättra effektiviteten i varje transportslag både gällande nyttjandet av resurser och vilka utsläpp som genereras. De andra är att främja intermodala lösningar och transportsystem så att transportkedjan kan optimeras för att skapa så stor effektivitet och hållbarhet som möjligt. (López-Navarro, 2014) Det finns ett stort behov av miljöförbättringar inom sjöfarten men en ökning av när sjöfarten skulle både vara förenlig med EU:s miljöpolitik och uppsatta utsläppsmål samtidigt som det skulle främja ett mer intermodalt transportnätverk. (EU-kommissionen, 2006) Detta gäller även i Sverige där det idag finns tydliga politiska ambitioner att genom ökad sjöfart avlasta väg- och järnvägssystemen (Sjöfartsverket, 2016).

Samtidigt som en effektiv användning av alla transportmedel är nödvändigt enligt EU-kommissionen (2006) har sjöfarten svårt att konkurrera med mer kostnadseffektiva och flexibla transportslag. Samtidigt är det möjligt att detta förhållande kan förändras i vissa flöden om kustsjöfarten och inlandssjöfarten ges bättre ekonomiska förutsättningar och kan etablera intressanta logistikupplägg mot marknaden. (Trafikverket, 2015)

2.1.2 Sjöfartens potential

Lumsden (2012) säger att många faktorer är bidragande till att sjöfartstransporter kan anses ha hög kostnadseffektivitet. Faktorer som stor lastkapacitet och den fria färdvägen som haven och sjö erbjuder är två av dessa faktorer. Därtill gör även låga rörlighetskostnader att undervägskostnaden för sjötransporter i princip alltid är lägre per tonkm än något annat transportslag. (Lumsden, 2012) Sett till Sverige så har landet Europas längsta kuststräcka och spridningen är god längst hela kusten (Sjöfartsverket 2016) även om vissa analyser menar på att det idag finns överkapacitet i hamnarna (Trafikanalys, 2016a). Trafikanalys (2016a) slår fast att samtidigt som den totala mängden gods i svenska hamnar har ökat de senaste åren ser man samtidigt att fartygen gör färre anlöp till hamnarna. Slutsatsen som Trafikanalys gör i sin rapport är att storleken på fartygen har ökat vilket gör att mer gods kan lastas och lossas från ett och samma fartyg vilket gör att färre anlöp behövs. Det ökade mängden gods som anländer vid enstaka tillfällen ställer i och med detta ställer både ökade krav på landinfrastrukturen och kapaciteten i hamnarna. Därför anses överkapaciteten i vissa fall vara viktigt för att kunna hantera de nya volymerna som hamnarna i och med fartygens utveckling kan behöva hantera.

Sannolikt kommer trycket på nytänkande kring trafikplanering i framtiden öka och ett sätt att avlasta den hårt belastade infrastrukturen på land skulle kunna vara att utveckla sjöfarten, bland annat både inlandssjöfart och kustsjöfart menar Trafikverket (2015). Närsjöfarten är grundläggande för att uppnå hållbara transporter och kan både bidra till att minska trafikträngseln och skapa en renare miljö. (EU-kommissionen, 2006) Idag finns de tunga transportstråken mot hamnarna i södra och västra Sverige. (Trafikverket 2015)

2.1.3 Departement och myndigheter

Sverige har idag tio departement varav ett är Näringsdepartementet. Under varje departement hör flera statliga myndigheter som ser till att de lagar som regeringen och riksdagen beslutat om förverkligas. Det finns omkring 350 myndigheter i Sverige och under Näringsdepartementet ligger fem stycken som jobbar med transporter. Dessa är Trafikanalys, Trafikverket, Sjöfartsverket, Transportstyrelsen och Luftfartsverket. De ansvarar för olika områden rörande transporter varvid när överflyttning av gods från väg till sjö diskuteras är främst fyra av dessa fem inblandade. Regeringen beskriver dessa fyra myndigheterna som att Trafikanalys är regeringens utvärderings- och analysorgan och de arbetar med frågor som

berör hela transportområdet. Trafikverket ansvarar för den samlade trafikslagsövergripande långsiktiga infrastrukturplaneringen för väg, järnväg, sjö och luft. Det inkluderar planering, byggande, drift och underhåll av de statliga vägarna och järnvägarna. Sjöfartsverket ansvarar för sjöfartens framkomlighet genom att säkerställa att sjöfarten kan bedrivas under säkra och effektiva former året runt medan Transportstyrelsen å sin sida har hand om merparten av regelgivning, tillsyn, tillståndsprövning och registerhållning inom transportområdet. (Regeringen, 2017b)

De fem olika myndigheterna som nämns ovan finansieras i dagsläget på olika sätt. Medan Trafikverket till stora delar finansieras av skattemedel är bland annat Sjöfartsverket ett affärsdrivande verk (Svensk sjöfart, 2017b). Sjöfartsverket, men även också Transportstyrelsens sjöfartsrelaterade verksamhet, finansieras därför idag till stor del av avgifter från handelssjöfarten. Av dessa avgifter är lots- och farledsavgifterna de viktigaste avgifterna för Sjöfartsverket. (Trafikanalys 2017c)

2.1.4 Farleds- och lotsavgifter

Förutom hamnavgift har Sverige idag både farleds- och lotsavgifter, vilket skiljer svensk sjöfart mot majoriteten av EU:s länder (Svensk Sjöfart, 2017a). Dessa avgifter höjdes under både 2016 och 2017 (Trafikanalys, 2017c; Svensk Sjöfart, 2017a). Höjningen under 2017 berodde dels på en ny avgiftsmodell för farledsavgifterna men även på en generell höjning som påverkade både farledsavgifterna och lotsavgifterna. (Svensk Sjöfart, 2017a)

Att olika trafikslag betalar olika mycket för sina samhällsekonomiska kostnader får stöd från den senaste rapporten från Trafikanalys (2017c). Rapporten visar på att godstransporter med sjöfart är mer missgynnade i förhållande till andra trafikslag än vad tidigare analyser har visat. (Trafikanalys, 2017c) Vierth et al (2012) menar på att ett av de främsta hindren för ökade närsjöfartstransporter är just kostnadskonkurrensen mot väg- och järnvägssidan.

2.2 Statsstöd och regleringar

På grund av det ökade fokuset på mer hållbara transporter har Näringsdepartementet lagt fram ett förslag för att främja att gods transporteras med hjälp av sjöfart. Förslaget är ett Eco-bonussystem, en form av statsstöd som i det här fallet är tänkt att stimulera överflyttningen av gods från väg till sjöfart. Syftet med bonussystemet som presenteras i uppdraget är att minska

utsläppen av växthusgaser och luftföroreningar från godstransporter. (Regeringen, 2017)

Generellt sett gäller ett förbud mot statsstöd inom EU då det anses vara oförenligt med den inre marknaden men det finns undantag från huvudprincipen. (Trafikanalys, 2017a) Enligt artikel 107 i Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) kan ett exempel på ett sådant undantag vara "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." (EUF-fördraget, 2012) Eco-bonussystemet anser vara av detta slag men för att stödet ska få gälla krävs det att EU-kommissionen gör en bedömning av stödet för att se om det är förenligt med de riktlinjer som finns. Riktlinjerna som åsyftas är bland annat "Riktlinjerna för Statligt stöd till sjötransporter" som de själva utfärdat. (Trafikanalys, 2017a) Riktlinjerna ska ses som vägledande och under punkt 10 beskrivs reglerna för stöd till närsjöfart. Trafikanalys (2017a, 2017b) redogör i sin utredning för att om en medlemsstat vill ge den här typen av stöd måste stödet anmälas till EU-kommissionen och uppfylla vissa villkor. Det är på dessa grunder som förslaget om det svenska Eco-bonussystemet nu ligger. Något förenklat gäller följande villkor:

- stödet får inte beviljas under längre period än tre år
- tjänsten måste göra det möjligt att helt eller delvis ersätta vägtransporter med sjötransporter
- stödet ska avse genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter. Endast ett projekt per rutt kan finansieras och det aktuella projektet får inte förnyas, förlängas eller upprepas
- syftet med stödet är att täcka upp till 30 % av driftkostnaden eller med upp till 10 % av kostnaden för inköp av utrustning för omlastning
- stödet ska gå till redaren
- den tjänst som avses ta emot stödet måste vara kommersiellt bärkraftigt efter den period vilken offentligt stöd beviljats
- stödet får inte kombineras med ersättning för allmän trafik

2.2.1 Eco-bonussystemet och dess framtagningsprocess

I februari 2016 gav den svenska regeringen i uppdrag åt Sjöfartsverket att analysera utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige. (Regeringen, 2016) I den redovisade rapporten var en av rekommendationerna att fortsätta utreda möjligheterna kring att kunna tillämpa ett Eco-bonussystem enligt europeisk modell i Sverige. Liknande upplägg hade redan implementerats i andra europeiska länder (Sjöfartsverket, 2016) och under våren 2017 fick Trafikanalys i uppdrag av den svenska regeringen att utreda förutsättningarna för ett tillfälligt svenskt Eco-bonussystem och hur det skulle kunna tänkas utformas.

(Regeringen, 2017) I uppdraget ingick både att redogöra för de liknande systemen som etablerats i Norge, Storbritannien och Italien samt föreslå hur ett motsvarande system i Sverige skulle kunna utformas och administreras. I uppdraget ingick även att utreda och redovisa hur ett potentiellt system skulle kunna bidra till en kostnadseffektiv uppfyllelse av beslutande miljömål. Utredningen syftade också till att påvisa systemets samhällsekonomiska effekter och potentiella ekonomiska konsekvenser för statsbudgeten samt även redogöra för den administrativa kostnaden för systemet.

I april 2017 publicerade Trafikanalys först en delrapport och senare i maj samma år en slutredovisning som just utredde möjligheterna för ett svenskt motsvarande system.

(Trafikanalys, 2017a) I den första delrapporten, som publicerades den 10 april 2017, redogjorde Trafikanalys (2017a) för Norge, Storbritanniens och Italiens liknande system. De tre länderna har alla infört någon form av liknande subventionssystem för att underlätta för överflyttningen av gods från väg till sjö. Italien införde sitt första system år 2007 men ansökte 2016 om ett nytt liknande stödsystem, kallat "Marebonus" som skulle gälla mellan 2016 - 2018. Storbritannien har haft sitt system sedan 2004 och ansökte år 2014 om att systemet skulle förlängas med fem år fram till och med år 2020. Storbritannien och det norska systemet är mycket lika varandra och Trafikanalys har i sin rapport valt att på många punkter främst efterlikna Norge i sin rekommendation för ett svenskt motsvarande system. Norge fick sitt system som kallas "Tilskudd til godsoverføring fra vei til sjø" godkänt i november år 2016. I slutrapport från Trafikanalys (2017b) som åtföljde bara ett par månader efter delredovisningen återgavs fler detaljer kring hur det svenska systemet ska utformas. I rapporten framgick att det norska Eco-bonussystemet i stor utsträckning ska utgöra en förebild för bland annat hur regler kring ansökan i den svenska motsvarigheten ska utformas.

Slutrapporten avslutades med att konstatera att det finns potential för ett liknande system även i Sverige.

Angående budgeterade pengar för systemet säger delrapporten från Trafikanalys (2017a) att Storbritannien respektive Norge avsätter mellan 20 och 30 miljoner kronor per år till sina system. Trafikanalys preliminära bedömning var att en budget i nivå med dessa två länder skulle kunna vara rimligt för svensk del. Men under hösten 2017 beslutade den svenska regeringen att anslå 150 miljoner kronor under de nästkommande tre åren i anslag för systemet. (Sjöfartstidningen, 2017) Det innebär att det ligger 50 miljoner för respektive 2018, 2019 och 2020 i budget för bonussystemet. I mars 2018 meddelade regeringen på sin hemsida att 38 remissinstanser fått utkastet till förordningen (Näringsdepartementet, 2018) om Eco-bonussystemet remitterat till sig. (Regeringskansliet, 2018) Remissvaren från instanserna skulle vara Näringsdepartementet tillhanda senast den 18 april och har sedan gått att hämta ut som officiella handlingar.

2.2.2 Erfarenheter från tidigare Eco-bonussystem

I utvärderingsrapporten från Storbritannien om deras system konstateras det att de nya sjöfartsruttern som tillkommit har varit få till antalet men de har varit lyckosamma och lett till målet om överflyttning. (Trafikanalys 2017a) Deras utvärderingsrapport visade på att omkring 83 500 lastbilstransporter försvunnit från vägarna till en kostnad i stödutgifter på 3 miljoner pund. Samtidigt så kunde man räkna hem en miljönytta på 15 miljoner pund vilket innebar en kvot på 4.66. I Italien ökade de inrikes sjöfartsrutterna med 14 procent mellan åren 2007 till 2009 för att sedan minska kraftigt till följd av finanskrisen. Men eftersom Italien behållit och utvecklat sitt system under många år drar Trafikanalys (2017a) slutsatsen att de samlade erfarenheterna från stöd av detta slag är positivt. Eftersom Norge nyligen implementerat sitt system utvärderas inte deras system i Trafikanalys delredovisning. Men innan Eco-bonussystemet blev aktuellt i Norge bedömdes potentialen i överflyttning vara mycket begränsad om inte etableringsstöd eller någon form av Eco-bonussystem för sjöfart infördes vilket det nu har gjorts. (Trafikanalys, 2016b)

2.3 Multimodalitet och intermodalitet

När transporter diskuteras är det vanligt att man vill veta hur många transportslag som används i transportkedjan. Om endast ett transportslag används inom ett transportnätverk

brukar det gå under benämningen unimodalt medan används två eller fler transportslag brukar det refereras till som multimodalt eller intermodalt. (Bektas, 2017) Begreppen multimodalitet och intermodalitet ligger nära varandra och syftar till en förflyttning av gods med hjälp av två eller flera typer av transportslag. (Monios & Bergqvist, 2017) Transportslagen kan vara väg, järnväg, sjöfart, kanal, oceanfartyg eller flyg. Ordet intermodala transporter beskrivs som:

"Carriage of goods by at least two different modes of transport." (OECD, 2003)

Nära begreppet multimodala transporter finns också begreppet intermodala transporter som definieras som:

"Movement of goods (in one and the same loading unit or a vehicle) by successive modes of transport without handling of the goods themselves when changing modes." (OECD, 2003)

Skillnaden mellan de två begreppen är att intermodala transporter fastställer att godset måste transporteras "in one and the same loading unit or a vehicle". Intermodalitet är en snävare definition som ryms inom begreppet multimodalitet. I den här uppsatsen kommer ordet intermodalitet fortsatt att användas för att beskriva hur flera transportslag används inom transportkedjan. Detta på grund av att termen intermodalitet under de senaste åren använts mer återkommande i litteraturen eftersom man velat förtydliga integrationen mellan system. (Song & Panayides, 2016) I uppsatsen gör författaren ingen distinktion mellan de båda sätten utan inkluderar båda när uttrycket intermodalitet används.

