



Sjöfartsverkets yttrande avseende remiss av EU-kommissionens förslag om ändring av direktiv 92/106/EEG om intermodala transporter

Sjöfartsverket har tagit del av rubricerat ärende för yttrande och inspel inför regeringens slutgiltiga ställningstagande. Sjöfartsverket välkomnar förslaget, men har några synpunkter enligt nedan.

Sammanfattning

Syftet och det övergripande målet med direktivet är att skapa incitament, både ekonomiska och operationella, för att främja användningen av intermodala transporter och därigenom minska de negativa externa effekterna av godstransporter. Godstransporter med sjöfart, inre vattenvägar och järnväg kan medföra påtagligt lägre externa kostnader än vägtransporter. Genom att öka intermodala transporters marknadsandel kan de externa effekterna av transporter minskas totalt sett enligt förslaget.

Sjöfartsverket välkomnar målsättningen om att öka de intermodala transporternas konkurrenskraft genom ändring av ramverket. Det behövs dock samverkan mellan trafikslagen för att transportsystemet ska fungera effektivt och för att godstransporterna ska ges goda förutsättningar. Sjöfartsverket ser därför positivt på att direktivets tillämpningsområde utvidgas för att uppnå en större effekt med ett gemensamt tillvägagångssätt inom EU. Det krävs ytterligare analys för att få bättre förståelse för eventuella risker med och konsekvenser av förslaget på den nationella nivån.

Sjöfartsverkets synpunkter och kommentarer

Olika nationella förutsättningar kan påverka förslagens effektivitet

Med de nya förslagen i direktivet ska intermodala lösningar bli smidigare, effektivare och kostnadsmässigt lönsammare vilket i sin tur ska öka både godstransportörernas och godstransportköparnas incitament att prioritera intermodala transportlösningar. Enligt direktivet så anges att potentialen för större ökning av marknadsandelar för intermodala transporter finns främst för medellånga godstransporter. För långa transporter är intermodala alternativ redan relativt konkurrenskraftiga och för korta transporter är oftast godstransporter som enbart går på väg det bästa alternativet även ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Det är därför viktigt att verka för att åtgärder som ska främja överflyttning till intermodal transport är träffsäkra och kostnadseffektiva. En kombinerad transport enligt direktivet definieras som en intermodal transport (samma lastbärare på minst två trafikslag) som reducerar externa kostnaderna med 40 procent jämfört med att transporten bara går på väg, och är därmed berättigad till stöd.

De nya stödförslagen för intermodala transporter bygger på schabloner och snittvärden som sedan används för att sätta gränsvärden och dela ut stöd. Stödet ska sedan delas ut för specifika transportkedjor som verkar under specifika förutsättningar utifrån definitionen av en intermodal transport. Analysen bygger på genomsnittsvärden för europeiska transporters externa kostnader.

Vilka externa kostnader transporterna för med sig beror mycket på sådant som specifika utsläpp, befolkningstäthet och trafik på vägarna. Det gör att fördelarna med ökad intermodalitet i verkligheten skiljer sig mycket åt i olika delar av EU, och mellan olika transportval. Sverige särskiljer sig från många andra delar av EU då vi är glesbefolkade och har jämfört med många andra länder inte så mycket trafikstockningsproblem. Skillnaderna mellan regionerna beskrivs översiktligt i konsekvensanalysen.

Det är viktigt att göra en djupare analys som redovisar konsekvenser med svenska eller liknande förutsättningar. Om förutsättningarna är baserade på europeiska medelvärden finns en risk att direktivet får en begränsad effekt i Sverige, eller ineffektivt, med andra ord det kan bli svårt att minska de externa kostnaderna med 40 procent med våra förutsättningar.

I ett sjöfartsperspektiv lyfter förslaget att det ska användas ett snittvärde för emissioner per tonkm som ska gälla för samtliga fartyg för beräkningar av en transportkedja. Detta kan innebära en risk då utsläppen inom ett fartygssegment eller mellan olika typer av fartyg kan skilja sig mycket beroende på till exempel storleken på fartyget.

