

Remissyttrande
Kontaktpersoner i detta ärende
Fredrik Svensson
070-699 55 44
fredrik.svensson@akeri.se

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV TRAFIKVERKETS REDOVISNING AV REGERINGENS UPPDRAG ATT FÖRESLÅ HUR EN FÖRLÄNGD OCH BREDDAD EKOBONUS KAN GENOMFÖRAS, I2022/00618

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 000 medlemsföretag, som tillsammans sysselsätter cirka 35 000 motorfordon, åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sveriges Åkeriföretag tackar för möjligheten att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Sammanfattning

Sveriges Åkeriföretag ser positivt på intermodala lösningar men det är mycket olyckligt att olika transportslag ställs mot varandra i det presenterade förslaget snarare än att fokusera på hur alla trafikslag kan effektiviseras och samverka på bästa möjliga sätt. Förslaget saknar en tydlig utredning kring kostnadseffektiviteten för breddad ekobonus i relation till andra sannolikt effektivare åtgärder att minska utsläppen av växthusgaser för godstransporter, exempelvis satsningar på tyngre och längre fordon, förnybara drivmedel och elektrifiering av godstransporter på väg. Sveriges Åkeriföretag anser därför inte att breddad ekobonus bör införas då stödet fokuserar på fel saker och därmed är ett ineffektivt sätt att driva klimatarbetet framåt som tar resurser från viktigare åtgärder för omställningen av transportsektorn.

- Olika transportslag bör ej ställas mot varandra, alla trafikslag behövs och kompletterar varandra mer än de konkurrerar. Att utgå ifrån ej körda mil med lastbil för beräkning av stöd via breddad ekobonus är ett undermåligt sätt att uppskatta transporteffektivitet och klimatnytta vid överflyttning eller intermodala transporter. Fler aspekter behöver tas hänsyn till för att ge en mer rättvisande bild av nyttan med transportupplägget.
- Hänsyn bör tas till vilket drivmedel som används i de vägtransporter som ersätts vid överflyttning till sjöfart eller järnväg om en rättvisande jämförelse av klimatpåverkan för de olika transportuppläggen ska kunna erhållas. Att endast utgå ifrån att bränsleålet för de vägtransporter som ersätts ska vara aktuell diesel B7 Swe blir missvisande.
- Kostnadseffektiviteten för breddad ekobonus bör sättas i relation till andra åtgärder som minskar klimatpåverkan från godstransporter, såsom högre andel förnybara drivmedel och ökad grad av elektrifiering för vägtransporter samt effektivisering genom tyngre och längre fordon m.m.
- En internationell utblick kring godsflöden är viktig eftersom godstransporter ofta är en del av internationella logistikflöden, inte minst inom sjöfarten, men detta saknas i förslaget. Det finns stor potential att transportera importerat gods längre sträckor via järnväg och sjöfart genom att ställa krav på att beställningen av transporten ska vara intermodal och därmed undvika att gods lastas av i förtid utan istället transporteras så nära slutdestinationen som möjligt.
- Om stöd ska utbetalas bör det vara tydligt utifrån vilka prioriteringar som urvalet av projekt görs, något som här är otydligt. En analys av samhällsekonomisk lönsamhet vid utvärdering av vilka projekt som kan få stöd är något som saknas i förslaget.
- Driftskostnader och samhällsekonomisk nettonuvärdeskvot NNI för att hantera ett ekobonussystem med utredning, regler, ansökningar, bedömningar, dokumentation, utbetalningar, kostnader, miljöeffekter m.m har inte redovisats.

Bakgrund

Breddad ekobonus är ett stödsystem som syftar till att främja överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart och underlätta för intermodala godstransporter, för att därigenom skapa positiva effekter på transporternas sammanlagda energieffektivitet och klimatpåverkan. De projekt som beviljas stöd ska bidra med en positiv klimatnytta och stödet ska endast utgå vid en betydande minskning av växthusgaser, vilket i det här fallet definieras som en reduktion av växthusgasutsläppen med 20 % i förhållande till motsvarande transport med tung lastbil. Breddad ekobonus baseras på det transportarbete i tonkilometer som det överflyttade godset skulle ha transporterats på lastbil inom Sverige multiplicerat med en överflyttningfaktor som utgörs av differensen i externa kostnader mellan tung lastbil med släp och järnväg eller sjöfart. För volymbaserat gods eller om vikten på godset är okänt kan transportarbetet beräknas utifrån ett schablonvärde för godsvikten.

Allmänna synpunkter

Sveriges Åkeriföretag instämmer i att man bör sträva efter ett effektivt nyttjande av transportsystemets samlade resurser som tar höjd för ökad energieffektivitet och minskad klimatpåverkan både nationellt och internationellt. Potentialen för överflyttning av gods från väg till järnväg i Sverige är mycket liten då mycket av godset på väg är relativt kortväga eller på andra sätt av sådan art att det lämpar sig dåligt för överflyttning. Samtidigt är det på många håll fullt på spåren, medan sjöfarten hittills har lägst andel förnybara drivmedel och eldrift av de transportslag som omfattas. Det är därför ytterst tveksamt om 100 miljoner kronor från skattemedel bör användas till breddad ekobonus för att en mindre mängd gods ska styras över till transport via tåg eller båt.

