



SWEDISH
ENVIRONMENTAL
PROTECTION
AGENCY

YTTRANDE
2024-01-25

Ärendenummer
NV-08263-23

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över EU-kommissionens förslag om ändring av direktiv 92/106/EEG om intermodal transport (LI2023/03543)

Sammanfattning

Naturvårdsverket lämnar härmed sitt yttrande över förslaget om ändring av direktivet om kombinerad transport av gods mellan EU-länderna. De mest betydelsefulla synpunkterna sammanfattas nedan:

- Naturvårdsverket instämmer i att det från klimat- och miljösynpunkt finns tydliga fördelar med att flytta transporter från lastbil till intermodala transporter med järnväg och lastbil, förutsatt att den totala transportvägen inte förlängs allt för mycket.
- Naturvårdsverket stödjer att det vid tillämpning av direktivet används en enhetlig metodik för att beräkna samhällskostnaderna vid kombinerade transporter jämförelsevis med enbart vägtransporter.
- Naturvårdsverket ser positivt på att beräkningarna av externa kostnader även omfattar kostnader som uppstår vid omlastning i terminaler. Omlastning kan vid korta intermodala transporter medföra en inte obetydlig del av den totala energianvändningen och dess externa effekter. Reglerna för beräkning av externa kostnader av kombinerade transporter och dess jämförelsealternativ bör även omfatta påverkan på ekosystem i havs- och vattenmiljö.
- Naturvårdsverket anser inte att minskade sammanlagda externa kostnader, exempelvis genom undvikande av trängsel på vägnätet, bör vara ett motiv att främja kombinerade transporter om transportererna samtidigt medför ökade miljö- och klimatkostnader. Detta är från ett klimat- och miljöperspektiv inte hållbart i längden.
- Naturvårdsverket ser nackdelar med att det införs regler om införande av planer bland annat för att främja intermodala transporter samt minska ansvariga företags kostnader för kombinerade transporter med tio procent. Grundprincipen bör vara att de olika trafikslagen bär sina externa kostnader genom olika skatter och avgifter samt får stöd från samhället för teknikomställning.

- Naturvårdsverket har svårt att bedöma om intermodala transporter med just sjöfart generellt medför klimat- och miljöfördelar. Vid överflyttning till viss sjöfart kan, även vid oförändrade sammanlagda transportavstånd, utsläppen öka.

Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Naturvårdsverkets bedömning utgår från ett svenskt perspektiv och förutsättningarna kan skilja sig från ett central- och sydeuropeiskt perspektiv.

Skäl 1, sidan 16 svensk version

Naturvårdsverket ser positivt på att syftet med ändringarna i direktivet är att minska växthusgasutsläppen och att hänvisning görs till den gröna given.

Skäl 2, sidan 17 svensk version

Naturvårdsverket instämmer i att det från klimat- och miljösynpunkt finns tydliga fördelar med att flytta transporter från lastbil till intermodala transporter med järnväg och lastbil, förutsatt att den totala transportvägen inte förlängs allt för mycket.

Artikel 1 c punkt 2, sidan 24 svensk version

Naturvårdsverket stödjer att det vid tillämpning av direktivet används en enhetlig metodik för att beräkna samhällskostnaderna vid kombinerade transporter jämförelsevis med enbart vägtransporter.


Det är viktigt att de beräkningsanvisningar för kombinerade transporter som ska tas fram av kommissionen medför att externa kostnader redovisas på ett rättvisande sätt (förordning (EU) 2020/1056). Reglerna för beräkning av externa kostnader av kombinerade transporter och dess jämförelsealternativ bör även omfatta påverkan på ekosystem i havs- och vattenmiljö utöver utsläpp av växthusgaser, andra luftföroreningar, skador och dödsfall, buller och trängsel. Vad gäller utsläpp av växthusgaser från sjöfart bör ett underlag utgöras av redovisade utsläpp enligt MRV¹ för olika fartyg eller storlekar av typfartyg.

