

Yttrande över remiss av EU-KOMMISSIONENS FÖRSLAG OM ÄNDRING AV DIREKTIV 92/106/EEG OM INTERMODAL TRANSPORT

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har uppmanats avge yttrande över rubricerade remiss.

VTI instämmer i att det krävs åtgärder för att uppnå de uppsatta klimatmålen i godstransport-sektorn. I den mån det finns möjlighet att effektivt undanröja tekniska och administrativa hinder för intermodala godstransporter ser vi det generellt som positivt. Det finns emellertid en hel del problem och oklarheter med förslaget och vi utvecklar dessa nedan.

Utvecklade synpunkter:

- VTI anser att den uppskattade minskningen av de externa kostnaderna på 15,3 miljarder Euro under perioden 2025–2050 är mycket optimistisk mot bakgrund av erfarenheterna i Sverige (bland annat ECO bonus 2018–2022)¹ och internationellt². Vidare bör man ha i minnet att vägtransporterna har och fortsätter effektiviseras. Exempelvis visar Johansson et al. (2021)³ att styrmedel för att flytta godstransporter från väg till järnväg och sjöfart som ett sätt att reducera CO2-utsläppen får sämre effekt över tid med anledning av en ökad grad av elektrifiering av vägtransporterna och en högre inblandning av biodrivmedel i lastbilsdiesel. I realiteten har det således visat sig svårt att flytta över gods från väg till andra trafikslag och det har under de senaste decennierna till och med skett en överflyttning till väg från andra trafikslag trots ansträngningar för överflyttning åt andra hållet. Det beror främst på att valet av transportmedel i huvudsak bestäms av logistiska krav som i sin tur bestäms av varuvärden och tidsvärden för gods. Och varuvärden och tidsvärden ökar över tid. Ytterligare en förklaring är att lastbilstransporterna har effektiviserats. I Sverige tillåts till exempel sedan 1 december 2023 34,5 m långa lastbilar, mot tidigare 25,25 m, på ett utpekad vägnät.⁴
- Beskrivningen att järnvägs- och sjötransporternas externa kostnader i högre grad är internaliserade jämfört med vägtransporternas externa kostnader rörande godstransporter är betydligt mer komplext än vad som framställs. Bilden förändras om – vilket vi framhåller som konsekvent - ”Miljökompensationen” (budget 550 miljoner kr per år 2021–2025) som

¹ <https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1802038/FULLTEXT01.pdf>

² https://www.oecd-ilibrary.org/transport/mode-choice-in-freight-transport_3e69ebc4-en

³ <https://vti.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A1569889&dswid=7453>

⁴ <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/nationella-nyheter/2023/november/nu-tillater-trafikverket-345-meter-langa-lastbilar/>

ska stärka järnvägens konkurrenskraft och "Klimatkompensationen" (2023 och 2024: 300 miljoner kr per år) som ska stärka sjöfartens konkurrenskraft inkluderas i beräkningen som de subventioner de är.

- Internaliseringsgraden och problemet med externa effekter utöver klimatutsläppen ändras om de externa effekterna för vägtrafiken prissätts. Det skulle vara den mest effektiva lösningen och stimulera incitamentet att flytta över till intermodal transport. Ett konkret exempel är implementering av kilometerskatter för lastbilar i Sverige.
- VTI tolkar förslaget som motiverat utifrån klimatutmaningen, men det är en aning oklart i vilken grad överflyttningen enligt kommissionen är önskad även utifrån andra externa effekter såsom trafiksäkerhet, trängsel, buller och luftföroreningar. För att minska vägtransporternas klimateffekt finns det andra styrmedel inom fit for 55 och det är svårt att se hur effekten av dem och det här förslaget hänger ihop.
- För att järnväg ska vara ett realistiskt alternativ, med tanke på tid och kostnad för omlastning, måste transportsträckan vara längre än 300 km (Trafikanalys, 2016)⁵. Den svenska årliga lastbilsundersökningen visade att endast 8 procent av den inrikes transporterade godsvolymen transporteras över 300 kilometer (Trafikanalys, 2016). Lastbilstransporter längre än 300 km fraktar dessutom främst gods som inte lämpar sig för järnvägstransport på grund av höga varuvärden och tidsvärden (alltså logistiska krav), se även VTI rapport 1058/2020⁶. Att valet av trafikslag huvudsakligen drivs av logistiska krav (som i sin tur bestäms av varuvärden och tidsvärden) kan därmed förklara varför andelen godstransportarbete per transportmedel är så stabilt över tiden både i Sverige och i EU.
- Dessutom, enligt Littlejohn and Proost (2022)⁷, är det svårt att ytterligare öka lastfaktorn (som idag i genomsnitt är runt 70% i EU) eftersom lastbilar ofta är dedikerade till att transportera en viss typ av vara och lastfaktorn främst bestäms av sändningsstorlek, typ av vara och just-in-time-praxis. De påpekar att transportören redan har starka incitament att söka efter en returlast eftersom transportören måste betala för chauffören, bränslet och leasingen av en tom lastbil.

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Till yttrandet har professor Maria Bratt Börjesson, senior utredare Petra Stelling och utredningsledare Inge Vierth bidragit. Yttrandet har sammanställts av forskningschef Jan-Erik Swärdh.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

⁵ https://www.trafa.se/globalassets/pm/2016/pm-2016_13-alternativ-finansiering-av-infrastruktur.pdf

⁶ <https://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:1469181/FULLTEXT01.pdf>

⁷ <https://doi.org/10.4000/rei.11641>