

Miljödepartementet

Er referens
M2012/3318/kl

Diarienummer
Utr 2013/10

Datum
2013-04-22

Yttrande över rapporten Underlag till en färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050

Trafikanalys har uppmanats att lämna synpunkter på Naturvårdsverkets färdplan för ett Sverige utan klimatutsläpp 2050. Trafikanalys har valt att fokusera på de delar i färdplanen som har transportpolitisk relevans.

I färdplanen identifieras transportsektorn som ett av de områden där omfattande utsläppsminskningar kommer att krävas för att nå målet. Enligt Naturvårdsverket handlar omställningen av transportsektorn om fyra parallella delar:

1. Utveckling mot ett transportsnålt samhälle
2. Överflyttning till energieffektivare trafikslag
3. Energieffektivisering av fordon och farkoster
4. Förnybara drivmedel

Trafikanalys delar uppfattningen att det kommer att krävas arbete på flera fronter för att kunna nå målet. Att enbart förlita sig på att den tekniska utvecklingen ska lösa problemen är inte en framkomlig väg, utan i enlighet med Naturvårdsverkets förslag kommer det behövas ett batteri av olika typer av åtgärder.

Viktigt med korrekta prissignaler

I enlighet med de transportpolitiska målen vill Trafikanalys understryka vikten av att den samhällsekonomiska effektiviteten hos de föreslagna åtgärderna beaktas. En korrekt prissättning av trafikens externa effekter är en framkomlig väg att korrigera för det marknadsmisslyckande som externa effekter innebär. Med en prissättning av de externa effekterna får resenärerna eller transportköparna information för att göra det val som är bäst för henne själv samtidigt som det också utgör en effektiv lösning för samhället. En sådan prissättning syftar till att styra beteendet hos resenärer och transportköpare, vilket resulterar i andra val av resor och nya lösningar på transporter som är effektiva för samhället. Det leder också till utvecklande av en ny teknologi, nya fordon och transportlösningar som är ännu bättre för samhället. En korrekt prissättning kan därför utgöra ett viktigt stöd till en önskvärd utveckling inom de fyra parallella delarna.

Trafikanalys kan konstatera att transportsektorn inte i full utsträckning betalar sitt samhällsliga miljökostnadsansvar¹. Framförallt gäller detta för godstransporter, men även i viss utsträckning för persontransporter. Internaliseringsgraden är i intervallet 0,15-0,64 för tung

¹ Trafikanalys (2013): Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader; *Rapport 2013:3*, Stockholm.

lastbilstrafik, vilket innebär att tung lastbilstrafik normalt betalar 64 % av sina externa kostnader. För godstransporter på sjö och järnväg kan vi konstatera att internaliseringsgraden för fartygsgods ligger omkring 35 % och järnvägsgods 17-30 %. Det finns således möjligheter att inom ramen för den nuvarande transportpolitiken öka avgiftsuttaget.

Utveckling mot ett transportsnålt samhälle

Naturvårdsverket lyfter fram funktionsmålet om tillgänglighet på ett förtjänstfullt sätt i ett resonemang kring behovet om ett transportsnålt samhälle. Det går ut på att skapa en struktur som innebär att medborgare får närhet till olika besökspunkter, utan att det behöver resultera i långa resor.

Trafikanalys noterar att det för närvarande sker en koncentration av befolkningen till storstadsområden, vilket rätt hanterat skulle kunna utmynna bidra till ett transportsnålare samhälle. Fel hanterat kan denna koncentration till storstäder av befolkning resultera i en utspridning av befolkningen lokalt som försvårar en rationell utbyggnad av kollektivtrafik. Därför tillstyrker Trafikanalys förslaget om en förstärkt regional planering med utveckling av verktyg och gemensamma målbilder. Det är också bra att fyrstegsprincipens ställning i planeringen stärks. En annan relevant fråga att behandla är reseavdragets utformning.

Det finns en slagsida mot persontransporter i Naturvårdsverkets beskrivning av det transportsnåla samhället. Vi hade önskat att även distributionen av varor i städer och inom landet hade beskrivits utförligare. Ökad E-handel och dess inverkan på klimat och transporter behöver beaktas.