Artikel 1c punkt 4, sidan 25 svensk version

Naturvårdsverket ser positivt på att beräkningarna av externa kostnader även omfattar kostnader som uppstår vid omlastning i terminaler. Omlastning kan vid korta intermodala transporter medföra en inte obetydlig del av den totala energianvändningen och dess externa effekter.

Artikel 1c punkt 6, sidan 25 svensk version

Naturvårdsverket anser inte att minskade sammanlagda externa kostnader, exempelvis genom undvikande av trängsel på vägnätet, bör vara ett motiv att främja kombinerade transporter om transportererna samtidigt medför ökade miljö- och klimatkostnader. Detta är från ett klimat- och miljöperspektiv inte hållbart i längden.

¹ [Förordning 2015/757 om övervakning, rapportering och verifiering av koldioxidutsläpp från sjötransporter](#) 

Artikel 3a, sidan 27–28 svensk version

Naturvårdsverket ser nackdelar med att det införs regler om införande av planer bland annat för att främja intermodala transporter. Exempelvis förslaget att ansvariga företag ska erbjudas en tio-procentig kostnadsminskning för kombinerade transporter.

Grundprincipen bör vara att de olika trafikslagen bär sina externa kostnader genom olika skatter och avgifter samt får stöd från samhället för teknikomställning. Idag bedöms transporterna inte bära sina externa kostnader och transportkostnaderna för transporter som drivs med fossila bränslen kommer generellt öka när växthusgasutsläppen ska minska.

Restriktivitet bör råda för stöd till alla transportslag som inte bär sina externa kostnader, bland annat för klimat- och annan miljöpåverkan. Att nationellt sträva efter att begränsa kostnaderna för kombinerade transporter (dörr till dörr) med tio procent på medellång sikt kan komma i konflikt med de regelverk som planeras för transportsektorn inom den gröna given, med exempelvis sjöfart i handelssystemet ETS och utfasning av fossila bränslen i FuelEU Maritime samt för lastbilstransporter som får skärpta emissionskrav och ska omfattas av handelssystemet ETS2.

Generellt bär varken godstrafik med järnväg, sjöfart eller med lastbil sina beräknade externa kostnader inom svenskt territorium. Enligt beräkningar utförda av Trafikanalys är internaliseringsgraden för trafikens externa effekter i Sverige förhållandevis låg, men högst för järnvägstransporter (knappt 50 procent) därefter lastbilstransporter på landsväg (drygt 30 procent) och lägst sjötransporter (knappt 30 procent) och då är inte externa effekter för utrikestrafik med sjöfart utanför svenskt territorialvatten beaktad.²

Artikel 3a, sidan 27 svensk version

Naturvårdsverket har svårt att bedöma om intermodala transporter med just sjöfart generellt medför klimat- och miljöördelar. Vid överflyttning till viss sjöfart kan, även vid oförändrade sammanlagda transportavstånd, utsläppen öka. Särskilt gäller detta överflyttning av rullande gods till Ro-Ro fartyg (enbart rullande gods) och Ro-pax fartyg (rullande gods och passagerare). Intermodala sjötransporter med denna typ av fartyg till och från svenska hamnar är vanliga och har ofta utsläpp av växthusgaser i samma nivå eller högre än med lastbil per fraktad enhet (gCO₂e/tonkm).³ Även vad gäller utsläpp av andra luftföroreningar såsom kväveoxider och partiklar är det mer ofördelaktigt med transport i fartyg för rullande gods per transporterad enhet än med lastbil.

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Björn Risinger efter föredragning av avdelningschef Marie Uhrwing.

² Trafikanalys. Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader för 2022.

<https://www.trafa.se/etiketter/transportovergripande/transportsektorns-samhallsekonomiska-kostnader-for-2022-13711/>

³ Sjöfartsverket. CO₂-emissioner från sjöfarten till och från Sverige. Version 2023-07-05.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit projektledare Jenny Oltner samt handläggarna Per Andersson och Annemay Ek.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

För Naturvårdsverket

Björn Risinger

Marie Uhrwing

Kopia till:

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Kn.remissvar@regeringskansliet.se