

Yttrande över Elvägsutredningens betänkande (SOU 2021:73) för statliga elvägar

Statens väg- och transportforskningsinstitutet, VTI, har uppmanats att yttra sig över rubricerad remiss.

VTI understryker i huvudsak utredningens förslag till hur en reglering av statliga elvägar kan utformas och hur vägnars drift och underhåll kan finansieras även om förutsättningarna för elvägar och samspelet med alternativ till statliga elvägar är osäkra.

VTI lämnar specifika synpunkter till utformningen av brukaravgiften och konsekvensanalysen.

Brukaravgifter

VTI stödjer utredningens förslag till brukaravgifter som komplement till infrastrukturavgifterna. VTI anser också att den föreslagna brukaravgiften per överförd kWh är överlägsen en brukaravgift per fordonskilometer. Meningen ”Utöver brukaravgiften ska brukaren betala för det drivmedel som används. S.183”) borde vara fel.

VTI håller med om att brukaravgifter motiveras med finansieringsargumentet. Låga brukaravgifter för elvägsystemet (inkl. vägen som elvägsanläggningen är monterad på) ger incitament till att öka trafikvolymen av elbilar och användningen av elvägladdningen vilket leder till lägre infrastrukturkostnader per lastbil. Ur internaliseringsperspektivet kan det dock vara angeläget att minska trafikvolymen av alla lastbilar för att minska vägsitage, olyckor, buller mm. VTI undrar om det vid en stor satsning på elvägar finns motsättningar mellan ambitionerna att öka respektive minska lastbilstransporternas trafikvolym. En annan fråga är om/hur mycket låga brukaravgifter för elvägar påverkar konkurrensytan mot järnväg. Brukaravgifterna borde helst utformas så att de gynnar övergången till eldrift men inte missgynnar järnvägstransporter som har en högre energieffektivitet än lastbilar.

Den övergripande principen är att de externa kostnaderna skall internaliseras för samtliga trafikslag; det specifika med elvägar är att det krävs nyinvesteringar i infrastrukturen och att intäkterna från brukaravgifterna beror på nyttjandet av infrastrukturen (som beror på nivån av brukaravgifterna relativt nivån på andra laddalternativ). Det krävs således en avvägning av hur stor del av kostnaderna som ska belastas brukarna idag jämfört med längre fram (utredningen föreslår att kostnadstäckningen ska baseras på 15 år, och nyttjandegraden ska öka under tiden). Det är och kommer att vara svårt att separera underhållskostnader för vägen som orsakas av elvägsanläggningen för de fyra konkurrerande

tekniska alternativen som beskrivs i utredningen. Det är viktigt att vid teknikvalet ta hänsyn till både investeringskostnader och underhålls- och avvecklingskostnader.

Det är givet att utformningen av brukaravgiften bör utvecklas i relation till infrastrukturavgifter och andra avgifter; det är dock inte uppenbart vad som avses med ”nödvändigheten att anta ett systemperspektiv (s.222)”.

Konsekvensanalysen

En fullständig konsekvensanalys av utredningens förslag är inte möjligt eftersom det inte ska föreslås i vilken omfattning eller var elvägar ska byggas och att olika förutsättningar är oklara i dagsläget.

VTI anser att det skulle ha varit värdefullt att kartlägga de säkra och osäkra elementen i en konsekvensanalys, vilka faktorer som påverkar dessa element och hur elementen påverkar det samhällsekonomiska utfallet och olika aktörer.

Ett centralt element är efterfrågan, dvs. utvecklingen av antalet och typ av elvägsanvändare över tid och fördelningen geografiskt. Utredningen bedömer att elvägar kan förhindra flaskhalsar avseende laddning där mark för stationära laddstationer är begränsad. VTI saknar en analys av hur Battery Swapping för tunga fordon och den snabba batteriutvecklingen generellt kunde bidra till mer laddningskapacitet. Battery Swapping har som laddning under färd fördelar jämfört med stationär laddning.

VTI saknar även en analys av vilka faktorer som påverkar företagets och hushållens betalningsvilja och referenser till ekonomiska styrmedel som ska främja betalningsviljan och som belastar de statliga finanserna. I utredningen är det på flera ställen oklart om analyserna avser enbart tunga lastbilar eller samtliga lätta och tunga vägtransportfordon.

När det gäller de statsfinansiella effekterna skulle det behöva förtydligas vilka skattefinansieringar som används som utgångspunkt i konsekvensanalysen. Överflyttningen från bensin- och dieseldrivna till eldrivna fordon leder ju tentativt till lägre skatteintäkter.

Slutligen skulle VTI vilja framföra att betänkandet innehåller många upprepningar och att det hade varit en fördel att hänvisa till tidigare textavsnitt.

Beslut i detta ärende har tagits av generaldirektör Tomas Svensson. Föredragande har varit stabsdirektör Åsa Aretun och utredningsledare Inge Vierth. I beredningen har även följande medarbetare deltagit: forskare Lisa Björk, professor Maria Bratt Börjesson och forskningschef Björn Kalman.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI