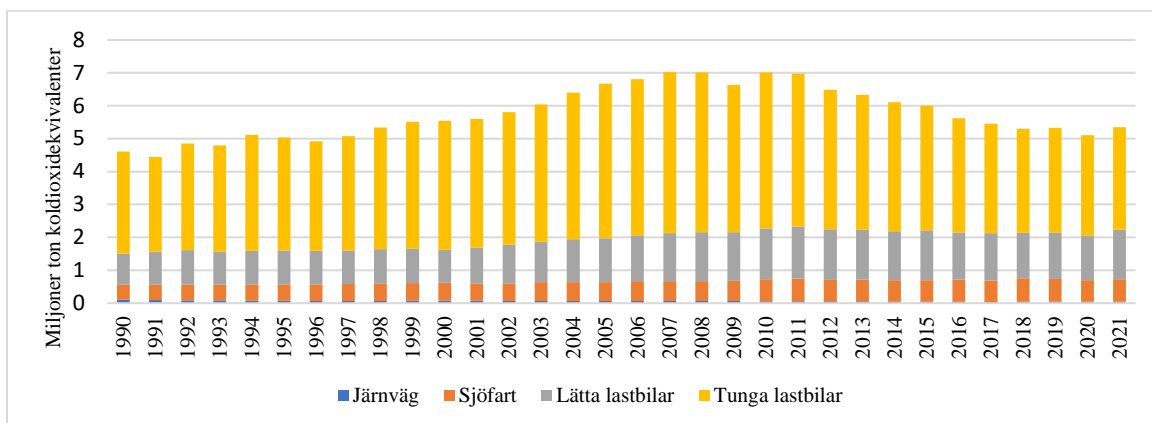


Effektivitet av prissättning vid minskning av klimatpåverkan i godstransportsektorn

Saana Ollila, VTI

Projektet är ett doktorandprojekt som syftar till att studera effektiviteten av styrmedel för att minska utsläppen inom sjöfart och godstransportsektorn.



Utsläpp av växthusgaser från inrikes transport. Källa: Naturvårdsverket (2023)

EU-kommissionens Fit for 55-paket kommer att genomföras genom att inkludera fler utsläpp i EU-ETS, men även genom en rad nationella åtgärder, såsom prissättning och infrastruktur, samt internationella åtgärder, såsom regleringar av standarder för bränslen och fordon inom godstransportsektorn. På lång sikt kommer en ökning av koldioxidutsläppspriset att öka investeringarna i renare och mer effektiva teknologier. Men det återstår bara sju år till 2030 - och ur detta perspektiv är tiden ofta för begränsad för en fullskalig implementering av nya teknologier (som nya fartyg och elektriska lastbilar). Uppsatserna studerar effektiviteten av prissättning vid minskning av klimatpåverkan i godstransportsektorn från olika perspektiv och strävar efter att svara på hur godstransportsektorn anpassar sig till ett ökat pris på koldioxid på kort sikt

Hittills har två anpassningsmekanismer studerats. I den första artikeln utforskar vi effekten av bränslepriset på segelhastigheten för fartyg som opererar i Östersjön. I den andra artikeln undersöker vi effekten av optimal prissättning på modalandelar för järnväg, väg och sjötransport i Sverige. Båda artiklarna indikerar att en välfärdsoptimal prissättning endast har små effekter på segelhastigheterna och modalandelarna inom godstransporten på kort sikt. Detta tyder på att det är relativt kostsamt att minska koldioxidutsläppen på kort sikt inom dessa sektorer.

I den första artikeln uppskattas bränslepriselasticiteter för hastigheten för fartyg som opererar i Östersjön. Att minska segelhastigheten minskar bränsleförbrukningen på grund av det icke-linjära förhållandet mellan bränsleförbrukning och segelhastigheten. Dessutom utgör bränslekostnaden den största utgiften för rederier, vilket tyder på att de bör svara på ökade bränslepriser (till exempel som svar på koldioxidprissättning) genom att minska segelhastigheten. Artikeln visar att bränslepriselasticiteterna för hastighet är asymmetriska: fartyg svarar betydligt på ökade bränslepriser genom att sänka hastigheten, men det finns ingen signifikant reaktion på minskade bränslepriser. Dessutom anpassade

fartyg som opererar i Östersjön sin hastighet till ökade bränslekostnader under perioden 2007-2012, vilket tyder på att ytterligare hastighetsreduktioner sannolikt blir små.

Den andra artikeln beräknar de välfärdsoptimala färdmedelsandelar för godstransport efter OD-par i Sverige. De välfärdsoptimala färdmedelsandelar resulterar från internalisering av alla externa kostnader genom skatter. De preliminära resultaten visar att de optimala sändingsstorlekar tenderar att vara större än de nuvarande, men att de nuvarande färdmedelsandelar generellt sett är nära de optimala. Dock varierar substitutions-effekten avsevärt mellan OD-par eftersom konkurrensen mellan färdmedel varierar betydligt med avstånd, infrastrukturutbud och varugrupp.

Inrikes transporter, utsläpp av växthusgaser [WWW Document], n.d. URL <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/> (accessed 8.1.2023).