På grund av praktiska skäl är ofta väg och lastbil involverat när intermodalitet förs på tal. Det beror på att de flesta företag inte har en direkt anslutning till en järnvägsterminal, hamn eller flygplats utan är beroende av omlastning någon gång under transportkedjan. (Trafikanalys, 2016b; Lumsden, 2012) Intermodala godstransportlösningar har setts växa de senaste åren och kommer troligtvis vara avgörande i framtiden då det finns både ekonomiska, miljömässiga och hållbarhetsvinster att hämta beroende på hur trafikslagen kombineras i transportkedjan (López-Navarro, 2014; Maritimt forum, 2012). Genom en kombinerad transportkedja kan de aktuella transportslagen också nyttjas mest effektivt med avseende på både kundnytta och resursutnyttjande. (Lumsden, 2012) López-Navarro (2014) tillägger också att intermodala transporter uppmuntrar till ett mer rationellt nyttjande av befintlig infrastruktur och minskar miljöpåverkan genom att både nyttja den tillgängliga kapaciteten

som sjö och järnväg har samtidigt som vägtransportens flexibilitet utnyttjas. Det är när flera transportslag kombineras som det är möjligt att göra en trafikomställning av hur godset transporteras genom överflyttning eller modalt skift. Det innebär att hela eller delar av godset flyttas över från ett transportslag till ett annat inom det aktuella transportnätverket under tiden som det förflyttas. (Bektas, 2017) Men oavsett de många fördelarna som finns är intermodala godstransporter mer komplexa än enbart vägtransporter då olika aktörer är ansvariga för att kontrollera och organisera olika delar av transportkedjan. Det gör att potentiell misstro mellan aktörerna måste övervinnas, aktörernas olika ansvarsområden måste koordineras och aktörerna måste själva förstå vikten av integrationen mellan dem i transportkedjan för att kunna nå framgång. Samarbetet mellan aktörerna måste därför lyftas fram så att kunder kan hitta de logistiska lösningar som bäst passar deras behov, är ekonomiskt försvarbara och även hållbara. (López-Navarro, 2014).

2.3.1 Olika intressenter och olika perspektiv

Intermodala godstransporter har flera olika intressenter: transportköpare/varuägare, transportörer och olika myndigheter och det är viktigt att inse att de motiveras utifrån olika faktorer menar Monios & Bergqvist (2017). Till att börja med är det transportköparen som skapar efterfrågan för transporttjänsten i form av att begära förflyttning av godset mellan två punkter. Transportören, å sin sida, tillhandahåller transporten som är nödvändig för att förflytta godset medan myndigheterna definierar den reglerade miljön i vilken efterfrågan och utbudet möts. (Monios & Bergqvist, 2017)

Monios och Bergqvist (2017) lyfter fram att dessa intressenter i sin tur har olika perspektiv på intermodala transporter och därför motiverar olika faktorer vilket transportslag de väljer eller hur de motiverar sina satsningar. Transportköparen är vanligtvis fokuserad på hur mycket transporten kostar eftersom det är starkt bidragande till deras lönsamhet. De är även intresserade av kundservicen vilket inkluderar hur snabbt godset kan levereras. Det finns också allt större fokus på tillförlitlighet på leveransen menar författarna. Bektas (2017) tar också upp faktorerna som spelar in i transportköparens avvägning om transportslag och nämner tillförlitligheten som en viktig faktor. Maritimt forum (2017) som tillfrågat svenska varuägare om deras inställning till sjöfart menar att varuägarna har en positiv inställning mot att deras gods fraktas med hjälp av sjöfart. Det baseras på att de ser att sjöfart skulle kunna

vara lösningen eller en bidragande faktor till att uppnå hållbarhetsmålen, hantera trängselproblematiken och minska sårbarheten i dagens logistikupplägg.

Transportören å sin sida säger Monios och Bergqvist (2017) är vanligtvis fokuserad på kostnaden som transporten de erbjuder kunden innebär. Rederierna är företag vars främsta mål är att bedriva en lönsam verksamhet. De är beroende av att transportköparna/varuägarna efterfrågar deras transporter, vilket transportköparna med större sannolikhet gör om de erbjuds ett attraktivt pris, god kundservice och säkra leveranser, faktorer som de motiveras utav. Samtidigt måste inkomsterna från försäljningen av dessa transporter täcka företagets utgifter för att verksamheten ska kunna försätta bedrivas. Därför motiveras transportörerna av att kunna erbjuda det som transportköparna efterfrågar. Monios och Bergqvist (2017) säger också att det finns indikationer på att transportörerna har ett ökat fokus på hållbarhetsrelaterade värden som utsläpp och bränsleeffektivitet men detta prioriteras ofta efter att lönsamhet uppnåtts.

Myndigheterna däremot har fokus på de många olika sätt som transporterna påverkar samhället. Allt ifrån hur buller och luftföroreningar som orsakats av transporter påverkar miljön till hur tillhandahållandet av transporter eller avsaknaden av det påverkar landets ekonomi. (Monios & Bergqvist, 2017) För att kunna nå optimalt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen är det avgörande att planera transportsystemen utifrån ett helhetsperspektiv (Maritimt forum, 2012) vilket poängtteterar myndigheternas roll. Eftersom det är myndigheterna som drivs utav hur samhället påverkas och har det i sitt intresse ligger det hos regeringen och riksdagen att skapa enkla, tydliga och långsiktiga spelregler som ger förutsättningar för långsiktiga investeringsbeslut och innovationer. Inom detta ska styrmedel i första hand väljas som stödjer näringarnas utveckling och bidrar till bland annat att miljö- och klimatmål kan uppnås. (Näringsdepartementet, 2015)

2.3.2 Motivera miljöinvesteringar

Godstransporter som går med sjöfart kan på flera sätt framhållas som fördelaktiga, bland annat genom att de ofta anses vara mer miljövänliga. Men för att miljöfaktorer och hållbarhet ska vara relevanta att investera i när det kommer till val av transportslag menar Monios & Bergqvist (2017) att andra medel måste till för att sätta press på godsägare och transportörer att göra de nödvändiga investeringarna. Det kan ske genom lagstiftning, ekonomiska initiativ

eller initiativ från kundernas håll menar de. Orsaken är att miljö ensamt ofta inte räcker som motiv för företag att starta en ny linje eller transportupplägg. Även López-Navarro (2014) menar på att politiska initiativ är avgörande för att företag ska välja att investera i hållbara lösningar och att bland annat EU-kommissionen spelar en viktig roll i att utveckla dessa politiska initiativ.

2.4 Faktorer som påverkar valet av transportslag

Situationen för transportörer idag gör det viktigt för dem att kunna erbjuda attraktiva transportupplägg gentemot kund. Som konstaterat ovan är transportören den som erbjuder transportköparen en tjänst, därför är det i deras intresse att veta vad för faktorer som är viktiga för kunden för att efter bästa förmåga försöka möta det kunden efterfrågar.

Priset är i de flesta sammanhang den viktigaste faktorn för transportköpare när det kommer till faktorer som påverkar valet av transportslag. (Monios & Bergqvist 2017; Sjöfartsverket, 2016; Vierth et al, 2012) Priset kan bestå av både kostnader och avgifter och i en allt mer integrerad värld med komplexa handels- och transportmönster har bland annat en ökad konkurrens bidragit till att priserna pressas. I jakten på lönsamhet i en allt mer konkurrensutsatt marknad är därför priset på den tjänst man köper eller tillhandahåller utav stor vikt för både transportköpare som transportören.

Både Sjöfartsverket (2016) och Monios och Bergqvist (2017) tar också upp att transporttiden är en viktig faktor för transportköparen i valet av transporter vilket därmed är en viktig aspekt att hålla koll på även för transportören. En av sjöfartens konkurrensnackdel är att den nästan alltid kräver omlastning då endast ett fåtal kunder har direkt kontakt med en hamn. Eftersom transporttiden är en viktig faktor för transportköparen är det av yttersta vikt att skapa bra förutsättningar för omlastning för att kunna skapa en så effektiv kedja som möjligt. (Lumsden, 2012) Omlastningen kan ske genom terminaler som då hjälper till att binda ihop trafikslagen till en transportkedja. (Trafikanalys, 2016b) Men terminalerna har dyra drifts- och infrastrukturkostnader vilket gör att omlastningskostanden (kr/ton, kr/lyft) blir relativt stor i förhållandet till undervägskostnaden (kr/tonkm) och den totala transportkostnaden. (Trafikanalys, 2016b) Det gör att behovet av terminaler spelar in på både priset och transporttiden och motiverar önskan om en effektiv terminalhantering.

Utöver det lyfts även leveransprecision som en viktig faktor när det kommer till val av transportslag. (Monios & Bergqvist 2017) Med trender som Just-in-time har betydelsen av exakta leveranser ökat och företag värdesätter i allt större uträkning leveransprecision före brutna löften om tidigare eller snabbare leveranser. Även flexibilitet och frekvens är faktorer som i betydligt större utsträckning än förr påverkar transportköparens val. Men som Trafikanalys (2016b) sammanfattar i sin analys om godstransporter är kostnad, transporttid och kvalitet de faktorer som påverkar valet av transportupplägg mest.

2.5 Utmaningar för sjöfarten

Som konstaterat är ett av sjöfartens och intermodala transportuppläggs konkurrensnackdel att terminaler eller liknande behövs för att möjliggöra omlastning. Både priset och transporttiden påverkas och det är därför viktigt att effektivisera terminaler och därmed minska terminalkostnaderna för att inte missgynna sådana upplägg. Ju längre det aktuella transportavståndet är desto mer gynnsamt bli intermodala lösningar då omlastningskostnaderna sätts i förhållande till undervägskostnaderna blir lägre. (Trafikanalys, 2016b) Men det gör, att för att närsjöfartslösningar ska bli gynnsamma är effektiva terminaler och ett attraktivt pris desto viktigare. Enligt Trafikanalys (2016b) är även en annan utmaning för sjöfarten att det saknas en övergripande plan för utvecklingen av transporter. Det gäller bland annat godstransportpolitiska mål och strategier, regler och avgiftsstrukturer och ökad tydlighet från myndigheter och hur de är tänkta att utvecklas i framtiden. (Trafikanalys, 2016b)

En annan utmaning för sjöfarten är att nya studier börjar ifrågasätta den tidigare självklara miljöfördelen som sjötransporter ansetts ha jämfört med vägtransporter (López-Navarro, 2014). För att kunna avgöra vilket transportslag som är mer miljövänligt, menar López-Navarro behöver miljöpåverkan studeras för respektive transportslag och respektive aktuell sträcka som diskuteras för att sedan jämföras innan det kan fastställas vilket transportslag som är mest miljövänligt. Att den tidigare självklara miljöfördelen sjöfarten kan anses haft nu ifrågasätts behöver inte vara sjöfarten till nackdel men det krävs att investeringar i sjöfarten som motiveras med miljöargument bygger på korrekt underlag.

2.6 Sammanfattning av den teoretiska referensramen

Teorin består av två delar: en första del som innehåller en nulägesbeskrivning, mål och ambitioner samt en djupare redogörelse av Eco-bonussystemet. Första delen redogör även kortfattat för några av aspekterna som förklarar sjöfartens potential samt för den regelprocess som är relevant för Eco-bonussystemet. Andra delen utgörs av en genomgång av intermodala transporter och hur överflyttning av gods är relevant i sammanhanget. Sedan poängteras det att olika intressenter har olika perspektiv och därför motiveras av olika faktorer när det kommer till val av transportslag. Slutligen redogör kapitlet något mer ingående för ett antal av dessa faktorer. Nedan följer en kort sammanfattning av teorin i relation till vilken forskningsfråga den är tänkt att svara på.

Vad finns det för huvudsakliga synpunkter i rederiernas inställning till Eco-bonussystemet?

Vid överflyttning av gods från väg till sjö blir intermodala transporter aktuellt. Intermodala godstransporter har flera olika intressenter: transportköpare/varuägare, transportörer och olika myndigheter och alla har de olika perspektiv och motiveras utifrån olika faktorer. (Monios & Bergqvist, 2017) Myndigheterna har ett perspektiv när de skapade Eco-bonusen medan transportörerna har ett annat. När det gäller nya transportupplägg är det för transportörerna viktigt att både ta in i beräkningen vad som är motiverande faktorer för deras egen del men även vad som är motiverande för deras kunder. Kostnad, transporttid och kvalitet är bland annat faktorer som påverkar valet av transportupplägg. (Trafikanalys, 2016b)

Tror rederierna att de kommer ansöka om Eco-bonusen?

För att svara på den här forskningsfrågan kommer de många rapporter om sjöfartens situation som föranletts av både den svenska regeringen och EU att användas. Rapporter som belyser hur situationen för godstransporter som går med sjöfart ser ut. (Sjöfartsverket, 2016; Trafikanalys, 2016b, Vierth et al, 2012) Utöver det kommer resultatet från intervjuerna att i stor utsträckning användas för att besvara frågeställningen. Trafikanalys (2016b) konstaterar bland annat att intermodala transportupplägg innebär att godset måste omlastas vilket påverkar båda faktorerna pris och transporttid i avseende på val av transportslag. Enligt Trafikanalys (2016b) är det därför viktigt att terminaler effektiviseras. De pekar också ut brister med att det inte finns en övergripande plan med mål och regler att gemensamt sträva mot och följa vilket kan vara bidragande i rederiernas inställning mot bidraget.

3. Metod

Det här kapitlet syftar till att ge en redogörelse för hur tillvägagångssättet för skrivandet av uppsatsen har gått till. Inledningsvis presenteras den vetenskapliga utgångspunkten där problematiken i situationen kortfattat beskrivs. Efter följer en redogörelse för metodval och ansats för uppsatsen innan en beskrivning av datainsamlingen presenteras. En djupare redogörelse kring de intervjuer som gjorts och de valda respondenterna följer sedan innan kapitlet avslutas med författarens egna reflektioner kring metodkritik och de forskningsetiska kraven.

