

YTTRANDE

2019-10-03 Ärendenr:
NV-04583-19

Infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

i.remissvar@regeringskansliet

Yttrande över Trafikverkets rapport – Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter
(I2019/01058/TM)

Sammanfattning

Naturvårdsverket tillstyrker ett införande av längre lastbilar, men anser att det bör kombineras med ett parallellt införande av lämpliga styrmedel för tunga vägtransporter, som till exempel en geografiskt differentierad kilometerskatt. Detta för att väga upp de ekonomiska fördelar som annars ges åt lastbils-transporter. De vägsträckor som Trafikverket föreslår i ett första skede, som särskilt lämpliga för längre lastbilar, sammanfaller i hög grad med järnvägens stambanor och löper dessutom utmed Norrlandskusten. Naturvårdsverket bedömer att detta kan motverka den överflyttning av gods till järnväg och sjöfart som troligen är en förutsättning för att klimat- och luftmålen ska kunna nås.

Naturvårdsverket har vidare inga synpunkter på de föreslagna författningsändringarna.

Naturvårdsverkets ställningstagande och skäl

Ett syfte med att införa längre lastbilar är att effektivisera och minska kostnaderna för lastbilstransporter. I Trafikverkets rapport anges även att miljön och klimatet gynnas av ett införande av längre lastbilar. Naturvårdsverket bedömer att det är troligt att utsläppen av CO₂ minskar i ett kortsiktigt perspektiv, då trafikarbetet (antalet fordon) kan minska trots att transportarbetet kan öka. På längre sikt kan det dock finnas en risk för att de minskade kostnaderna för vägtransporter, genom rekyleffekten och inducerad ny trafik, istället sammantaget leder till ökade utsläpp.

Naturvårdsverket bedömer att lägre transportkostnader kan bidra till att man över tid bygger in ett ökat transportbehov i samhället. Detta anser

Naturvårdsverket vara olämpligt, i ett läge där transporterens utsläpp av koldioxid ska minska med 70% från år 2010 till år 2030 och utsläppen av kväveoxider från transporter måste minska för att uppfylla utsläppstaken till år 2030 enligt EU:s takt direktiv. Detta samtidigt som omställningen av samhället bör innefatta mer av cirkulära system och lokalt producerade varor samt färre långväga transporter.

I Trafikverkets rapport nämns riskerna för rekyleffekter och inducerad trafik, det poängteras också att dagens kunskap om detta inte är tillräcklig. Naturvårdsverket bedömer att man generellt i analyser kan modellera den kortsiktigt inducerade trafiken, men inte den långsiktigt inducerade trafiken. Med detta avses den långsamma process som utgörs av företagsetableringar, framväxt av nya verksamheter, nya samhällen etc. vilket sker över decennier och som kan drivas bland annat av att vägtransporter är relativt billiga. Att trafiken måste minska är ett av fundamenten i strategier, i utredningar etc. för hur Sverige ska kunna klara transportsektorns klimatmål¹ och åtagande för minskade utsläpp av kväveoxider².

Naturvårdsverket stöder ett införande av längre lastbilar, då det kan öka transporteffektiviteten per enskilt fordon. Men för att undvika rekyleffekter anser Naturvårdsverket att ett införande av längre lastbilar bör kombineras med lämpliga klimatstyrmedel till exempel en geografiskt differentierad kilometerskatt. Flera utredningar har tidigare pekat på behovet av detta. Kostnaderna för lastbilarnas externa effekter är enligt Trafikanalys inte fullständigt internaliserade. Detta förhållande förstärks också av att det kalkylvärde från ASEK för koldioxidutsläpp, som används i samhälls-ekonomiska analyser inom transportsektorn kommer att höjas nästa år från dagens 1,15 kr per kg CO₂ till 7 kr per kg CO₂.

Naturvårdsverket anser att ytterligare ett skäl för införande av klimatstyrmedel är att de vägsträckor som enligt Trafikverket i ett första skede bör tillåtas för längre lastbilar i hög grad löper i princip parallellt med järnvägens befintliga stambanor och löper dessutom utmed Norrlandskusten. Detta kan leda till att järnvägen och sjöfarten får ännu svårare att konkurrera med vägtrafiken.

Naturvårdsverket instämmer i Trafikverkets bedömning att ytterligare utredningsarbete behövs innan man kan införa längre lastbilar. Det behöver framför allt utredas hur det påverkar överflyttningen mellan olika trafikslag. Naturvårdsverket bedömer att det kan vara så att längre lastbilar långsiktigt kan vara samhällsekonomiskt motiverade, framför allt där möjligheten att använda mer energieffektiva trafikslag det vill säga järnväg och sjöfart saknas. Andra viktiga frågor som bör utredas är till exempel hur längre lastbilar kan leda till långsiktigt inducerad trafik och hur utnyttjandet av längre lastbilar bättre underlättar för intermodala godsflöden.

¹ SOU (2013) Fossilfrihet på väg; SOU (2016) En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige; Energimyndigheten (2017) Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet ER 2017:07.

² Naturvårdsverket (2019) Luftvårdsprogrammet - förslag till strategi för renare luft i Sverige, Skrivelse från Naturvårdsverket till Regeringen.

Naturvårdsverket anser även att det bör utredas hur längre lastbilar förhåller sig till den förestående elektrifieringen av större vägar. Även dessa vägar verkar delvis sammanfalla med de vägsträckor som i ett första skede föreslås för längre lastbilar.

Naturvårdsverket har vidare inga synpunkter på de föreslagna författningsändringarna.

Beslut om detta yttrande har fattats av generaldirektören Björn Risinger.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit avdelningschefen Martin Eriksson, föredragande, enhetschefen Gunilla Sallhed samt handläggarna Elisabeth Öhman och Mats Björsell.

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.

Björn Risinger

Martin Eriksson

Kopia till:
Miljödepartementet