

REMISSYTTRANDE

2024-01-25

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande över EU-kommissionens förslag om reviderat direktiv 92/106/EEG om intermodal transport (dnr LI2023/03543)

Näringslivets Transportråd har tagit del av rubricerad remiss och framför i det följande våra synpunkter. Näringslivets Transportråd är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är cirka 40 industri- och handelsföretag samt deras branschorganisationer i Sverige. Organisationens huvudmän är Skogsindustrierna, Svensk Handel och Teknikföretagen.

Inledning

Transport och fri rörlighet för varor på den inre marknaden är en av EU:s grundtankar. Eftersom det i EU:s gröna giv också påpekas att det är brådskande att nå klimatambitionerna och minska utsläppen från transporter, är det viktigt att alla trafikslag effektiviseras utifrån sina förutsättningar som en del av strategin för hållbar och smart mobilitet och dess handlingsplan.

Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant med långa avstånd både inom landet och till viktiga export- och importmarknader. För att företag inom industrin och handeln i Sverige ska kunna stärka sin konkurrenskraft och därmed bidra med jobb och resurser till välfärden, behövs väl fungerande, robusta logistikkedjor, en effektiv transportnäring, funktionell infrastruktur och ett kostnadsläge jämförbart med konkurrentländer. Konkurrenskraftigt näringsliv är en förutsättning för tillväxt, vilket ofta innebär ett ökat transportarbete. För att klimatambitionerna ska uppnås måste transportarbetet för gods kunna öka samtidigt som utsläppen ska minska. Det kräver bland annat ökad transporteffektivitet. Effektivare transporter innebär att trafikarbetet ökar i långsammare takt än transportarbetet, vilket betyder att mer gods transporteras med färre fordonsrörelser för alla trafikslag. Exempel på åtgärder som ger effektivare transporter och därigenom leder till minskad miljöbelastning är längre och tyngre fordon (så kallade högkapacitetsfordon), digitalisering och elektrifiering. Olika intermodala logistikupplägg, som omfattar vägsträckor i början och/eller slutet av transporten, kan också bidra till ökad transporteffektivitet genom att kombinera sjöfarten och järnvägens stordriftsfördelar och energieffektivitet med lastbilens tillgänglighet och flexibilitet. Transporteffektivitet bidrar också till ökad konkurrenskraft för industrin och handeln, det vill säga att ekonomi och miljö går hand i hand. Därför bör ett större fokus läggas på åtgärder som skapar förutsättningar för ett transporteffektivt samhälle i stället för att utvecklingen i huvudsak drivs på genom höjda transportkostnader.

Synpunkter på förslaget

Näringslivets Transportråd instämmer i den övergripande ambitionen i kommissionens förslag till ändring av direktiv 92/106/EEG om intermodal transport. Ändringarna syftar till att göra intermodala transporter mer effektiva och konkurrenskraftiga för att bidra till transportsektorns klimatomställning genom att öka andelen logistikupplägg där även transporter på järnväg, sjöfart och inre vattenvägar ingår. Förslaget fokuserar på att minska de intermodala transporternas externa transportkostnader med cirka 40 procent, jämfört med renodlade vägtransporter. Förslaget ställer även konkreta krav på medlemsstaterna att minska den genomsnittliga kostnaden för intermodala transporter med minst 10 procent inom 7 år.

Näringslivets Transportråd ser praktiska problem med kommissionens förslag till reviderat direktiv vad gäller beräkningen av de externa transportkostnaderna. Den beräkningsmetod som ska användas måste konkretiseras och samma metod ska användas inom hela EU. Det bör också preciseras vad den genomsnittliga kostnader för intermodala transporter ska jämföras med över tid.

För att uppnå kostnadsminskningar ska medlemsstaterna ta fram en nationell politisk plan med nationellt relevanta åtgärder för att uppnå målen i direktivet. Åtgärderna kommer att kartläggas och offentliggöras i en gemensam EU-plattform för intermodala transporter. Enligt förslaget ska ett antal digitala plattformar etableras. Bland annat en plattform som samlar godstransportinformation för kartläggning av utsläpp och transportkostnader. Näringslivets Transportråd anser att en nationell plan är klokt givet olika förutsättningar i medlemsländerna inte minst med avseende på näringslivets sammansättning och geografi. Det finns dock behov att säkerställa interoperabilitet för gränsöverskridande intermodala transporter. I Sverige bör regeringen fokusera på att effektivisera de olika trafikslagen var för sig och tillsammans i ett system för att göra intermodala lösningar mer konkurrenskraftiga. Detta bör i sin tur utgå från de behov och förutsättningar som transportköpare inom industrin och handeln har för att kunna bli framgångsrikt.