3.1 Metodval

I den här uppsatsen har en kvalitativ forskningsmetod använts för att kunna upptäcka och identifiera egenskaper och beskafter om ett fenomen. (Patel & Davidson, 2011) Fenomenet i det här fallet är förslaget om det svenska Eco-bonussystemet och insamlingen av empirin har skett genom flertalet intervjuer, främst med rederier men även med två inblandade myndigheter. Genom en kvalitativ intervju kan information av olika karaktär genereras och kan leda till nyanserade beskrivningar av allmänna och vardagliga företeelser i den intervjuades livsvärld. (Patel & Davidson, 2011) Motiverat i att forskningsfrågan syftar till att ta reda på rederiernas inställning till förslaget om Eco-bonussystemet så anser författaren att en kvalitativ forskningsmetod passar. Ett alternativ till att genomföra en kvalitativ studie hade varit att genomföra en kvantitativ studie där större fokus läggs på struktur och som gett möjlighet till både ökad svarsfrekvens och generaliserbarhet. Men sett till tidsbegränsningen och frågeställningens syfte ansåg författaren att en kvalitativ studie var mer lämplig och motiverar det med att den valda metoden ger bra förutsättningar till att få reda på åsikter och tankar kring fenomenet som kan ligga till grund för analysen.

3.2 Ansats

Den här uppsatsen kan sägas vara abduktiv då den har både inslag av induktion och deduktion. En del av frågeställningen utgår ifrån redan vedertagen teori, vilket innebär deduktion. Deduktion kännetecknas av att man jobbar utifrån allmänna och befintliga teorier och principer och utifrån dem drar slutsatser om enskilda företeelser. (Patel & Davidson, 2011) Samtidigt har litteraturstudier och data som insamlat från intervjuer haft en induktiv ansats. Det kännetecknas av att man följer upptäckandet väg och utifrån den insamlade teorin, empirin formulerar en teori. (Patel & Davidson, 2011) Därmed kan man konstatera att den

här uppsatsen har använt sig av en kombination av de båda metoderna och därför benämns uppsatsen ha haft en abduktiv ansats.

3.3 Datainsamling

Den här uppsatsen bygger på kvalitativa intervjuer då frågeställningen i uppsatsen syftar till att redogöra för respondenternas inställning till ett visst fenomen, i det här fallet Eco-bonussystemet. För att uppnå det har intervjuer valts som metod för att samla in kvalitativ data. Kvalitativ data består av beskrivningar och ord där insamlingen ofta sker genom intervjuer, fokusgrupper eller fallstudier. (Patel & Davidson, 2011) Metoden intervjuer valdes framför både fokusgrupper och fallstudier för att undvika att respondenternas svar färgades av andra svarandes åsikter vilket är en risk med fokusgrupper. Syftet var också att belysa flera olika rederiers åsikter, inte bara ett specifikt fallföretags som en fallstudie kräver. Ytterligare ett argument mot användandet av fokusgrupper var att författaren till uppsatsen ville nå de ansvariga/berörda som är delaktiga för besluten om Eco-bonussystemet och för att öka chanserna för att tid avsattes för intervjuer genomfördes dem en och en för att maximera flexibilitet för respondenten angående både tid och plats.

På grund av att fenomenet av sin natur inte tilltalar en väldigt stor mängd aktörer valde även författaren bort kvantitativ data. Detta eftersom möjligheten till mer djupgående svar ansågs finnas hos den kvalitativa data. Kvantitativ data består ofta av data som kan uttryckas i siffror eller kategorier och samlas ofta in genom enkäter eller experiment. Fördelarna är att generaliserbarhet kan uppnås men på bekostnad att det är svårt att få till en diskussion kring respondenternas svar eller få dem att utveckla sitt resonemang. (Patel & Davidson, 2011) På grunderna av detta valde därför författaren att samla in kvalitativ data framför kvantitativ.

3.3.1 Litteraturstudie

Vid starten av uppsatsen gjordes en grundläggande litteraturöversikt över ämnet med syfte att fördjupa författarens befintliga kunskaper inom det valda området. Genom litteraturöversikten gavs också insikt kring vad som redan var känt kring uppsatsens frågeställning och bakgrund till hur förslaget tillkommit. I början av processen hämtades information och data från många olika databaser i syfte att bilda sig en allmän uppfattning om tillståndet men utgångspunkten i den teoretiska referensramen avsmalnande successivt. Bakgrundsinformation har främst kommit att bestå av uppdraget från regeringen och

utredningen gjord av Trafikanalys samt kompletterande rapporteringar om sjöfarten och nuvarande situation från bland annat Sjöfartsverket, Trafikanalys och EU-kommissionen. Därtill har också litteratur från både tidigare kandidatkurser inom Logistik programmet använts samt faktaböcker rörande ämnet. Vetenskapliga artiklar framtagna ur Göteborgs Universitets databaser har också använts för att bidra till god förståelse av ämnet.

Författaren har i arbetet med den här uppsatsen främst läst rapporter som skildrar intermodala övergångar från väg till järnväg. Författaren till den här uppsatsen anser att det kan vara rimligt att anta att faktorerna bakom ett sådant transportskifte är likartat faktorerna som är viktiga att ta hänsyn till vid ett transportskifte från väg till sjö. Därför anser författaren att även litteratur som exemplifierar ett transportskifte mellan väg till järnväg kan anses vara av värde i syfte att svara på den här uppsatsens forskningsfrågor.

3.3.2 Intervjuer

Alla intervjuer som gjort i samband med den här uppsatsen är av kvalitativt slag. Kvalitativa intervjuer har ofta en lägre grad av strukturering för att ge utrymme åt intervjupersonen att svara med egna ord (Patel och Davidson, 2011) vilket har ansetts vara motiverande i det här fallet. För att ändå skapa struktur så har i processen en intervjuguide tagits fram i samråd med handledaren vilket har gjort att intervjuerna kan anses vara semistrukturerade. Syftet har i och med intervjuguiden varit att höja standardiseringen av intervjuerna, och med hjälp av intervjuguiden skapa ett ramverk men som gett utrymme till följdfrågor.

I och med att en intervjuguide togs fram kunde intervjupersonerna förberedas på vad intervjun skulle beröra innan själva intervjutillfället. Det gav respondenten tid att förbereda sig på ämnet och på ett mer eftertänksamt sätt svara på frågorna som sedan ställdes vid själva intervjutillfället. Vid två av intervjuerna frångicks intervjuguiden i relativt stor grad. Det gällde intervjuerna med Björn Garberg på Trafikverket och Stefan Andersson på Näringsdepartementet. Det motiverades med att syftet för dessa intervjuer inte var detsamma som för de resterande sex intervjuerna. I deras fall var syftet att tydliggöra processen kring förslaget, hur man resonerat kring tagna beslut och vad som ligger framåt i tiden för förslaget i fråga. De har haft andra perspektiv på det aktuella fenomenet och därför behövde frågorna justeras. Mer person- och syftesspecifika frågor användes istället för att på bästa möjliga sätt återspegla deras kunskaper och åsikter gällande Eco-bonussystemet.

3.3.3 Urval av respondenter

Vid val av respondenter applicerade författaren konceptet av "tillgänglig grupp" i urvalsprocessen för vilka som skulle intervjuas. Genom samtal med personer som är aktiva i branschen och en egen avvägning valdes ett antal rederier ut för en första kontakt. Under arbetets gång blev det även tydligt att det aktuella fenomenet som undersöktes inte var färdigställt. Det gjorde att under processens gång blev det även intressant att intervju de som arbetar med att ta fram förslaget i syfte att klargöra vart i processen förslaget för tillfället befinner sig och hur arbetet med förslaget ser ut. Att använda en tillgänglig grupp gjordes av både tidsmässiga och ekonomiska skäl och författaren har haft i åtanke att i och med att en tillgänglig grupp använts kan resultaten inte påstås gälla för andra grupper än den undersökta. (Patel & Davidson, 2011) Samtidigt så kan ett försök att bedöma generaliserbarheten i resultaten göras om argumenten presenteras i samband med redovisningen av undersökningen. (Patel & Davidson, 2011)

3.3.4 Beskrivning av utförandet

Vid början av arbetsprocessen lades stort fokus på teoriinsamling och problemformulering för att försöka specificera vad uppsatsen skulle handla om. Genom en dialog med handledaren Ove Krafft och fristående sjöfartskonsulten Alf Brodin konkretiserades så småningom både syfte och frågeställning. Efter det togs kontakt med rederier och branschfolk för förfrågan om intervjuer som skulle utgöra underlaget i uppsatsen. I samtliga fall togs den första kontakten via mail. En intervjuguide togs sedan fram i samarbete med handledaren och den används som riktlinjer vid de sex intervjuerna med rederierna. På grund av att två av intervjuerna inte riktade sig mot rederier/branschfolk utan mot myndigheter som jobbar med att ta fram förslaget frångick intervjuguiden i viss mån i dessa två fall eftersom frågorna anpassades till deras specifika position och perspektiv. Eftersom syftet med deras intervjuer i första hand var att kartlägga processen kring förslaget framstod det som självklart för författaren att ändra frågorna till att passa syftet med intervjun. I de övriga sex fallen mailades intervjuguiden ut till samtliga respondenter i förväg. Till de två respondenterna som inte intervjuades i egenskap av att representera ett rederi/branschfolk gavs en första presentation av vad intervjun skulle gälla när kontakt togs och sedan en fördjupad presentation vid själva intervjutillfället. I möjligaste mån försökte författaren få till ett personligt möte vilket var möjligt i tre fall av åtta, två med rederierna/branschrepresentanter och en med en myndighet. De tre intervjuerna som skedde genom ett personligt möte tog alla plats på respektive

respondents företag/kontor vilket var beläget i Göteborg. Flera av de resterande fem erbjöd ett fysiskt möte men på grund av geografisk distans mellan författaren och respondenten ansågs en telefonintervju vara det mer fördelaktiga sättet för intervjun. De resterande intervjuerna skedde därför över telefon. Alla intervjuer varade mellan 45 min till 80 min förutom intervjun med Stefan Andersson på Näringsdepartementet som varade i cirka 20 min. Eftersom författaren ensam har genomfört intervjuerna har förfrågan om att banda samtalen gått ut till alla respondenter. Detta gjordes både med syfte att kunna gå tillbaka i materialet och styrka vad som sagts samt även göra att författaren kunde lägga mer fokus på genomförandet av intervjun på plats och kunna addera följdfrågor i den mån det var aktuellt. Men för att underlätta efterarbetet togs ändå enkla anteckningar under intervjuens gång som sedan utvecklades till sammanfattningar av respektive intervju med hjälp av det bandade materialet. I analysen har sedan det insamlade material från både intervjuerna och litteraturstudien ställts mot den insamlade teori och föranlett slutdiskussionen. På förfrågan av de intervjuade respondenterna kommer den färdigställda uppsatsen mailas ut till de medverkande respondenterna.

3.4 Analys av insamlad data och slutsats

I processen med den insamlade data var det första steget att sammanställa respektive intervju var för sig. I det andra steget analyserades empirin genom att respondenternas svar ställdes mot varandra och sedan mot den teori som presenteras i teoriavsnittet. Först jämfördes respondenternas svar med varandra för att urskilja om det fanns likheter eller skillnader i svaren om deras inställning till Eco-bonussystemet. Efter att likheter och skillnader i respondenternas svar studerats jämfördes deras svar med remissvaren som inkommit från utskicket av förordningen. Avslutningsvis ställdes den insamlade empirin mot den teori som presenterats innan vilket slutligen mynnade ut i en diskussion och slutsats där uppsatsens syfte och frågeställning besvarades.

3.5 Validitet och tillförlitlighet

Avseende den här uppsatsens validitet, det vill säga i hur stor bemärkelse det tilltänkt fenomenet studerats inkluderas hela forskningsprocessen. (Patel & Davidson, 2011) Enligt Patel och Davidsson (2011) kan validiteten stärkas genom god teoriunderbyggnad, bra instrument och noggrannhet vid själva mätningarna. Genom att ta del av både ny och gammal teori och inkludera rapporter angående den aktuella situationen har författaren försökt uppnå

en god teoriunderbyggnad. Genom att författaren studerat hur tidigare uppsatsförfattare byggt sina intervjuinstrument och med utgångspunkt i metodboken skapat den intervjuguide som använts har ett så bra instrument som möjligt försökt skapas. Gällande noggrannheten vid själva mätningarna har författaren, som varit ensam vid alla intervjuer både spelat in alla intervjuer samt i realtid tagit anteckningar. Anteckningarna har sedan direkt efter intervjun gått igenom och bearbetats för att i så stor mån återspegla vad som framkommit vid intervjuerna.

För att validera resultatet i uppsatsen har även triangulering använts. Triangulering kan ske på flera olika sätt men har i den här uppsatsen inneburit att författaren validerat fenomenet genom både en annan datakälla samt annan datainsamlingsmetod. Resultaten från intervjuerna har jämförts med de inkomna remissvaren till Näringsdepartementet, där en annan teknik har använts för att undersöka samma sak. (Patel & Davidsson, 2011) Datainsamlingsmetoden som använts har där varit en inbjudan till att uttrycka sina åsikter genom remiss som gått ut till olika instanser. Men även olika datakällor i form av både fler personer/organisationers åsikter har på så sätt kunnat inkluderas i arbetet. På så sätt jämförs utfallet på intervjuerna med de inkomna svaren till Näringsdepartementet för att styrka uppsatsen validitet.

I den här uppsatsen har författaren valt att inte transkribera alla intervjuer utan enbart sammanfatta vad respondenterna har sagt. Men även i denna process är det viktigt att vara medveten om att det ofta sker en mer eller mindre medveten påverkan på underlaget. (Patel & Davidsson, 2011) Författaren har varit medveten om detta men anser att eftersom åsikterna som uttryckts i intervjuerna i stora drag också finns uttryckta i andra sammanhang som inte författaren är delaktig har risken för grova feltolkningar reducerats.

3.6 Forskningsetik

Under uppsatsens gång har de fyra övergripande etikreglerna informationskravet, samtyckeskravet, konfidentialitetskravet och nyttjandekravet försökts följas i största möjliga mån. (Patel & Davidson, 2011) Eftersom uppsatsen bygger på intervjuer har det varit viktigt att informationskravet har tillgodosetts. Det innebär att de berörda ska informeras om forskningsuppgiftens syfte. Det har gjorts genom att syftet både presenterats i samband med att den första kontakten tog och sedan ytterligare vid det aktuella intervjutillfället. Efter det

har de intervjuade fått ställa frågor om något varit oklart för dem med syfte att minimera risken att syftet med intervjuerna misstolkats. På så sätt har individerna som lämnat information informerats om undersökningens syfte och vad deras medverkan kommer att innebära.