En viktig del i att öka effektiviteten i transportsystemet är att gods som importeras via sjö eller järnväg fraktas så nära slutdestinationen som möjligt, för att därefter köras den sista delen av transporten till slutdestinationen med lastbil. Tillsammans med Tåg företagen har Sveriges Åkeriföretag pekat på att mängder av gods lyfts av i förtid när det kommer till Sverige då det i regel är avsändaren som betalar transporten och begreppet ”fritt levererat” gör att speditörerna väljer billigaste leverantören i kedjan.

Järnväg, sjöfart och multimodala transporter kan vara ett energieffektivt och klimatsmart sätt att transportera gods, men det är olyckligt att utredningen i detta fall på många sätt ställer olika transportslag mot varandra och ger bonus utifrån mil som inte körts med lastbil snarare än att försöka hitta mer träffsäkra sätt att styra mot maximal klimatnytta till en så låg samhällsekonomisk kostnad som möjligt. Alla trafikslag behövs och kompletterar varandra mycket mer än de konkurrerar. Åkerier, tågoperatörer och rederier bör därför i stället i konkurrens fokusera på att genomföra effektiva transporter och samverka mellan trafikslagen där det på egna meriter anses lämpligt.

Beräkning av klimatnytta

Överflyttning ger inte per automatik förbättrad klimatnytta. Om ekobonusen stimulerar överflyttning från t.ex. lastbilar som drivs med el, vätgas eller förnybara drivmedel (HVO, RME, biogas etc) till fossildrivna fartyg eller tåg kan effekten sannolikt bli negativ för klimatet. Det är därför bra att det i förslaget för breddad ekobonus ställs krav på att överflyttning ska påvisa en ökad energieffektivitet och att klimatnyttan ska överstiga 20 % i förhållande till existerande vägtransport.

Tyvärr haltar dock tillvägagångssättet för beräkningen av klimatnyttan. En viktig aspekt är att hänsyn inte tas till vilket drivmedel eller typ av drivlina som används för den vägtransport som ersätts utan i stället anges det att bränsleval för vägtransport ska vara aktuell diesel B7 Swe (reduktionspliktsdiesel). Detta innebär att lastbilstransporter där åtgärder vidtagits för att minska växthusgasutsläppen inte kan tillgodoräkna sig dessa utsläppsminskningar i beräkningen för stöd inom ramen för breddad ekobonus utan i stället tillskrivs ett högre klimatavtryck än de faktiskt har. Klimatberäkningarna bör därför i största möjliga mån utgå ifrån aktuellt drivmedel i de vägtransportfordon som ersätts, och endast om dessa uppgifter inte kan inhämtas bör reduktionspliktsdiesel B7 anges.

Att beräkna klimatnyttan för överflyttning i huvudsak utifrån hur många körda mil med lastbil som kan undvikas som utgångspunkt ger inte en fullständig bild av vilken klimatnytta som överflyttningen skapar, utan energieffektivitet och klimatnytta bör ses i ett bredare perspektiv och fler aspekter beaktas. Nyttan av överflyttning bör också jämföras med åtgärder för att minska utsläppen från de vägtransporter som avses att ersättas, exempelvis genom att introducera längre och tyngre fordon som ökar vägtransporternas effektivitet och att byta till fordon som drivs med el, vätgas eller biodrivmedel som ger lägre växthusgasutsläpp än reduktionspliktsdiesel.

Otydlighet kring prioriteringar och kostnader för systemet.

Trafikverket anger att de ”kommer att fördela medlen mellan dessa olika kategorier utifrån de grunder för prioritering som Trafikverket tar fram. En sådan prioritering kan se olika ut över åren.” De anger även att ”Projektet kommer att prioriteras utifrån en samlad bedömning mellan överflyttningspotential och klimatnytta per stödkrona”. För att få ett effektivt nyttjande av avsatta medel och därmed en så hög samhällsekonomisk nytta som möjligt bör det finnas en tydlig prioritering kring vad som önskas uppnås inom ramen för breddad ekobonus om systemet införs. Om stöd ska utbetalas bör det ges till de åtgärder som har bäst förutsättningar att bidra till samhällsnytta.

I förslaget saknas uppgifter om förväntade driftskostnader och samhällsekonomisk nettonuvärdeskvot NNI för att hantera ett breddat ekobonussystem med utredning, regler, ansökningar, bedömningar, dokumentation, utbetalningar, kostnader, miljöeffekter m.m. vilket gör det svårt att bedöma kostnadseffektiviteten och nyttan med systemet.

Utformningen av breddad ekobonus och otydligheter i hur projekt som ansöker om stöd inom ramen för breddad ekobonus prioriteras och bristande uppgifter kring kostnadsbilden för systemets hantering medverkar till att Sveriges Åkeriföretag avvisar förslaget.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Infrastrukturdepartementets förfogande även i framtiden i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.

Med vänlig hälsning



Fredrik Svensson
Hållbarhetsansvarig