Förslaget ger möjlighet att ge stöd till åtgärder som krävs för att överbygga hinder för en intermodal transport. Näringslivets Transportråd välkomnar förslaget, eftersom det sällan handlar enbart om kostnad om en intermodal lösning inte är ett konkurrenskraftigt alternativ utan snarare om administrativa hinder, tillförlitlighet, marknadsmässiga transittider eller brister i infrastrukturen. Dessutom går det endast marginellt att åstadkomma överflyttning genom att i stället kraftigt öka kostnaderna för ett specifikt trafikslag.

Det föreslagna direktivet om intermodal transport kompletterar paketet om grönare godstransporter som presenterades tidigare under 2023. Det finns en tydlig koppling till direktiv 96/53/EG om vikt och mått för tunga vägfordon. Näringslivets Transportråd anser att det är viktigt att både påskynda omställningen till fossilfria transporter och värna om möjligheten till effektiva vägtransporter för att vara i linje med både Sveriges och EU:s långsiktiga klimatmål om nettonollutsläpp av växthusgaser. För att på bästa sätt kunna kombinera effektiva vägtransporter med andra trafikslag behöver lastbärare i möjligaste mån utgå från gemensamma standarder för att säkerställa driftskompatibilitet mellan järnväg, väg och sjöfart. Det gäller även det nationella arbetet med längre lastbilar (34,5m), där gällande regelverk avseende exempelvis A-dubbel kombinationens första trailer inte är kompatibel med de allra flesta intermodala järnvägsvagnar.

Ett annat förslag som ingår i paketet om grönare godstransporter och har koppling till förslaget om intermodala transporter är förordningen om järnvägskapacitet. Näringslivets Transportråd menar att Sverige ska se till att gränsöverskridande godstransporter på järnväg även fortsatt prioriteras när godskorridorförordningens på förhand iordningsställda tåglägen för godståg försvinner om och när förordningen avskaffas. Det är en förutsättning för att realisera nyttorna med förslaget om intermodal transport.

Dessutom har förordning om utvecklingen av ett transeuropeiskt transportnätverk (TEN-T), som också för närvarande genomgår en översyn, betydelse för utvecklingen av intermodala transporter. Hamnar och terminaler är en förutsättning för ökad intermodalitet, men det sker utan gemensamma riktlinjer och standarder för ett sammanbindande nätverk av intermodala noder, vilket kan hämma utvecklingen. Näringslivets Transportråd anser att det behövs en ökad strategisk samordning av aktörerna, som ofta är kommunala eller privata bolag, för att säkerställa en effektiv och robust transportförsörjning för näringslivet i hela landet. Det är också viktigt att värna om en fungerande marknad, där aktörerna konkurrerar på lika villkor för att skapa incitament till fortsatt utveckling.

Näringslivets Transportråd förutsätter att åtgärder som behövs för att stimulera intermodala transportlösningar beaktas i den nationella handlingsplanen och den kommande revideringen av nationella infrastrukturplanen. Det handlar om underhålls- och trimningsåtgärder i anslutning till hamnar och terminaler för att bland annat möjliggöra transporter med längre och tyngre tåg och lastbilar. Exempel på andra viktiga åtgärder är utbyggnad av laddinfrastruktur i noder och digital infrastruktur för smarta uppkopplade logistikkedjor där flöden kan synliggöras och effektiviseras.

Näringslivets Transportråd menar att det även behövs en översyn av befintliga skatter och avgifter på de olika trafikslagen, som exempelvis banavgifter och farleds- och lotsavgifter, för att stimulera utvecklingen i önskad riktning. De ökade banavgifterna för godstransporter på järnväg från och med Tågplan 2025 är ett tydligt exempel på beslut som direkt motverkar transporteffektiva godstransporter på järnväg.

Förslagen i det omarbetade kombidirektivet kan bidra till att göra intermodala lösningar mer hållbara, effektiva och konkurrenskraftiga, vilket i sin tur ökar transportköparnas incitament att välja intermodala transportlösningar.

NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD

Ted Lundström
Ordförande

Jenni Ranhagen