Samtyckeskrauet anser författaren har uppfyllts genom att alla intervjuer genomförts på frivillig basis. Deltagarna har själva fått bestämma angående sin medverkan och eftersom alla som intervjuats suttit på relativt höga positioner inom organisationerna har deras medverkan avgjorts av dem personligen. Eftersom undersökningen också inriktat sig på deras subjektiva inställning, en inställning som i flera fall även uttrycks i de offentliga remissvaren anser författaren att deras åsikter på annat sätt hade kunnat offentliggöras och därför inte är av känslig karaktär. Att deltagarna själva gjort ett aktivt val att delta och själva valt att bidra med sin tid och kunskap när förfrågan nått dem talar för att det gjorts på frivillig basis. Mot bakgrund av detta anser författaren att samtyckeskrauet har tagits i beaktning och uppnåtts.

Konfidentialitetskrauet har tagits i beaktning genom att alla medverkande har fått förfrågan och godkänt deras deltagande i uppsatsen. För att möta krauet om att personer som deltar i en undersökning ska få största möjliga konfidentialitet har informationen om de medverkande generaliserats till viss del. Författaren har försökt att hitta en balans mellan största möjligt konfidentialitet samtidigt som läsaren får en så tydlig bild som möjligt av vilka det är som står för åsikterna som uttryckts i uppsatsen. Ämnet som berörs är inte heller av speciellt känslig karaktär utan mycket av den informationen som den här uppsatsen fått genom intervjuerna har dessa personer på andra sätt redan gett uttryck för och med eget namn stått bakom vilket författaren tolkar som att känsligheten på informationen inte är av avsevärt hög karaktär.

Sista krauet är nyttjandekrauet och det handlar om att det insamlade uppgifterna om enskilda personer endast får användas för forskningsändamål. Det tillgodoses genom att de inspelade intervjuerna inte ges ut till obehöriga och på så sätt kan inte de personliga uppgifter som respondenterna lämnat spridas vidare utanför sammanhanget av forskning där de nu presenteras.

3.7 Metodkritik

Endast en representant för varje företag eller branschorganisation har intervjuats i samband med den här uppsatsen. Därför har inte svaren som respondenterna gett kunnat verifieras och därmed styrkt att deras åsikter representerat företaget/branschen. Därför kan inte någon slutsats om att deras svar representerar branschen som helhet göras.

Intervjuerna har även genomförts i enbart egenskap av författaren samt den svarande respondenten. Det har gjort att ingen tredje part har funnits som kunnat styrka eller motsätta sig den subjektiva uppfattning författaren fått av respondenten och dess svar. Eftersom författaren varit medveten om detta har därför intervjuerna spelats in för att bättre kunna styrka vad som sagts. Det har även gjort det möjligt för författaren att återkomma till intervjun och på så sätt slippa begränsas till minnet av vad som sagts.

För att uppnå en ännu bredare bild av hur inställningen till förslaget om Eco-bonusen ser ut hos de berörda redarna skulle mer tid kunnat ägnas åt remissvaren och utifrån dem skapa en ännu djupare analys med fler åsikter kring förslaget. På grund av uppsatsens omfattning har detta bortprioriterats för att kunna säkerställa att uppsatsen blir klar inom den planerade tidsramen och sätta kriterierna. Författaren har inte heller inkluderat varuägarna och undersökt om efterfrågan som påstås finnas kan bekräftas. Det hade även varit intressant att intervjua fler rederier med andra inriktningar eller geografiska lokaliseringar för att kunna dra mer generella slutsatser kring hur rederierna ser på förslaget. Men det har inte heller gjorts motiverat utifrån ovanstående resonemang.

4. Resultat

I det här avsnittet presenteras intervjuresultatet som framkommit från de åtta intervjuer som genomförts i syfte att besvara frågeställningen. Resultatet redovisas genom en kort presentation av varje respondent och sedan utifrån de olika områdena som respondenterna har fått svara på frågor kring. Som bilaga återfinns den intervjuguide som använts vid intervjuerna.

4.1 Fakta och bakgrund

Av de åtta personer som intervjuades representerar sex av dem redare eller rederibranschen medan två av dem representerar någon form av myndighet, i det här fallet Trafikverket och Näringsdepartementet. För att förenkla för läsaren presenteras först de sex intervjuerna som gjordes med rederier/branschpersoner och sist kommer de två intervjuerna med representanterna för myndigheterna. I varje stycke redogörs det kort om företaget i fråga och för vem som intervjuats.

4.1.1 Intervju med Ragnar Johansson, VD på Svenska Orient Linien

Svenska Orient Linien har funnits i över 100 år och har idag verksamhet inom flera olika affärsområden. Bland deras affärsområden finns både linjetrafik, transporter av projektlast och styckegods samt agentverksamhet och management uppdrag. Ragnar Johansson är VD på Svenska Orient Linien och har varit i företaget i nästan 10 år. Han sitter idag även som ordförande i Svensk Sjöfart och är på så sätt berörd av Eco-bonusen både genom sin roll på Svenska Orient Linien och som ordförande inom branschorganisationen Svensk Sjöfart. Hans åsikter speglar Svenska Orient Linien.

4.1.2 Intervju med Jörgen Kock, operativ chef på Ahlmark Lines AB

Ahlmark Lines AB är ett rederi som funnits i över 170 år med huvudkontoret i Karlstad. Företaget bedriver verksamhet både i Sverige men också runt om i Europa. Jörgen Kock är sedan ett år operativ chef på Ahlmark Lines AB men har varit inom företaget sedan 2004. Han har arbetat inom branschen i 20 år och hans arbetsuppgifter består bland annat av hantering av den dagliga trafiken och hamnarna, planering av resor samt inköp. Kocks åsikter speglar Ahlmark Lines AB.

4.1.3 Intervju med Johan Lantz, VD på Avatar Logistics AB

Avatar Logistics är ett relativt nystartat företag som funnits sedan 2015 och som bildades som ett joint-venture mellan tre rederier. Idag har Ahlmarks Lines AB gått ur samarbetet och företaget ägs idag enbart av Erik Thun AB och det holländska tankrederiet VT Group Ltd. Avatar Logistics är ett rederi- och logistikföretag som specialiserar sig på inlandssjöfart och har ett specifikt intresse av att etablera pråmtrafik på de svenska vattenvägarna. Johan Lantz är VD för företaget och har varit med sedan det grundades och har lång erfarenhet av branschen. Hans åsikter speglar Avatar Logistics.

4.1.4 Intervju med Johnny Ask, kapten och tidigare ägare av Mode Shipping

Johnny Ask har arbetat inom sjöfart i över 40 år och började tidigt som jungman för att sedan bli befälhavare och kapten. Under en period var han delägare av fartyget Tor Gothia och har under sin arbetskarriär varit ägare av rederiet Mode Shipping. Idag är han pensionerad men med ett starkt intresse för sjöfartens fortsatta utveckling och har bidragit med insikt i hur diskussionerna kring överföring av gods sett ut under de år han själv varit aktiv.

4.1.5 Intervju med Johan Axiö, konsult på Ivar Lundh & Co

Ivar Lundh & Co grundades 1912 och specialiserar sig på frakt av olika handelsvaror så som bland annat petroleumprodukter, bränsleprodukter, biobränsleprodukter och olika sorters torrbulk. Johan Axiö är utbildad sjökaptan men har tidigare jobbat på både Sjöfartsverket och Trafikverket. För tillfället jobbar han som konsult på Ivar Lundh där han är delaktig i flertalet olika projekt. Hans åsikter speglar Ivar Lundh & Co.

4.1.6 Intervju med Rickard Engström, VD på Svensk Sjöfart

Branschorganisationen Svensk Sjöfart har i dagsläget runt 55 stycken medlemmar och har sitt huvudkontor i Göteborg. De arbetar med att öka kunskapen om den svenska sjöfarten och driva branschens frågor såväl nationellt som internationellt. Rickard Engström är sedan i juni 2017 VD på Svensk Sjöfart. Han har tidigare bland annat arbetat på Trafikverket men har under de senaste två åren arbetat inom föreningen Svensk Sjöfart. Rollen som VD för föreningen gör att hans arbetsuppgifter kan variera. Hans åsikter speglar Svensk Sjöfarts.

4.1.7 Intervju med Björn Garberg på Trafikverket

Trafikverket är en myndighet under Näringsdepartementet som ansvarar för den långsiktiga planeringen av transportsystemet för alla trafikslag. Myndigheten ansvarar också för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Björn Garberg arbetar för Trafikverket och i hans arbetsuppgifter ingår det att ta fram detaljerna kring Eco-bonussystemet. Garberg var tidigare projektledare för uppdraget som Sjöfartsverket år 2016 fick av regeringen angående att analysera potentialen hos den svenska kust- och inlandssjöfarten.

4.1.8 Intervju med Stefan Andersson på Näringsdepartementet

Stefan Andersson jobbar som opolitisk tjänsteman inom marknad och regelverk på transportområdet på Näringsdepartementet. Bland arbetsuppgifterna ingår transport- och miljörelaterade frågor och regler och däribland förslaget om Eco-bonussystemet. Andersson jobbar aktivt med Eco-bonussystemet som nu står inför att notifieras och bli godkänd av EU-kommissionen.

4.2 Inställning

På frågan vad deras inställning till Eco-bonusen är svarade samtliga sex rederier att de var positivt inställda till förslaget men hade olika förhoppningar om hur stor påverkan skulle bli. Johansson på Svenska Orient Linien tillsammans med Ask, tidigare ägare av Mode Shipping, trodde att påverkan skulle kunna bli stor. Ask instämde i att påverkan skulle kunna bli stor men med förbehållet om det sköts på rätt sätt. Axiö på Ivar Lundh & Co och Lantz på Avatar Logistics satte en 2:a på den 5-gradiga skalan vilket indikerar att det tror bonusen kommer ge en liten påverkan på att få över gods från väg till sjö. Kock på Ahlmark Lines var den enda som trodde påverkan från bonusen skulle bli mycket liten, han satte en 1:a när tillfrågad. Engström på Svensk Sjöfart säger angående Eco-bonusen att: "Den är jättebra. Jag tror att det är helt rätt. Ur ett mer transportpolitiskt perspektiv så är det helt rätt. Man måste se till att man provar de här olika delarna för att se hur vi ska kunna nå de transportpolitiska målen".

På frågan om de för tillfället planerar något projekt som skulle kunna kvalificera för att ansöka om bonusen svarade två av rederierna att de hade planer på projekt som skulle kunna

passa för Eco-bonusen. Den ena var Johansson på Svenska Orient Linien med transportupplägget Vänern - Göteborg. Den andra var Lantz på Avatar Logistics med linjen Göteborg - Trollhättan. Engström som representerar Svensk Sjöfart säger att vissa av deras medlemmar är intresserade av att ansöka om bonusen men att bonusen skulle kunna ha potential att beröra många. De andra säger sig inte ha några aktuella planer på att ansöka om Eco-bonusen i dagsläget.

På frågan om iden att starta de berörda linjerna funnits före förslaget om Eco-bonusen kom på tal svarade både Johansson och Lantz som båda har tilltänkta linjer att så var fallet. Även Engström, som representerar vissa rederier som ligger i startgroparna för liknande transportupplägg höll med om att iden fanns bland deras medlemmar innan förslaget om Eco-bonusen blev aktuellt. Ask tror också att idén till transportuppläggen måste ha funnits innan bidraget blev aktuellt eftersom det tar tid att planera ett nytt transportupplägg. Garberg på Trafikverket som jobbar med att ta fram förslaget säger att Eco-bonusen inte är till för oetablerade aktörer, det är den för liten för, utan att iden redan från tidigare måste ha funnits hos de som kommer ansöka om bidraget. Han säger att de som redan ligger i planeringen av något sådan kommer kunna använda bonusen som en knuff framåt. Garberg uttrycker det som en möjlighet för företagen att inte blöda så mycket i början. Engström uttrycker även han att bonusen är tänkt att vara det som gör att man tippas över från bara lite röda siffror till lite svarta siffror.

Kock säger att för Ahlmark Lines del finns det inga planer att i dagsläget använda sig av Eco-bonusen. Anledningen säger han är att Eco-bonusen i botten ett tillfälligt system vilket inte passar för deras företag. Han säger att iden bakom deras företag är att driva verksamhet på kommersiella grunder och de är därför inte intresserade av att gå in i upplägg som kräver bidrag. Han säger att behöver en linje bidrag för att vara bärkraftigt är chansen liten att det överlever någon längre tid. Han säger också att de inte räknar på något som de inte ser genererar en vinst inom närtid.

Inställning till om den anslagna summan pengar anses vara stor eller liten skiljer sig åt mellan de intervjuade. Engström på Svensk Sjöfart och Lantz på Avatar Logistics anser båda att det i sammanhanget inte är så mycket pengar det handlar om medan Johansson på Svenska Orient Linien uttryckte sig om att det är relativt mycket pengar det är frågan om. Engström säger att

eftersom det inte är gigantiska summor det handlar om menar han att redare redan måste vara i branschen för att känna att det skulle löna sig att satsa.

På frågan om de känner sig delaktiga i framtagningsprocessen av förslaget om Eco-bonussystemet uttrycker Johansson att de känner sig delaktiga. Det säger även Engström samtidigt som han framhåller att politikerna väljer att lyssna mer på vissa saker än på andra saker. Kock på Ahlmark Lines och Lantz på Avatar Logistics säger båda att de inte varit särskilt delaktiga i processen men att det även varit deras val att inte vara det.

4.3 Risker och hinder

På frågan vad de ser för risker med förslaget svarar Johansson att han ser risker som konkurrensnedvridning, lyckosökare och prisdumpning som potentiella risker. Kock säger att det finns en risk att linjerna inte är bärkraftiga i sig själva och han säger att eftersom Eco-bonusen inte ändrar det som är skevt i det stora hela kommer det inte heller lösa problemet. Ask säger att sjöfarten inte har prioriterats under lång tid och det har bidragit till att det idag inte finns något samarbetet mellan myndigheter, redare och transportköpare. ”Det har resulterat i att vi har många olika system som inte jobbar ihop” säger Ask. Kock nämner även han att dagens situation är att man är inblandad i flera olika transportsystem som motverkar varandra. Han nämner ett exempel på att istället för att dra gods till närmaste hamn uppe i Norrland finns det exempelvis transportbidrag som gynnar att man fraktar det söderut med hjälp av lastbil. Han menar på att hade inte transportstödet funnits hade det inte lönat sig ekonomiskt men att som det är nu så är det verklig suboptimering.

Johansson nämner också att man inte får glömma att sjöfarten har nackdelen att allt gods måste lastas om någon gång under transporten och syftar på de konkurrensnackdelar det för med sig. Kock på Ahlmark Lines säger att lastbilen är en stark konkurrent som ofta vinner striden på grund av att man spar in på omlastningskostnaderna. Sjöfarten, säger han, är konkurrenskraftig om man ser till enbart fraktningen men sedan tillkommer omlastningskostnaderna.

Axiö på Ivar Lundh & Co säger att bidragande till att situationen ser ut som den gör idag i Sverige är att det saknas en sammanhållande politik. Han menar på att det görs utredningar men sen händer ingenting mer. Kunskapen finns men inte den politiska viljan menar han.

Axiö tillägger att det saknas någon med ett övergripande ansvar och ställer sig frågande till vem som ansvaret ligger på idag att driva sjöfartens utveckling. Det finns exempelvis ingen som säger "Den här åtgärden leder inte mot vårt övergripande mål" säger han.

4.3.1 Otydligheter med förslaget

Många av respondenterna uttrycker att det finns otydligheter i förslaget som bidrar till förvirring. Både Johansson, Engström, Lantz och Axiö kommer med flertalet synpunkter. Johansson ställer sig undrande till vad som händer om pengarna tar slut. Kommer man kunna ansöka om pengarna retroaktivt och hur tänker man kring uppföljning av systemet. Lantz lyfter också frågan kring om det kommer gå att ansöka retroaktivt men även funderingar kring när man kommer kunna börja ansöka om bidraget. Han lyfter även frågor så som vad händer med pengarna som anslagits när 2018 i stort sett redan är förbi men det går ännu inte att ansöka om pengarna och hur kommer fördelningen av bonusen se ut om det är många som ansöker. Kvarstår det som utkastet av förordningen beskrev, det vill säga att bonusen kommer sänkas procentuellt lika för alla i det fall att många ansöker undrar Lantz.

Axiö anser likt Lantz att det finns en oklarhet kring vad som händer om man inte får klart förslaget innan 2018 är slut. Han säger också att frågetecken finns kring varför man inte har en stigande budget under de tre år som bidraget är tänkt att gälla. Han förklarar det närmare genom att säga att han har svårt att se hur några nya transportupplägg kommer kunna ta del av pengarna om de första företagen som ansöker under första året använder upp hela det budgeterade beloppet. Han undrar också hur man exakt tänkt sig att företagen ska kunna visa på nyttan av överflyttningen för att kunna motivera ansökningen av bidraget. Hur ska nyttan beräknas och vägas i jämförelse med annat undrar han.

Garberg på Trafikverket svarade i sin tur att mycket av förutsättningarna för förordningen finns i EU:s riktlinjer för statsstöd. Han förklarar att för att få förordningen godkänd i EU måste förslaget följa riktlinjerna. Han tar upp exempel så som att kriterierna om att stödet måste gå till redaren och att det inte får vara längre än tre år kommer från dessa riktlinjer. Garberg säger att man i många avseenden tagit inspiration av hur Norge utformat sitt bonussystem. Man kommer troligtvis ha en ansökningsperiod likt Norge där nya aktörer varje år erbjuds en chans att ansöka om bidraget. Han säger att man kommer försöka kopiera så mycket som möjligt men att det för det svenska systemets del behövs en ny beräkningsmodell.

Även Garberg ser att det kan bli svårt att hinna få fram allt som är nödvändigt för att redarna ska kunna ansöka om pengarna innan året (2018) är slut. Den slutsatsen drar han efter en överslagsräkning där han jämför med hur lång tid samma process tagit i Norge. Det kommer vara svårt att korta ner vissa delar i processen säger han. Om processen med förordningen inte hinner bli klar under år 2018 säger Garberg att det kommer behövs ett nytt regeringsbeslut men uppstår en sådan situation är det fortfarande oklart hur den kommer lösas menar han. Garberg säger att de för tillfället jobbar på med förslaget men att det man borde gjort var att påbörja processen tidigare.

Lantz på Avatar Logistics säger att samtidigt som han ser positivt på att politikerna faktiskt agerar så ser han problematiskt på att man samtidigt som man skapar möjligheter för en Eco-bonus höjer avgifterna för sjöfarten. Engström säger att han ser en risk i att de höjda avgifterna kanske kommer ta bort effekten av Eco-bonusen då man höjt dem drastiskt. Samtidigt så säger han att avgifterna i fråga och Eco-bonusen drabbar olika men att det finns en risk att man på totalen inte ser den utvecklingen man vill se med Eco-bonussystemet. Även Johansson uttrycker frustration kring de höjda avgifterna, speciellt de höjda farledsavgifterna och menar på att det är en kontraproduktiv åtgärd som går emot de övergripande målen. Även Ask instämmer i att höjningen av avgifterna troligtvis kommer motverka det man försöker åstadkomma med bonusen. Även Axiö menar att det man gör nu, det vill säga höjer farledsavgifterna samtidigt som man framför ett förslag på en Eco-bonus är som att ge med den ena handen samtidigt som man tar med den andra. ”Vill man ha mer sjöfart kan man inte göra den dyrare” menar han.

4.4 Måluppfyllelse av överflyttning från väg till sjö

Kock på Ahlmark Lines säger att han tror att bonusen kan vara berättigad för helt nystartade verksamheter men för befintliga verksamheter kommer den inte innebära någon förändring. Samtidigt säger både Engström på Svensk Sjöfart och Garberg på Trafikverket att det snarare troligtvis kommer vara redan etablerade aktörer som kommer vara intresserade av att söka pengarna. Johansson på Svenska Orient Linien kommenterar angående syftet med bonusen att: ”Det är bra på så sätt att det är en vitamininjektion för att få igång någonting. Och det är ju också syftet med det.”

Med en tillbakablick i tiden menar både Ask som tidigare arbetat på Mode Shipping och Johansson på Svensk Sjöfart att det skett en förändring inom sjöfarten den senaste tiden. Engström på Svensk Sjöfart anser att förändringen är mot att sjöfarten idag har fått bättre villkor än tidigare. Även Garberg säger sig uppleva en annan aktivitet från både myndigheter, redare och hamnar jämfört med tidigare och även om det ännu inte lett till något konkret säger han sig se att många projekt och upplägg är på gång. Bland annat säger Garberg har ett Short Sea Promotion Centre just startat med mål att främja närsjöfarten vilket är ett resultat ur ett samarbete med Maritimt Forum. Garberg nämner också att en gemensam plan med mål och ramar är på väg mellan Trafikverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen.

Engström på Svensk Sjöfart säger i intervjun att ”vi står inför enorma utmaning med de högt satta transportmålen som finns idag.” Han nämner både den förväntade 50 % ökning av transportbehovet för gods fram till år 2050 och målet om en 50 % överflyttning av vägtransporter över 300 km innan 2050. Utmaningarna tror han kommer kräva att man arbetar med både morötter som ekonomiska incitament men även piskor och det gäller för alla att bli bättre om målen ska kunna uppnås. Han säger också att om han tillåts tänka helt fritt så hade han hellre sett att man försökt justera ”problemet vid roten” och jobbat med förutsättningarna för att få ett konkurrenskraftigt system totalt sätt i stället. Som exempel tar han upp effektiviseringen i hamnarna. Detta instämmer både Kock på Ahlmark Lines och Johansson på Svenska Orient Linien in med. Kock tar även upp att en annan åtgärd hade kunnat vara att harmonisera villkoren för alla de olika transportslagen. Att Sjöfartsverket är affärsdrivande medan de andra verken inte är vinstdrivande skapar en ojämn utgångspunkt menar han. Lantz på Avatar Logistics menar på att det inte räcker med en bonus utan att det måste till mer jämlika villkor på avgift sidan för att mer sjötransporter ska skapas.

4.5 Remissvar

Under arbetet med uppsatsen skickade Näringsdepartementet ut en remiss med ett förslag på utkast till förordningen om Eco-bonussystemet till 38 instanser. Av de 38 instanser som remissen gick ut till svarade 19 stycken. Det tillkom även fyra svar utöver de som tillfrågats. Av de totalt 23 stycken remissvaren ansåg sig fyra stycken inte vara berörda av förslaget medan 16 stycken ställde sig positiva till förslaget om än med förslag på ändringar, tillägg eller förtydliganden. Tre stycken ställde sig negativa till förslaget.

5. Analys och diskussion

I det här avsnittet analyseras empirin i relation till den teoretiska referensramen. Strukturen följer samma rubrikindelning som föregående kapitel men med skillnaden att några nya underrubriker lagts till mot bakgrund till vad som framkommit.

5.1 Inställning

Utifrån resultatet av intervjuerna kan man se att det råder en positiv inställning till förslaget om ett Eco-bonussystem bland de redare som tillfrågats i samband med den här uppsatsen. Som Monios & Bergqvist (2014) lyfter fram är det viktigt att myndigheter ser sitt ansvar i att motivera företag mot ett mer miljövänligt agerande och val av transporter genom olika sorters incitament, något som redarna både uppmärksammat och ser positivt på. I det studerade fallet har myndigheterna valt att använda sig av ett ekonomiskt incitament, i form av en subvention (Trafikanalys, 2017b) vilket ett antal av redarna ifrågasätter eftersom de anser att andra åtgärder troligtvis hade haft större påverkan på att föra över gods från väg till sjö. Samtidigt som redarna uttrycker sig positivt kring förslaget så skiljer sig därför åsikterna bland redarna åt angående hur stor påverkan de tror bonussystemet kommer få. De har även skilda åsikter om hur attraktivt bidraget kommer vara och hur många som kan tänkas komma att ansöka om det, där vissa tror på stor genomslagskraft om det sker på rätt sätt medan andra ser en liten genomslagskraft som mest troligt. Redarna är dock eniga om att planeringshorisonten för nya upplägg är lång inom branschen vilket gör att iden bakom den tilltänkta typen av transportupplägg troligtvis funnits innan Eco-bonusen presenterades.

5.1.1 Positiva effekter med överflyttning

Som både López-Navarro (2014) och Monios & Bergqvist (2014) tar upp finns det många positiva effekter med att transportera gods med sjöfart och med hjälp av intermodala transportlösningar. Utifrån publicerade rapporter och undersökningar samt intervjuerna verkar både redare liksom myndigheterna ha identifierat flertalet av dessa potentiella effekter som skulle kunna komma utav ett svenskt motsvarande Eco-bonussystem. Att både redare och myndigheter har identifierat flertalet positiva effekter som skulle komma med en överflyttning borde kunna anses som bra grund för att förslaget om Eco-bonusen skulle kunna mottas väl. Både redare men även myndigheter nämner att genom att få över mer gods till sjöfart kan ledig kapacitet i form av bland annat öppna farvatten och det höga antalet hamnar längst Sveriges kust nyttjas. Det är ett steg i rätt riktning för att uppfylla

klimatmålen, något som både myndigheterna genom sina rapporter och redarna genom intervjuerna gett uttryck för är viktigt. (EU-kommisionen, 2009; Sjöfartsverket, 2016; Näringsdepartementet, 2015) López-Navarro lyfter fram att intermodala transporter uppmuntrar till ett mer rationellt nyttjande av befintlig infrastruktur vilket även de landbaserade transportslagen skulle vinna på, något som även redarna poängterar i intervjuerna. I ett scenario med ett välfungerande Eco-bonussystem skulle belastningen på de landbaserade transportererna kunna minska om mer gods övergick till att transporteras med hjälp av sjöfart. Utifrån intervjuerna verkar redarna insatta i dessa potentiella positiva effekter som myndigheter och utredningar presenterat. (Regeringen, 2017; Trafikanalys, 2017a) Det styrks också ifrån rapporterna om att Eco-bonusen haft positiva effekter i andra länder i Europa där det implementerats (Trafikanalys, 2017a) och lägger grunden till att det finns en grundläggande positiv syn på förslaget från transportörernas/redarnas sida i och med att en överflyttning har positiva effekter.

5.1.2 Regeringens roll

Som López-Navarro (2014) nämner är en av de viktigaste åtgärderna för att uppnå klimatmålen att intermodala lösningar lyfts fram vilket den svenska regeringen gör genom förslaget om Eco-bonussystemet. Rederiernas inställning till förslaget är att det både en bra tanke och ett bra initiativ men som Monios och Bergqvist (2017) tar upp behöver företag ofta incitament som gör att miljö- och hållbarhet prioriteras. Det kan Eco-bonussystemet sägas göra genom att det erbjuder en ekonomisk ersättning i samband med nya eller förbättrade intermodala transportupplägg. Genom ett ekonomiskt incitament är det större chans att företagen prioriterar att investera i mer miljö- och hållbarhetsinriktade transportupplägg menar Monios och Bergqvist. Engström på Svensk Sjöfart framhåller i intervjun också vikten av att det måste löna sig för rederierna och transportköparna "att göra rätt" och för det är Eco-bonusen ett steg i rätt riktning menar han vilket även får stöd av Monios och Bergqvist (2017) teori om att företag måste motiveras för att göra mer miljövänliga val.

5.1.3 Potentialen i sjöfart

Både EU, myndigheterna i Sverige och rederierna är eniga om potentialen som finns hos sjöfarten. EU gör det tydligt med de mål som satts upp och där man framhåller att intermodala transportlösningar och sjöfart är en del av lösningen för ett hållbart samhälle. Likaså nämns intermodala transportlösningar i de motsvarande målen som Sverige har satt

upp. Rederierna ser också som konstaterat fördelarna med sjöfarten och som Johansson på Svenska Orient Linien säger att ”ska vi nå våra transportpolitiska mål så måste en överflyttning till”. Både Sjöfartsverket (2016) och Trafikanalys rapporter (2017a, 2017b) visar på att den svenska sjöfarten har ledig kapacitet, befintlig infrastruktur som går att nyttja och tillgängliga godsflöden, vilket alla talar för att sjöfarten skulle kunna avlasta landtransporternas belastning både i dagsläget och hjälpa till att möta framtidens behov. Det är ingen tvekan om att de nämna aktörerna ser potentialen i sjöfart och ser man till de positiva effekterna som Eco-bonusen haft i både Italien och Storbritannien (Trafikanalys, 2017a) tillsammans med att, som Monios & Bergqvist menar, att transportörer får ett allt ökat miljö- och hållbarhetsfokus finns det troligtvis förutsättningarna teoretiskt sett för att ett svenskt Eco-bonussystem skulle kunna få lyckade resultat även i Sverige.

5.2 Risker och hinder

Men det är inte utan att redarna när de tillfrågas även ser risker och hinder i och med förslaget om Eco-bonussystemet. Trots att de representerar olika verksamheter sammanfaller vissa av deras funderingar både vad gäller förslaget i sig men även vilka andra hinder som är i vägen för att Sverige på sikt ska kunna få mer sjöfartstrafik och utvecklas mot i en mer hållbar riktning.