Överflyttning till energieffektivare trafikslag

Det är snarare ett effektivt transportsystem som behövs. Att tala om energieffektiva trafikslag riskerar att föra tankarna till målsättningar om att olika trafikslag ska uppnå en viss andel av trafikarbetet. Transporter omfattar i regel flera trafikslag där vissa delar går på järnväg och andra på lastbil. Vad som är effektivt beror på flera andra orsaker än val av trafikslag, exempelvis fyllnadsgrad.

Överflyttning av framförallt gods har diskuterats både inom EU och inom regeringsuppdrag i Sverige²³. En slutsats från dessa diskussioner är att godstransporter är relativt stela och trögrörliga, framför allt på grund av de logistiska aspekterna vid val av transportmedel. Transporterna är en del i stora omfattande logistiksystem där kunder och säljare investerar i strukturer och terminaler och i vissa typer av lastbärare. Logistikplaneringens betydelse för val av transportslag är omfattande. Ryckt ur sitt sammanhang kan transportmedelsskifte tyckas enkelt. Men i praktiken påverkar omvärldsfaktorer, transportköparkrav, totalkostnadsperspektiv och lager- /produktionsstrategier val av trafikslag. Därtill kan även de infrastrukturella möjligheterna vara en begränsande faktor, exempelvis spelar lokaliseringen av företag roll för vilka transportmöjligheter de har för att skicka och ta emot varor. För att åstadkomma en omfattande överflyttning skulle sannolikt mycket kraftfulla ekonomiska styrmedel behövas. Det kan finnas ett behov av att bygga ut exempelvis järnväg på vissa

² SIKA (2008): Potential för överflyttning av person- och godstrafiktransporter mellan trafikslag, *Rapport 2008:10*, Östersund.

³ Trafikanalys (2012) Godstransporter i Sverige, *Rapport 2012:7*, Stockholm

sträckor med kapacitetsbrist. Att däremot genom tunga infrastrukturinvesteringar försöka åstadkomma överflyttning är sannolikt inte samhällsekonomiskt effektivt. Att i första hand satsa på effektivisering inom respektive trafikslag är antagligen en mer framkomlig väg än att i första hand eftersträva omflyttning mellan trafikslag..

Transportköpare bör förmodas vara rationella beslutsfattare vilket innebär att transporterna i regel redan utförs av "rätt" transportmedel givet de förutsättningar som gäller idag. I den svenska transportpolitiken är trafikslagets marknadsandelar inget mål i sig, men de positiva och negativa konsekvenser de för med sig i samhället i stort är väsentliga. Att internalisera externa kostnader syftar till att tydliggöra de faktiska kostnaderna för samhället när transportköparna fattar sina beslut.

Naturvårdsverket föreslår att effektiviteten inom godslogistiken ska höjas genom ett öppet informationssystem om transportbehov och ledig transportkapacitet. Trafikanalys efterlyser incitament för godsföretagen att delta i ett sådant system. Erfarenheten är att företagen av konkurrensskäl är ovilliga att lämna ut sådana uppgifter offentligt.

Energieffektivisering av fordon och farkoster

Naturvårdsverket föreslår:

- Sverige bör verka för att EU:s koldioxidkrav på nya bilar och lätta lastbilar utvecklas i flera steg 2020, 2025 och 2030. Sverige bör även aktivt delta i arbetet med att införa koldioxidkrav inom EU på lastbilar och på sikt även på arbetsmaskiner.
- Ett nationellt incitamentssystem av typen bonus-malus för registreringskatt på lätta bilar bör införas. Behovet och kostnadseffektiviteten för ett sådant system relativt andra befintliga och planerade styrmedel bör utredas.

Trafikanalys har inget att invända mot förslagen på detta område. Ett alternativ vore att verka för ett bonus-malus-system på europeisk nivå.

Förnybara drivmedel

Forskningsinsatser föreslås. Trafikanalys har inget att invända.

Konsekvensutredningen

Merparten av de förslag som förs fram kommer att kräva fortsatt utredning, vilket medför att det inte är meningsfullt att i nuläget göra några detaljerade konsekvensbedömningar. Trafikanalys anser att är viktigt att genomföra analyser av kostnadseffektivitet och konkurrenskraft i de kommande färdigutredda skarpa förslagen. En generell tumregel är dock att internalisering av externa effekter alltid är samhällsekonomiskt effektivt.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Brita Saxton efter föredragning av Backa Fredrik Brandt. I ärendets beredning har även avdelningschef Gunnar Eriksson ingått.

Brita Saxton
Generaldirektör