



SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

YTTRANDE

2014-10-16 Ärendenr:
NV-05858-14

Näringsdepartementet

Via mail:
n.registrator@regeringskansliet.se**Remiss av rapporter från Trafikverket och Transportstyrelsen om tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet (N2014/3453/TE; N2014/3454/TE)****Naturvårdsverkets ställningstagande**

Naturvårdsverket välkomnar förslaget, eftersom det kan bidra till att minska vägtransportsektorns utsläpp av koldioxid. Längre fordon gör emellertid att även kostnaderna för vägtransporter minskar. En indirekt effekt kan därför bli att överflyttningen av godstransporter till andra mer energieffektiva transportslag, som sjöfart och järnväg, motverkas. Naturvårdsverket anser att denna rekyleffekt ska hanteras genom en skärpning av andra styrmedel för godstransporter på väg, t.ex. en differentierad kilometerskatt.

Skäl

Naturvårdsverket välkomnar förslaget att tillåta tyngre och längre fordon på det allmänna vägnätet, då det kan bidra till att minska vägtransporternas koldioxidutsläpp. Att längre fordon för godstransporter verkligen leder till minskad klimatpåverkan är dock långt ifrån självklart. Längre fordon reducerar inte bara utsläppen per transporterat ton gods, utan även kostnaderna för godstransporter; det vill säga förändringen gör att godstransporter på väg gynnas relativt transporter till sjöss och på järnväg. De båda senare är avsevärt mer energieffektiva och har lägre klimatbelastning än vägtransporter. Överflyttning av gods från väg till sjöfart och järnväg är därför en av grundstenarna för att nå låga klimatgasutsläpp i transportsektorn.

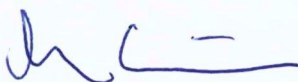
Naturvårdsverket anser att det är mycket angeläget att relativpriserna mellan olika transportslag inte blir snedare ur klimatsynpunkt. Strävan bör vara att varje transportslag ska stå för sina egna miljökostnader, i enlighet med principen om att förorenaren betalar (PPP). Förslaget med längre fordon måste därför

kompletteras med styrning som förhindrar att vägtransporterna gynnas på ett oönskat sett relativt transporter på järnväg och till sjöss. Riksdagen, EU-kommissionen med flera har uttalat sig för principen att varje trafikslag ska betala kostnaderna för sina externa effekter såsom klimatpåverkan, luftföroreningar, buller, vägsitage, olyckor etc. De samhällsekonomiska kostnaderna för de tunga godstransporterna på väg är dock, enligt Trafikanalys, långt ifrån fullt internaliserade, vilket bidrar till ett överutnyttjande av godstransporter på väg¹.

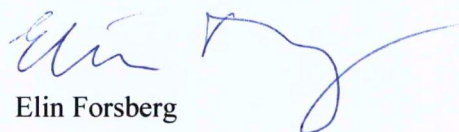
Det finns ett styrmedel som förefaller särskilt lämpligt att använda för att samtidigt hantera att tillåtligheten för längre fordon förändrar relativpriserna, och att vägtransporternas kostnader inte är fullt internaliserade. Det är ett styrmedel som upprepade gånger rekommenderats av Trafikverket och Naturvårdsverket samt av flera statliga utredningar, senast utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) – nämligen en kilometerskatt för tunga fordon. En sådan kilometerskatt bör differentieras både geografiskt och tidsmässigt för att återspegla de verkliga samhällsekonomiska kostnaderna för tunga transporter. Teknik för att genomföra denna differentiering finns idag tillgänglig. En sådan differentiering kan också avsevärt minska den orättvisa kostnadsbelastning som framför allt skogsindustrin menar skulle drabba dem om en icke differentierad kilometerskatt skulle införas.

Beslut om detta yttrande har fattats av avdelningschefen Martin Eriksson. Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit enhetschefen Gunilla Sallhed samt handläggarna Mats Björnell och Elin Forsberg, föredragande.

För Naturvårdsverket



Martin Eriksson



Elin Forsberg

¹ Enligt Trafikanalys kan externa effekter till en kostnad av 20-30 kronor per mil vara icke internaliserade. Se Transportsektorns samhällsekonomiska kostnader, Trafikanalys Rapport 2012:3.