5.2.1 Otydligheter med förslaget

En av riskerna som redarna nämner när de intervjuats är att det fortfarande är många detaljer gällande förslaget som i dagsläget inte är fastställda eller beslutade om. Det gällde exempelvis hur beloppet för bidraget ska räknas ut, hur ansökningsprocessen kommer se ut och om beloppet kommer sättas ner lika mycket för alla i scenariot av många sökande. Detta är i dagsläget inte presenterat i det förslag som regeringen offentliggjort under våren 2018 (Regeringskansliet 2018a). I och med oron att förordningen och implementeringen av bonussystemet inte skulle hinna klart under 2018 lyfte flera också frågan ifall bidraget kommer kunna sökas retroaktivt. Detta gäller speciellt för de rederier som ligger i startgrupparna för potentiellt nya linjer/transportupplägg, främst Svenska Orient Linien och Avatar Logistics. Som Monios och Bergqvist (2017) argumenterar motiveras olika intressenter av olika faktorer. De poängterar att för transportköparen är pris, kundservice och tillförlitligheten till leveranserna några av de högsta prioriteringarna och därför ligger det även i redarnas intresse att kunna förmedla detta till sina kunder. Därför bli även samma

faktorer viktiga för redarna. Eftersom den näringsdrivande verksamheten är beroende av framförhållning för att kunna göra investeringar gör osäkerheten som kommer från att detaljer om bidraget ännu inte är färdigställda att företagen själva tvekar på om de vågar satsa på nya linjer och transportupplägg som är i behov av stöd, vilket får stöd i intervjuresultaten. De företag som ligger närmast att starta en ny eller upprustad transportlinje framhåller att det snabbt behöver komma besked om hur det slutgiltiga bonussystemet kommer se ut för att man ska kunna fortsätta i sin planering angående de nya transportuppläggen. Att många detaljer ännu inte är klara gör att man inte fullt ut kan ta ställning till systemet ännu eller om man kommer ansöka om bidraget. Den osäkerhet som beror de ekonomiska frågorna verkar i det här fallet starkt påverka rederiernas inställning gentemot förslaget.

5.2.2 Ofärdigt förslag

Att Eco-bonussystemet ännu inte är helt färdigställt när den här uppsatsen skrivs är av stor vikt för de tillfrågade rederierna. Hur ansökningsförfarandet kommer se ut är ännu inte presenterat men som Lantz på Avatar Logistics säger måste det vara enkla ansökningsförfaranden för att deras verksamhet ska kunna ansöka om bidraget och det vet man ännu inte om man kommer få. Genom enkla ansökningsförfaranden kan kostnaderna hållas nere vilket Monios och Bergqvist (2017) menar ligger i transportörens intresse både för deras egen del men också för att i förlängningen kunna erbjuda kunderna ett attraktivt pris. Men det är ännu ovist hur ansökningsförfarandet i detalj kommer se ut. För att förslaget ska fungera säger även Johansson på Svenska Orient Linien att förutsägbarhet måste finnas. Det är svårt att uppnå eftersom det för tillfället inte finns något färdigställt ansökningsförfarandet eller beräkningsmodellen för bidraget ännu vilket gör att förutsägbarheten kring exempelvis storleken på bidraget som rederierna kan anhålla är osäkert. Även Vierth et al (2012) tar upp att priset är en av de viktigaste faktorerna för transportköparen vid val av transportslag vilket gör det till en viktig faktor för rederierna att känna till. Eftersom rederierna för tillfället inte har en beräkningsmodell att utgå ifrån uppstår osäkerhet kring hur stort bidrag man kommer kunna ansöka om. Redarna är medvetna om detta och poängterar att det är brådskande att lösa eftersom det är svårt för rederierna att få klarhet i prisbilden annars.

Både de ofärdiga detaljerna och otydligheterna i formuleringarna i förslaget gällande Eco-bonusen leder alltså till osäkerhet för redarna. Det skulle i förlängningen kunna påverka tillförlitligheten transportköparna känner gentemot redarna om de inte kan presentera en

tydlig och välmotiverad samt även attraktiv prisbild. Tillförlitlighet som Bektas (2017) tar upp är en viktig komponent för transportköparen men kanske ännu viktigare om man vill att transportköparen ska gå över från enbart lastbilstransporter och ett troligtvis unimodalt transportarbete till ett intermodalt transportarbete där sjöfart är ett av transportslagen.

5.2.3 Övergripande ansvar

Som Trafikanalys (2016b) konstaterar i sin rapport är en utmaning för sjöfarten avsaknaden av en övergripande plan för utvecklingen av transporter, något många av de tillfrågade rederierna också ser som en utmaning. Av Ask beskrivs dagens situation som att det är många olika transportsystem som inte samarbetar medan Axiö på Ivar Lundh & Co lyfter avsaknaden av en övergripande sammanhållen politik som starkt bidragande till dagens situation rörande sjöfartens andel av godstrafiken. Här lyfter teorin (Monis & Bergqvist 2017) fram att det är myndigheterna som har det övergripande samhällsperspektivet och även myndigheterna själva i form av Näringsdepartementets rapport (2015) som anser att myndigheterna och lagstiftarna är de som är ansvariga för att skapa tydliga riktlinjer som möjliggör långsiktiga investeringar. Här framkommer det i intervjun med Garberg att en plan med gemensamma mål från Trafikverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen är på väg vilket i sådana fall skulle vara ett steg på väg mot en mer sammanhållen politik.

Avsaknaden av en gemensam plan och menar Ask och Axiö gör att sjöfarten har svårt att konkurrera med de landburna lastbilarna bland annat på grund av de olika bidrag som finns i dagsläget vilket skapar ojämna förhållanden där sjöfarten har svårt att konkurrera. Kock på Ahlmark Lines AB anser att det hade varit lättare att ta bort redan flertalet av de redan existerade bidrag istället för att lägga till ett nytt och därigenom inte ytterligare bidra till olika system som inte jobbar tillsammans. I en liknande riktning pekar Trafikanalys intresseundersökning (2016b) som visar på att det finns brister på ett övergripande plan angående mål och strategier samt regler och avgiftsstrukturer. Utan en övergripande och sammanhållen plan är det svårt att få alla olika delar som samspelar inom transportnätverket att samverka och skapa ett effektivt transportnätverk.

5.2.4 Farleds- och lotsavgifterna

Tillhörande bristen på ett övergripande ansvar finns också problematiken med att redarna ser det som motverkande att både farleds- och lotsavgifterna nyligen höjts (Svensk Sjöfart

2017a) Många av de tillfrågade rederierna instämmer i oförståelsen i varför man å ena sidan höjer avgifterna samtidigt som man skapar ett bonussystem som ska gynna sjöfarten. Som Lopéz-Navarro framhåller är det en viktig del i att få intermodala transportlösningar att fungera att samarbete mellan olika aktörer stärks och lyfts fram. Potentiell misstro mellan aktörer måste övervinnas vilket i det här fallet inte är misstron mellan transportköpare och transportör utan mellan transportör och myndighet något författaren till den här uppsatsen tror är minst lika viktigt. Upplever transportörerna/rederierna en oförståelse kring myndigheternas agerande, samtidigt som det saknas en tydlig övergripande plan för utvecklingen av transporter är inte utgångsläget gynnsamt för att rederierna ska känna att de, tillsammans med myndigheterna jobbar tillsammans mot ett mer hållbart transportsystem. Detta trots att ett förslag om en kommande Eco-bonus nu har framförts.

5.2.5 Hamneffektiviteten

Ett annat hinder som rederierna ser är att hamneffektiviteten måste förbättras för att mer sjöfart ska kunna vara möjligt. Hamnarna är en viktig del när det kommer till intermodala transportlösningar med sjöfart (Lumsden, 2011) och utgör ofta den terminal där hanteringen mellan olika transportslag sker. Eftersom transporter med sjöfart nästan alltid kräver omlastning (Trafikanalys, 2016b; Lumsden, 2012) är det viktigt för redarna att terminal- och hamneffektiviteten är hög för att bidra till lägre kostnader för dem vilket i förlängningen gör dem konkurrenskraftigare. Johansson på Svenska Orient Linien är av åsikten att det största hindret för att skapa nationell trafik i första hand är effektiviteten i hamnarna. Trafikanalys (2016b) konstaterar att sjöfartens styrka ligger i låga undervägs-kostnader och lönsamheten för intermodala lösningar ligger i att omlastningskostnaderna sätt i relation till undervägs-kostnaderna som då får bära en del av omlastningskostnaden. Om omlastningen kan ske i effektiva terminaler vilket ger en minskad kostnad för hanteringen behövs inte lika långa transportsträckor för att intermodala lösningar ska anses gynnsamma. Detta är rederierna väl medvetna om och menar att subventionen i form av Eco-bonusen riskerar att inte få önskad effekt på grund av andra flaskhalsar i systemet, så som bland annat låg hamneffektivitet ligger i vägen.

5.3 Måluppfyllelse av överflyttning från väg till sjö

Som Monios och Bergqvist (2017) tar upp motiveras myndigheter, redare och transportköpare utifrån olika faktorer vilket innebär motsättningar då transportörerna har ett

starkt ekonomiskt fokus som prioritet och enbart miljö- och hållbarhetsargument ofta inte är ett tillräckligt starkt motiv för att initiera nya transportupplägg. I uppdraget som gavs åt Trafikanalys (Regeringen, 2017) motiverar myndigheterna syftet med överflyttningen med förhoppningen om minskade utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar. Det bakomliggande målet för överflyttningen kan anses vara av miljömässig karaktär och stämmer således in med teorin om att myndigheterna har ett helhetsperspektiv där miljöförbättringar utgör ett motiv till förändring (Monios & Bergqvist, 2017). Även om rederierna som intervjuats uttrycker sig å sin sida vara generellt positiva till förslaget sker en krock då transportörerna är beroende av att vara lönsamma i sin verksamhet och därför har det som sin främsta prioritet. För dem är grunden oftast som Kock på Ahlmark Lines uttrycker sig att "bedriva verksamhet på kommersiella grunder". Genom att konstatera att miljö- och hållbarhet oftast inte ensamt kan motivera rederierna till nya kostsamma investeringar blir myndigheternas roll därför ännu viktigare för att styra utvecklingen av transportsystem i en hållbar riktning. (Monios & Bergqvist 2017; Sjöfartsverket 2016; Näringsdepartementet 2015). Det är genom att skapa ett ekonomiskt incitament som den svenska regeringen hoppas kunna locka näringslivet mot att utvecklas åt ett mer miljö- och hållbart håll med målbilden om att nå överflyttning från väg till sjö. Teoretiskt sett kan därför Eco-bonussystemet anses vara i linje med vad som behövs då myndigheter och redare motiveras utifrån olika faktorer. Engström på Svensk Sjöfart säger att det behövs både piska och morötter för att en överflyttning ska lyckas och anser därför att det myndigheterna gör är av betydelse. För som Lumsden (2012) lyfter fram finns det stor potential i att nyttja varje transportslag mest effektivt med avseende på både kundnytta och resursutnyttjande genom att använda sig av en kombinerad transportkedja vilket även myndigheternas mål initierar. (EU-kommissionen, 2011, Sjöfartsverket. 2016)

5.3.1 Kostnadskonkurrens och avgifter

Ett annat hinder mot överflyttningen som lyfts fram är kostnadskonkurrensen från väg och järnväg (Vierth et al., 2012). Som tidigare konstaterat så slår den senaste rapporten från Trafikanalys (2017c) fast att trafikslagen fortfarande betalar olika mycket för sig och det är något de intervjuade redarna lyfter fram. Även om Eco-bonusen innebär en subvention är det många bidrag och ojämnt fördelade avgifter som gör att det är svårt för sjöfarten att konkurrera med landburen trafik, i synnerhet lastbilen menar de. Även EU-kommissionen (2006) menar att sjöfarten har svårt att konkurrera med de mer kostnadseffektiva och

flexiblare transportslagen men samtidigt menar Vierth et al (2012) att en av lösningarna skulle kunna vara en omstrukturering av avgifterna så att alla trafikslag betalar för sina externaliteter. Detta får starkt medhåll från de intervjuade redarna som menar på att förutsättningarna för mer sjöfart troligtvis då hade ökat i Sverige och likaså förutsättningarna för överflyttningen från väg till sjö.

5.3.2 Miljö

De ökade kraven på att minska miljöpåverkan från transportsektorn kommer hela tiden, både nationellt som internationellt (Trafikverket 2015) vilket sagts leder till nya utmaningar för redare och näringsverksamheten. Samtidigt som Sverige vill minska utsläppen från inrikes transporter med minst 70 procent till 2030 så förutspås Sveriges transportbehov öka med 50 % fram till år 2050. (Trafikanalys, 2017c) Det innebär gigantiska utmaningar som Engström på Svensk Sjöfart uttrycker det. Eftersom regeringen och riksdagen ska ge förutsättningar för långsiktiga investeringsbeslut och innovationer genom exempelvis styrmedel som stödjer näringarnas utveckling och bidrar till bland annat miljö- och klimatmål (Näringsdepartementet, 2015) kan det föreslagna Eco-bonussystemet ses från regeringens sida som ett styrmedel i linje med vad den Maritima Strategi föreslår. Men samtidigt som sjötransporter framhålls som mer miljövänliga i jämförelse mot vägtransporter (EU-kommissionen, 2006, Trafikanalys, 2015) bör det som Lopez-Navarro påtalar, att nya studier börjar ifrågasätta detta självklara antagande, tas i beaktning. Det är inte längre självklart att sjötransporter är mer miljövänliga än vägtransporter enbart baserat på att det är sjötransporter utan det är en individuell bedömning som måste ske baserat på den aktuella rutten som avgör vilket trafikslag som är mest miljövänligt. Samtidigt så konstaterar både EU och Trafikanalys (2016b) att lösningen ligger i det intermodala transportnätverket där de olika transportslagen i större utsträckning kompletterar varandra än konkurrera mot varandra vilket stämmer in med strävan om ökad svensk sjöfart då den skulle vara ett steg mot ett större intermodalt transportnätverk som i den bästa av världar nyttjar varje trafikslag där det är som bäst.

