

Analysavdelningen
Enheten för energimarknader och tillförsel
Julia Hansson
016-544 23 38
julia.hansson@energimyndigheten.se

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande angående Europeiska kommissionens Vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem

Energimyndighetens ställningstagande

Energimyndigheten finns inte med på listan över remissinstanser för denna Vitbok för transportområdet men eftersom den berör myndighetens arbetsområde har myndigheten valt att sammanställa följande yttrande. Med anledning av den korta tid myndigheten haft till sitt förfogande är synpunkterna av mer principiell karaktär och omfattar endast i mindre utsträckning enskilda förslag/initiativ.

Energimyndigheten anser att för att nå ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem måste detta system som helhet bli energieffektivare och andelen förnybar energi öka, både genom effektivare fordon och genom val av effektivare transportsätt för personer och gods. Eftersom den presenterade färdplanen omfattar dessa frågor anser Energimyndigheten att den är ett viktigt steg i arbetet med omställningen av transportsystemet. Vitboken innehåller många bra förslag och visar på ett brett synsätt. Energimyndigheten har dock följande synpunkter på kommissionens förslag.

Specifika synpunkter

Generellt kan konstateras att färdplanen förutsätter betydande förändringar inom det nuvarande transportsystemet. Den stora frågan är hur dessa ska komma till stånd och hur vi ska försäkra oss om att EU kommer att nå de uppsatta målen.

Energimyndigheten bedömer vidare att det inte är möjligt att utvärdera målet om en minst 60 % minskning av växthusgasutsläppen från transportsektorn fram till 2050 (jämfört med 1990, punkt 6). Mycket kan förändras i samhället till 2050 vilket innebär att 60 % både kan vara en under- eller överskattning av det som krävs. I allmänhet förordar myndigheten ett övergripande sektors-gemensamt mål men anser att det är centralt att styra mot en omställning av transportsektorn. Det är då viktigt att styrmedlen utformas så att de även stödjer tekniker som har potential att bli kostnadseffektiva på sikt.

Energimyndigheten skulle överlag föredra att tala om tillgänglighet istället för rörlighet, eftersom tillgänglighet är ett bättre mått på ett välfungerande transportsystem.

Energimyndigheten skulle också vilja se mer diskussion och förslag kring behovet och betydelsen av beteendeförändringar för omställningen i transportsektorn. Till exempel är det viktigt att underlätta för medborgarna att använda mer hållbara transportsätt genom förbättrad information. Utvecklingen av transportbehovet i sig och möjligheten att förändra det skulle också kunna diskuteras mer.

Enligt färdplanen är samordning på EU-nivå av avgörande betydelse (punkt 16 och 45) vilket signalerar att EU vill ta ett större ansvar för transportsystemet. Energimyndigheten anser att det är viktigt att överväga vad som ska samordnas och för vilka områden medlemsstaterna själva ska få styra. Därtill är det också viktigt att noga överväga vilka aspekter som ska detaljstyras. Till exempel är det angeläget med harmonisering av regelverket inom järnvägsområdet och av vägavgiftssystem (infrastrukturavgifter) för tunga lastbilar. Energimyndigheten är dock exempelvis mer tveksam till en obligatorisk strategi för städer av en viss storlek eller obligatorisk uppbyggnad av infrastruktur för att nå överflyttningssmål såvida de inte rymmer en viss frihetsgrad kopplat till städernas och medlemsstaternas egna förutsättningar. Generellt sett kan till exempel kostnader för att införa olika åtgärder variera betydligt beroende på var och i vilken utsträckning de genomförs. Överlag anser Energimyndigheten att generella styrmedel såsom skatter och olika marknadsbaserade system har hög effektivitet. Men även andra styrmedel i form av till exempel bidrag eller informations och märkningsinsatser kan vara motiverat och fungerande i olika sammanhang.

Om målet för transporter i städer (avsnitt 2.5) ska nås bedömer Energimyndigheten att vissa befintliga styrmedel och regelverk kan behöva förändras eftersom de främst ser ut att leda till utveckling av fordon med konventionella drivlinor istället för energieffektivare fordon med alternativa drivmedel. Styrmedlen bör, som tidigare nämnts, stödja tekniker som har potential att bli kostnadseffektiva på sikt. Mer resurser för utveckling av alternativa drivmedel kommer också att krävas, vilket inte nämns i färdplanen. Att bygga upp ny infrastruktur tar dessutom tid och är kostsamt.

Energimyndigheten upplever inte att fragmenteringen av forsknings- och utvecklingsarbetet i Europa är något problem inom området förnybar energi (punkt 24, Bilaga 1). Snarare är det viktigt att ta hänsyn till lokala och nationella förutsättningar även här.

Energimyndigheten förordar användning av energieffektivitet för fordon (kWh/km) istället för koldioxidutsläpp från fordon, vilket föreslås i Bilaga 1 (punkt 26, påverkar även punkt 28 och 29). Eftersom ett fordon's totala koldioxidutsläpp bestäms först vid användning av drivmedel ser Energimyndigheten svårigheter med att använda koldioxidutsläpp från fordon som mått. Koldioxidutsläppen för de bilar som i praktiken drivs med biodrivmedel borde anpassas utgående från principen i EU:s direktiv för användning av förnybar energi (direktiv 2009/28/EG). Detta kräver dock antaganden om vilket

biodrivmedel det är och hur det är framställt (samt tankningsgrad vid beräkning av koldioxidavtryck). Energieffektiviteten är central oavsett drivmedel.

Slutligen bedömer Energimyndigheten att det finns en potentiell målkonflikt mellan den efterfrågade utvecklingen av både lättare fordon och fordon som inte drivs med konventionella bränslen (punkt 30 och 32) och målen för trafiksäkerhet (avsnitt 2.5 och punkt 16, Bilaga 1). Detta eftersom elfordon och hybridfordon åtminstone i dagsläget är tyngre än konventionella fordon.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektören Tomas Kåberger. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit avdelningscheferna Anneli Eriksson, Zofia Lublin, Andres Muld, Birgitta Palmberger och Mattias Eriksson, utvecklingsdirektören Lars Guldbrand, verksjuristen Mattias Carlquist samt handläggaren Julia Hansson, den sistnämnde föredragande.


Tomas Kåberger

Julia Hansson