Datum
2024-01-10

Vår beteckning
23-06188

Det finns en osäkerhet om effektiviteten av förslaget. I konsekvensutredningen lyfts det fram att det inte funnits ett samförstånd bland berörda parter inom EU om nivåerna av potentiella besparingar som skulle kunna uppnås genom stödberättigande enligt direktivet. Detta skapar en osäkerhet om de faktiska ekonomiska fördelarna med förslaget. Det är därför särskilt viktigt med utvärderingar av kommande politiska åtgärder på både nationell och EU nivå.

Många osäkerheter kopplat till informationsutbyte, interoperabilitet och eFTI-plattformarna

Sjöfartsverket välkomnar alla åtgärder som minskar administration och till system som kan bidra till att de olika transportslagen blir mer jämställda. Till exempel är förslagen om att terminaler måste offentliggöra information om tjänster och faciliteter positivt. När olika noder som hamnar och inlandsterminaler i transportsystemet blir synliggjorda skapas mer transparent information till transportköpare och incitament för att göra mer rationella val, både ur ekonomisk- och hållbarhetssynpunkt.

En central del i kommissionens förslag är en obligatorisk användning av elektronisk godstransportinformation (eFTI) –plattformar, som skapar möjligheten att subventionera intermodala transportlösningar. Det finns dock en del oklarheter och risker med förslagen kopplat till (eFTI) –plattformar.

De ska användas för att beräkna om en viss transport är inom definitionen för kombinerad transport och ska bli incitament för företag att dra nytta av stödåtgärderna. De antas också skapa administrativa kostnadsbesparingar för företag och offentliga myndigheter. Det är många processer och administrativa system som ska digitaliseras, implementeras och synkroniseras på EU nivå de kommande åren med konsekvenser för transportsektorn, såsom eFTI-plattformarna, Ny tullkodex och European Maritime Single Window environment (EMSWe).

Om det ska skapas kostnadsbesparingar och andra effektivitetsvinster krävs interoperabilitet och informationsutbyte mellan systemen. Det finns risk för ineffektivitet inom den intermodala transportkedjan på grund av brister i informationsutbytet och interoperabilitet mellan alla system som behöver samverka. Sjöfartsverket har bland annat tidigare påpekat en rad oklarheter avseende hur till exempel ny tullkodex och EMSWe ska synkroniseras med fullgörandet av tullformalitetserna. De bakomliggande regelverken för dessa båda rapporteringar har stora skillnader med tillhörande olikheter i krav på hantering, sekretess och överföring av information. På samma sätt finns potentiella risker med eFTI-plattformar. Det är också tydligt i förslaget hur övervakning av avståndsbegränsningar bör ske för att undvika fusk och cybersäkerhetsproblem.

Datum
2024-01-10

Vår beteckning
23-06188

Viktigt nästa steg - det nationella politiska ramverket för att främja intermodala transporter

Förslaget innebär att Sverige kommer att behöva se över sina nuvarande nationella ramverk för hur intermodala transporter ska utvecklas och hur olika åtgärder ska kunna sänka de totala kostnaderna för kombinerad transport med 10 procent. Det är viktigt med samverkan mellan departementet och expertmyndigheterna när våra befintliga åtgärder ska analyseras, utvidgas eller om det behövs inrättas en ny nationell politisk ram med lämpliga lagstiftningsåtgärder och/eller ekonomiska åtgärder, för att stödja intermodala transporter. Det är viktigt att arbeta med helheten och inte bara med ekonomiska incitament för att åstadkomma överflyttning och fler intermodala transporter. En övergripande strategi bör också innehålla till exempel strategier för alternativa bränslen, koldioxidprissättning och infrastrukturinvesteringar.

Det är viktigt att analysera hur direktivet interagerar med andra styrmedel på nationell och EU-nivå. Därutöver är det viktigt att det ges flexibilitet för medlemsstaterna att välja på vilket sätt de kombinerade transporternas konkurrenskraft ökas.

Detta ärende har beslutats av Tf Generaldirektör Joel Smith. I handläggning och samråd av ärendet har ingått, Ida Ribbenhed, verksjurist, Jonna Tornemark, Gruppchef och förvaltningsledare (VAAS), Per Setterberg, Projektledare EMSWe, Hulda Winnes, miljöstrateg, Henning Grauers, infrastrukturstrateg, samt strateg Fredrik Högberg, tillika föredragande.

Joel Smith,
Tf Generaldirektör