5.3.3 Skeptiska redare

Det påvisade problemet att godstransporter på sjö är missgynnade har pekats ut tidigare men kvarstår än idag enligt Trafikanalys (2017c). Frustration över att "kunskapen finns men inte den politiska viljan" uttrycker rederi-respondenten Axiö och även om processen med förslaget om Eco-bonussystemet är igång, något som kan tolkas som handlingskraft från

politikernas håll så upplever ändå rederierna att sjöfarten under många år bortprioriteras. När ett stödsystem nu presenteras tas det emot med en positiv attityd men med viss skeptisk tro på påverkan den kommer innebära eftersom de ser både andra hinder men även att storleken på det föreslagna system är för litet. Här kan Lopéz-Navarros (2014) teori om att ett intermodal transportsystem behöver att misstro övervinnas återigen kännas aktuellt. Ett treårigt bonussystem verkar inte helt hjälpa mot den upplevt långa negligeringen som rederierna upplever att sjöfarten har fått utstå. Även om bonusen ifrågasätts angående hur stor betydelse den kommer få på överflyttningen av gods från väg till sjö och frustrationen över att sjöfarten inte prioriterats finns ändå en viss optimism hos rederierna. Både Engström, Johansson och Ask delar uppfattningen att sjöfarten på senare år har fått bättre villkor vilket även rapporter tycks antyda. (Trafikanalys, 2016b) Även Garberg på Trafikverket säger sig uppleva en annan aktivitet från olika aktörer.

5.3.4 Transportköparnas vilja

Men ytterligare en osäker faktor kring om Eco-bonussystemet kommer bli lyckat är angående transportköparnas vilja att använda sig av sjöfart. Även om Maritim Forums rapport (2017) som redogör för transportköpare inställning angående godssjötransporter ger en bild av att transportköparna får ett allt större miljö- och hållbarhets intresse och därför går mot att vara mer villiga att välja mer miljövänliga transporter är det troligtvis riskabelt för rederierna att lita på dessa prognoser. Från ett positivt perspektiv så skulle transportköparnas vilja att använda sjötransporter istället för landburna vägtransporter i förlängningen innebära att det finns en efterfrågan som rederierna kan arbeta emot vilket talar för att en lyckad överflyttning ska kunna uppstå. Men finns inte efterfrågan från transportköparna är det svårt för redarna att generera kunder. Det kan vara för tidigt att säga om denna efterfråga endast existerar i undersökningarna eller om den finns i verkligheten och kan skapa en efterfråga som rederierna kan bygga upp en vinstgenererande verksamhet ifrån. För att intermodala transporter ska fungera är det som sagt viktigt eventuell misstro mellan olika aktörer övervinnas (Lopéz-Navarro (2014). Genom att transportköpare både är positivt inställda till ökade sjötransporter vilket Maritim Forums rapport (2017) antyder, och att de ser den bidragande effekten sjötransporter kan ha på flertalet problem minskar risken att stor misstro mellan aktörer ska ligga i vägen för ökad sjöfart. Det talar positivt för att det ska finnas en efterfråga på sjötransporter men det utgör en osäkerhet för redarna att inte veta.

5.4 Remissvar

Att 16 av 27 remissvar ställde sig positiva till förslaget om Eco-bonus kan både indikera att förslaget ligger rätt i tiden och att flertalet ser ett potentiellt lyckat resultat i och med förslaget. Men flertalet av de 16 som svarade hade förslag på ändringar, tillägg eller önskemål om förtydligande vilket stämmer överens med hur rederierna också ser på förslaget.

5.5 Vad återstår att göra med förslaget

Många detaljer kring förslaget är ännu inte färdigställda eller presenterade för allmänheten. Sett till maj 2018 arbetade fortfarande både Trafikverket och Näringsdepartementet med att ta fram det slutgiltiga förslaget till förordningen. Enligt Garberg på Trafikverket kvarstår det att gå igenom remissvaren som inkommit och att få fram en beräkningsprocess för hur man ska kunna räkna ut storleken på bidraget. Dessa två uppgifter åligger Trafikverket att gå igenom och ta fram. Sedan ska förordningen notifieras till EU-kommissionen vilket enligt Garberg kan ta mellan 6-12 månader. Men eftersom liknande system finns i andra EU-länder och det svenska förslaget replikerar stora delar av de andra ländernas förslag förväntar sig Garberg att det kommer kunna gå snabbare. Blir förslaget godkänt måste det sedan införas föreskrifter innan det kan verkställas eftersom förordningen i sig mest är ett ramverk säger Garberg. Det är Trafikverket som både ska utforma modellen och sedan administrera det enligt Garberg. Föreskrifterna kommer jobbas fram internt utifrån förordningen och ska sedan på remiss vilket normalt brukar ta 6 veckor. Därefter ska inkomna synpunkter behandlas och innan förordningen sedan träder i kraft ska den slutligen kungöras.

6. Slutsats och fortsatt forskning

I det här kapitlet presenteras de slutsatser som framkommit i det föregående analys- och diskussionskapitlet tydligare. Författaren vill även i det här kapitlet återknyta till de forskningsfrågor som uppsatsen ämnat besvara och sammanfatta vad som framkommit under processens gång. Efter slutsatserna följer rekommendationer från författaren om fortsatt forskning.

6.1 Slutsats

6.1.1 Vad finns det för huvudsakliga synpunkter i rederiernas inställning till Eco-bonussystemet?

Utifrån de intervjuresultat som presenterats i den här uppsatsen är majoriteten av rederierna positiva till förslaget om Eco-bonussystemet. Redarna som intervjuats säger sig tror att förslaget kommer få positiva effekter men omfattningen av påverkan skiljer sig åt mellan respondenterna. Majoriteten av redarna framhåller att påverkan kommer ske i realistiska förhållanden till hur mycket pengar som satsat men också att det finns andra hinder i och med förslaget.

Rederierna delar synen på att avgifterna som sjöfarten idag är belagda med motarbetar förslaget om Eco-bonussystemet. Det instämmer både Engström, Johansson, Axiö, Lantz, Ask och Kock i. Flera av redarna menar på att samtidigt som ett ekonomiskt bidrag erbjuds så höjs avgifterna vilket de upplever troligtvis kommer bort effekten av bonusen. Rederierna enas också i att det finns andra förslag på åtgärder som de hade sett att myndigheterna hade prioriterat före en ekonomisk subvention. De motiverar det med att transportuppläggen som efterfrågas i grunden måste kunna bära sig själv och att projekt och transportupplägg som är i behov av stöd inte kommer överleva i det långa perspektivet. Med tanke på att sjöfarten ofta planerar och investerar med ett långt perspektiv framåt upplevde vissa redare att den aktuella treårsperioden är för kort för att syftet med bonusen ska kunna uppfyllas. Gällande konkreta förslag skiljer sig förslagen mellan rederierna åt men både hamneffektiviteten och jämnare villkor mellan olika transportslag nämns som alternativa åtgärder.

Trots att stora delar redan av förslaget är presenterade finns det kvarstående obesvarade frågorna som är viktiga att få besvarade menar även redarna. För marknaden är de

ekonomiska faktorerna viktiga vilket både redare och teori (Monios & Bergqvist 2017: Bektas 2017) framhåller. För tillfället omges förslaget av mycket osäkerhet både angående ansökningsprocess, bidragsstorlek och möjlighet till retroaktiv ansökning. Eftersom rederierna eftersträvar en ekonomisk lönsamhet är tvungna att prioritera ekonomiska faktorer motverkar osäkerheten kring förslaget inställningen till förslaget negativt.

6.1.2 Tror rederierna att de kommer ansöka om Eco-bonusen?

Utav de tillfrågade rederierna är det två som har planer på eventuella transportupplägg som kan vara aktuella för Eco-bonusen i dagsläget (Johansson och Lantz) och Engström som representerar en branschorganisation som potentiellt har medlemmar som kommer ansöka. Men sett utifrån att myndigheter och rederier motiveras utifrån olika faktorer är det tveksamt om de faktorer som myndigheter idag presenterar i dagsläget kommer räcka för att motiverar rederierna till att etablera nya transportupplägg med syfte att bidra i överflyttningen av gods från väg till sjö i en stor omfattning. Transportörerna som i det här fallet är rederierna motiveras främst utifrån ekonomisk lönsamhet vilket skiljer sig från myndigheterna som drivs av ett samhällsekonomiskt och mer övergripande perspektiv där transporternas påverkan på miljön inkluderas. Men även om miljö- och hållbarhets faktorer håller på att bli allt viktigare för transportörerna, vilket både teorin framhåller och som sammanfaller med rederiernas åsikter vid intervjuerna, så är det tveksamt om det räcker som incitament för nya investeringar i dagsläget.

Samtidigt är Eco-bonussystemet ett ekonomiskt incitament som syftar till att ge ekonomiskt stöd till nya eller uppgraderade transportupplägg vilket borde tala till bonussystemets fördel. Men på grund av att det i dagsläget råder stor oklarhet kring flertalet ekonomiskt relaterade frågor finns det en ekonomisk otrygghet som påverkar rederiernas inställning negativt. Både bidragets storlek och de aktuella avgifterna som sjöfarten idag är belagd med gör att rederierna inte säkert vet om man kommer ansöka om bidraget eller inte eftersom det inte är säkert att det är lönsamt. Samtidigt så verkade den avgörande faktorn angående om rederierna tänkt ansöka om bidraget vara ifall man redan hade planer på en likartad satsning och att det mer var sammanträffandet att Ecobonussystemet presenteras nu som avgjort om man tänker ansöka om den kommande bonusen eller inte.

6.2 Fortsatt forskning

Under arbetets gång har författaren stött på flertalet perspektiv och ytterligare frågor som berör det aktuella ämnet och som hade varit intressant att undersöka. På grund av tidsbegränsningar avgränsades uppsatsen för att kunna färdigställas inom avsatt tidsram. Därför vore det intressant att vid tillfälle eventuellt forska vidare om:

- Hur det faktiska mottagandet av Eco-bonusen såg ut efter färdigställandet av bonussystemet. Vad blev det faktiska utfallet av förordningen, hur många rederier ansöka om bonusen och ledde det i förlängningen till någon märkbar överflyttning av gods från väg till sjö.
- Vilken påverkan har farledsavgifterna på sjöfarten och vilka konsekvenserna kan dras utifrån höjningen av dem. För tillfället har inte majoriteten av EU:s länder statliga farledsavgifter medan Sverige har det, vad kan de ses ha för effekter på svensk sjöfart.
- Det hade också varit intressant att göra en jämförelse mellan de olika Eco-bonussystemen som redan etablerats i Europa och titta på likheter och skillnader dem emellan i syfte att konkretisera vad som fungerat bra respektive mindre bra för de olika systemen.

7. Referenser

7.1 Tryckta källor

Bektas, T., (2017) *Freight transport and distribution - concepts and optimisation models*, CRC Press Taylor & Francis Group, Boca Raton

Lumsden, K. (2012) *Logistikens grunder* 3:e uppl. Studentlitteratur, Lund

Monios, J., och Bergqvist, R., (2017) *Intermodal freight transport and logistics* CRC Press Taylor & Francis Group, Boca Raton

Patel, R., och Davidson, B. (2011) *Forskningsmetodikens grunder - att planera, genomföra och rapportera en undersökning*, Studentlitteratur, Lund

Song, D-W., Panayides, P., (2016) *Maritime Logistics - A guide to contemporary shipping and port management* 2:a uppl. CPI Group Ltd, London

7.2 Elektroniska källor

EU-kommissionen (2006) Halvtidsöversyn av programmet för främjande av närsjöfart (KOM (2003) 155 (slutlig) från 13 juli 2006)

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0380:FIN:SV:PDF>

EU-kommissionen (2009) A sustainable future for transport - Towards an integrated, technology-led and user-friendly system (KOM (2009) 279 (slutlig) från 17 juni 2009)

https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/media/publications/doc/2009_future_of_transport_en.pdf

EU-kommissionen (2011) VITBOK Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (KOM (2011) 144 (slutlig) från 28 mars 2011)

<http://www.notisum.se/rnp/eu/lag/51160144.htm>

EUF-fördraget (2012) Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. 2012/C 326/01. Artikel 107, punkt 3c

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SV/TXT/?uri=CELEX%3A12012E%2FTXT>

EUR-Lex (2018) Sammanfattning av EU-lagstiftningen - Inre marknad (Hämtad 2018-05-20)

https://eur-lex.europa.eu/summary/chapter/internal_market.html?locale=sv&root_default=SUM_1_CODE%3D24

Larsson, M. (2016) Hon ska ta svensk sjöfart ... in i framtiden, *Göteborgs Posten*, 24 september (Hämtad 2018-04-20)

<http://www.gp.se/ekonomi/hon-ska-ta-svensk-sjofart-in-i-framtiden-1.3811592>

López-Navarro, M. (2014) Environmental factors and intermodal freight transportation: Analysis of the decision bases in the case of spanish motorways of the sea, Sustainability Vol.6 Iss: 3, pp.1544-1566

Maritimt Forum (2012) Intermodalitet – vägen till smidigt, flexibelt och robust transportsystem
<http://maritimeforum.se/wp-content/uploads/2013/12/Folder-Intermodalitet-20121.pdf>

Maritimt Forum (2017) Mer sjöfart - Ja tack! - transportköpare om överflyttning av gods från väg till sjö
https://maritimeforum.se/wp-content/uploads/2017/11/Rapport_Mer-sj%C3%B6fart-ja-tack_Maritimt-Forum-2017.pdf

Naturvårdsverket (2017) Så följer vi upp klimatmålen (Hämtad 2018-02-20)
<http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Tre-satt-att-berakna-klimatpaverkande-utslapp/Sa-foljer-vi-upp-klimatmalen/>

Näringsdepartementet (2015) En svensk maritim strategi – för människor, jobb och miljö
Artikelnummer: N2015.28
<http://www.regeringen.se/4a4f3c/contentassets/86a578f7a521469e9b6b8c62ac5aa128/maritim-strategi.pdf>

Näringsdepartementet (2018) Förordning om Eko-bonussystem, Svensk författningssamling
<http://www.regeringen.se/493a32/contentassets/258df4ff09ef4751ba11dffa16040137/eco-bonus.pdf>

OECD (2003) Glossary of statistical terms, Intermodal transport (Hämtad 2018-04-10)
<https://stats.oecd.org/glossary/detail.asp?ID=4303>

Ostkusthamnar i samverkan (2016) Styr godset av vägen - sex sätt att öka sjöfartens transporter (Hämtad 2018-03-20)
<http://www.mynewsdesk.com/se/ostkusthamnarisamverkan/documents/styr-godset-av-vaegen-sex-saett-att-oeka-sjoefartens-transporter-61382>

Ostkusthamnar i samverkan (2017) Ta vattenvägen också! - så kan sjöfart skapa hållbar tillväxt (Hämtad 2018-05-07) 6 september
<http://www.mynewsdesk.com/se/ostkusthamnarisamverkan/documents/ta-vattenvaegen-ocksa-70003>

Regeringen (2016) Uppdrag att analysera utvecklingspotentialen för inlandssjöfart och kustsjöfart N2016/01639/MRT
<http://www.regeringen.se/494a28/contentassets/0f5a9cb9a43b4f5e8823c662456301a9/uppdrag-att-analysera-utvecklingspotentialen-for-inlandssjofart-och-kustsjofart.pdf>

Regeringen (2017a) Uppdrag att utreda förutsättningarna för ett ECO-bonussystem för sjöfarten N2017/01674/MRT
<https://www.trafa.se/globalassets/styrdokument/regeringsuppdrag/2017/uppdrag-eco-bonussystem-i-sverige.pdf>

Regeringen (2017b) Myndigheter (Hämtad 2018-05-10) <https://www.regeringen.se/lattlast-information-om-regeringen-och-regeringskansliet/myndigheter/>

Regeringen, (2017c) Myndigheter med flera (Hämtad 2018-05-10) <https://www.regeringen.se/myndigheter-med-flera/>

Regeringskansliet (2013) Svensk sjöfartsnäring – Handlingsplan för förbättrad konkurrenskraft
<http://www.regeringen.se/49bbbc/contentassets/4afacabbbd3444aaa64fb893cb28da4b/svensk-sjofartsnaring---handlingsplan-for-forbatttrad-konkurrenskraft-n2013.01>

Regeringskansliet (2018a) Remiss av utkast till förordningen (Hämtat 14 mars 2018) <http://www.regeringen.se/remisser/2018/03/remiss-av-forordning-om-eko-bonussystem/>

Regeringskansliet (2018b) Sammanställning av inkomna remissvar angående utkast till förordningen om Eco-bonussystem. (Hämtat 2018-04-20)

Sjöfartstidningen (2017) - Regeringen satsar 150 miljoner på eko bonus (december 2017) <http://www.sjofartstidningen.se/regeringen-satsar-150-miljoner-pa-eko-bonus/>

Sjöfartsverket 2016, Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige - Huvudrapport (Hämtad: 18 januari 2018) http://www.sjofartsverket.se/pages/106206/Slutrapport_rev_2017-01-17.pdf

Sjöfartsverket (2017a) Sjöfartsverkets författningssamling, Sjöfartsverkets föreskrifter om farledsavgift, SJÖFS 2017:27 <http://www.sjofartsverket.se/pages/109801/2017-27.pdf>

Sjöfartsverket (2017b) Sjöfartsverkets författningssamling, Sjöfartsverkets föreskrifter om tillhandahållande av lots, lotsbeställning, tilldelning av lots och lotsavgifter; SJÖFS 2017:26 <http://www.sjofartsverket.se/upload/SJOFS/2017-26.pdf>

Svensk Sjöfart, (2017a) Farleds- och lotsavgifter <http://www.sweship.se/fokusomraden/aktuella-projekt/farleds-och-lotsavgifter/>

Svensk sjöfart (2017b) Farledsavgifter (Hämtad 2018-05-14) <http://www.sweship.se/fokusomraden/tillvaxt-konkurrens/farledsavgifter/>

Svensk Sjöfart (2017c) Finansiering (Hämtad 2018-05-16) <http://www.sweship.se/fokusomraden/forskning-och-innovation/finansiering/>

Trafikanalys (2016a) - Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2016, Rapport 2016:1 https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2016/rapport-2016_1-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation-2016.pdf

Trafikanalys (2016b) Godstransporter i Sverige - en nulägesanalys, Rapport 2016:7 https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2016/rapport-2016_7_godstransporter-i-sverige---en-nulagesanalys.pdf

Trafikanalys 2017a - Eco-bonus för sjöfart - delredovisning
https://www.trafa.se/globalassets/pm/2017/pm-2017_6-eco-bonus-for-sjofart---delredovisning.pdf

Trafikanalys 2017b - Eco-bonus för sjöfart - slutrapport
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_11-ecobonus-for-sjofart---slutredovisning.pdf

Trafikanalys (2017c) - Svensk sjöfarts internationella konkurrenssituation 2017, Rapport 2017:15
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2017/rapport-2017_15-svensk-sjofarts-internationella-konkurrenssituation.pdf

Trafikverket (2015) Underlagsrapport till inriktningsunderlag 2018-2029 - Sjöfart
Publikationsnummer: 2015:228
https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/12096/RelatedFiles/2015_228_sjofart.pdf

Vierth, I., Mellin, A., Hylén, B., Karlsson, J., Karlsson, R., Johansson, M., (2012) Statens väg- och transportforskningsinstitution, Samhälle, miljö och transporter, SAMT, *Kartläggning av godstransporter i Sverige*

7.3 Figurer

Figur 1 – Godstransportarbetet mellan åre 1990-2012, Trafikverket (2015) Underlagsrapport till inriktningsunderlag 2018-2029 – Sjöfart, Publikationsnummer: 2015:228, sida 18
https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/12096/RelatedFiles/2015_228_sjofart.pdf

Figur 2 - Procentsatser uppdelat i trafikslag år 2014, Trafikanalys (2016b) Godstransporter i Sverige - en nulägesanalys, Rapport 2016:7
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/2016/rapport-2016_7_godstransporter-i-sverige---en-nulagesanalys.pdf

Bilagor

Bilaga 1 - Intervjuguide

Bakgrunden till uppsatsen jag skriver är att den svenska regeringen har lagt fram ett förslag om att Sverige ska ha ett 3-årigt ECO-bonussystem som ska syfta till att flytta över gods från land till sjötransporter. ECO-bonusen är tänkt att i ett tidigt skede stödja nya intermodala transportlösningar ekonomiskt. Politiker ser att med hjälp av bonusen kan högt satta klimatmål potentiellt nås och varuägare/transportköpare säger sig vara positivt inställda till att frakta mer gods med hjälp av sjötransporter. Med bakgrund mot detta är min frågeställning att undersöka vilka åsikter som råder kring ECO-bonusen och funktionen av den bland rederierna och de som potentiellt kommer använda bonussystemet.

Nedan ser du frågeställningarna som jag kommer utgå ifrån samt potentiella följdfrågor.

Kortfrågor:

- Vad är din arbetsroll/dina arbetsuppgifter inom företaget?
- Hur länge har du arbetat inom branschen och i detta företag?

Bakgrund:

- Kan du kort beskriva den transport som ligger närmast det som berörs av ECO-bonusen?
- Vad känner du till om det tillfälliga ECO-bonussystemet?

Inställning:

I höstbudgeten 2017 anslog den svenska regeringen 150 miljoner kronor till det tillfälliga 3-åriga ECO-bonussystemet.

- Vad är din inställning till ECO-bonussystemet?
 - Är det några specifika faktorer som påverkar din inställning?
 - Vilka huvudargument anser du är för respektive emot användandet av bonussystemet?
- Vad tror du skulle behövas för att NI skulle vilja ansöka om bidraget (dvs utöka er verksamhet med nya intermodala lösningar inom ramen för bonussystemet)?
- Vad finns det för faktorer som talar för en lyckad implementering/ en misslyckad implementering av systemet ur ett övergripande perspektiv?
- Hur stor påverkan tror du ECO-bonusen kommer ha på att flytta över gods från land till sjö på en skala mellan 1-5? Där 1= mycket liten påverkan, 2 = liten påverkan, 3 = kommer inte ge någon påverkan alls, 4 = stor påverkan, 5 = mycket stor påverkan.

Framtagningsprocessen:

- Känner ni er delaktiga i processen som har varit i form av framtagandet av ECO-bonusen?
- Är detta vad ni hade förväntat er?

- Eller har ni drivit något annat förslag?
- Hur delaktiga i processen skulle du säga att ni varit?

Organisation:

- Råder det för närvarande någon diskussion kring det nya bonussystemet i er organisation?
- Speglar din inställning till ECO-bonusen också organisationens?
 - på vilket sätt stämmer dessa överens/ stämmer inte överens?

Överflyttning:

Politikerna har implementerat bonussystemet i syfte att det ska resultera i en överflyttning av gods från land till sjötransporter med syfte att uppnå de antagna klimatmålen.

- Du som är verksam inom branschen, ser du detta som ett realiserbart mål?
- Varför är det realiserbart/varför inte?
- Vilka godsmängder och vilken typ av gods ser du i så fall som möjliga att i första hand flytta över?
- Enligt dig/er, finns det något annat som politikerna skulle ha satsat på för att uppnå målet om överflyttning av gods från väg till sjö?
- Vilka faktorer tror du är de mest avgörande för att situationen vi har i Sverige idag ser ut som den gör? (Mycket import/export går med sjöfart men stora delar av godset som transporteras inom landet lastas på lastbil)

Övrigt:

- Har du några övriga tankar kring ECO-bonussystemet som du tycker jag har missat?

Svensk författningssamling



SFS

Utkom från trycket

Förordning om Eko-bonussystem;

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

Regeringen föreskriver följande.

Inledande bestämmelser

1 § För att stimulera överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart, och i syfte att minska utsläpp av luftföroreningar och växthusgaser, får Trafikverket, om det finns medel för ändamålet, lämna stöd i form av eko-bonus enligt denna förordning. Stöd lämnas för åtgärder som leder till att gods överflyttas från vägtransporter till sjötransporter.

Stöd får ges för nya sjötransporter eller förbättringar av befintliga sjöfartstransporter som möjliggör att vägtransporter ersätts med sjötransporter.

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

3 § Stöd får endast lämnas i enlighet med Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (2004/C 13/03) och när det är förenligt med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt.

Mottagare och villkor

4 § Stöd får lämnas till en redare som bedriver sjöfart med fartyg som är registrerade i fartygsregister i ett EES-land och där fartygens resor inkluderar åtminstone en lossning eller lastning av överflyttat gods i svensk hamn. Stöd till genomförandet av ett projekt får beviljas redare som är etablerade i Europeiska unionen på grundval av kriterier som medger insyn och som tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt. Stöd för ett projekt ska beviljas efter ett särskilt ansökningsförfarande.

5 § Stödet ska avse genomförandet av ett detaljerat projekt med på förhand fastställda miljöeffekter och får inbegripa fler än en redare. Endast ett projekt per planerat sjötransportupplägg kan finansieras och det aktuella projektet får inte förnyas, förlängas eller upprepas.

SFS

6 § Stöd får ges för att täcka delar av driftskostnaderna för den aktuella sjötransporten eller finansiera inköp av utrustning för omlastning för att tillhandahålla det planerade sjötransportupplägget.

Stöd för driftskostnader ska räknas samman med annat statligt stöd och får sammantaget inte överstiga 30 procent av driftskostnaderna för det aktuella sjötransportupplägget.

Stöd för inköp av utrustning för omlastning får inte överstiga 10 procent av kostnaden för sådan utrustning.

7 § Ett stöd ska baseras på den minskning i externa kostnader som en överflyttning av gods från vägtransport till sjötransport ger upphov till. Beräkningen av de externa kostnaderna ska göras utifrån de miljöeffekter som en överflyttning av godset medför. De externa kostnaderna för transport av gods på väg ska beräknas enligt den schablon per tonkilometer som Trafikverket föreskriver.

8 § Ett stöd får inte ges längre tid än tre år.

9 § Stödet får inte kombineras med ersättning som ges till kollektivtrafik.

Ansökan och beslut

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

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

12 § Den som ansöker om stöd ska på begäran av Trafikverket inom viss tid som verket bestämmer lämna de uppgifter som behövs för prövningen. Om sökanden inte följer en sådan begäran, får ansökan prövas i befintligt skick.

13 § Den som ansöker om stöd ska kunna visa att gods överflyttas från väg till sjöfart och att åtgärden är kommersiellt bärkraftigt efter tre år.

14 § Om Trafikverket beslutar att ge stöd ska det anges i beslutet

1. när den stödberättigande åtgärden senast ska vara slutredovisad, och

2. att stödmottagaren, på begäran av myndigheten, ska lämna de uppgifter som krävs för uppföljning och utvärdering av stödet.

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

15 § Om tillgängliga medel understiger det stöd som kan beviljas, ska Trafikverket besluta att sätta ned stödet i lika mån för alla som ska beviljas stöd.

16 § En ansökan om stöd får inte beviljas en sökande som har skulder för svenska skatter eller avgifter hos Kronofogdemyndigheten eller som är i likvidation eller försatt i konkurs.

Slutredovisning av en åtgärd som ett stöd avser

17 § Den slutredovisning som avses i 14 § första stycket 1 ska göras till Trafikverket. Specificerade skriftliga underlag för att styrka den stödberättigande kostnaden och en ekonomisk redovisning ska ges in tillsammans med slutredovisningen.

Utbetalning av stöd

18 § Trafikverket betalar ut stödet.

19 § Stödet betalas ut i omgångar, dock får högst 75 procent av stödbeloppet betalas ut innan den åtgärd som stödet avser har slutredovisats. Den avslutande omgången stöd får betalas ut endast om slutredovisningen har gjorts senast den dag som anges i beslutet om stöd.

Hinder mot utbetalning

20 § Stöd får inte betalas ut till en redare som är föremål för betalningskrav på grund av ett beslut av Europeiska kommissionen som förklarar ett stöd olagligt och oförenligt med den inre marknaden.

21 § Trafikverket får besluta att stöd helt eller delvis inte ska betalas ut, om

1. mottagaren genom oriktiga uppgifter eller på annat sätt har orsakat att stödet bestämts felaktigt eller med för högt belopp,
2. stödet av någon annan orsak har bestämts felaktigt eller med för högt belopp och mottagaren skäligen borde ha insett detta,
3. villkoren för stödet inte har följts.

Återbetalning

22 § Den som mottagit stöd är återbetalningsskyldig om någon av de grunder som anges i 21 § föreligger. Trafikverket får i dessa fall helt eller delvis kräva tillbaka stödet.

På stöd som krävs tillbaka ska ränta betalas från och med den dag som infaller en månad efter det att beslut om återkrav har fattats och efter en räntesats som vid varje tidpunkt överstiger statens utlåningsränta med två procentenheter.

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

23 § 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.

SFS

Bemyndigande

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

Överklagande

25 § I 40 § förvaltningslagen (2017:900) finns bestämmelser om överklagande till allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut än beslut enligt 15 §, 20 och 21 §§ får dock inte överklagas.

-
1. Denna förordning träder i kraft den xx 2018.
 2. Stöd enligt förordningen lämnas dock för tid från och med den xx 2018.

På regeringens vägnar

UNDERSKRIFT1

Underskrift2
(Näringsdepartementet)