



Mårten Johansson
070-671 13 85
marten.johansson@akeri.se

Vår ref
2023-38

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Malmtorgsgatan 3
103 33 STOCKHOLM

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Sveriges Åkeriföretags remissvar på LI2023/03543 REMISS AV EU-KOMMISSIONENS FÖRSLAG OM ÄNDRING AV DIREKTIV 92/106/EEG OM INTERMODAL TRANSPORT

Sveriges Åkeriföretag är åkerinäringens branschorganisation och vi arbetar för en sund och lönsam utveckling av åkerinäringen. Cirka 5 000 åkeriföretag med sammanlagt 36 000 fordon har valt att vara medlemmar hos oss. Åkerinäringen är en förutsättning för allt företagande och handel, för arbetstillfällen och för tillväxt. Åkerinäringen omsätter cirka 160 miljarder kronor, det vill säga ungefär 4 procent av BNP, och sysselsätter drygt 180 000 människor. Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss.

Sammanfattning

Effektivisering av godstransporter på väg, järnväg och sjö bidrar till att minska negativ klimatpåverkan. Trafikslagen väg, järnväg och sjö är i huvudsak inte utbytbara då de kompletterar varande mycket mer än de konkurrerar.

Godstransporter på väg är i huvudsak kortväga, medan järnväg och sjö är alternativ för godstransporter på längre sträckor. På längre transportavstånd kan trafikslagens fördelar kombineras i intermodala godstransporter.

Sveriges Åkeriföretag uppskattar kommissionens incitament och ambition att ta upp arbetet med ändring av regelverket för intermodala transporter. Sveriges Åkeriföretag håller med om att intermodala transporter är ett viktigt alternativ vid längre transportavstånd i övergången till grönare mobilitet och på sikt

nollutsläppsmobilitet. Sveriges Åkeriföretag invänder dock mot att denna övergång endast kan ske genom att gods flyttas från väg till järnväg, inre vattenvägar och sjötransporter. Det är för förenklat att anta att omflyttning av gods från väg till järnväg och inre vattenvägar automatiskt kommer att resultera i en omedelbar minskning av CO₂-utsläppen. Istället uppmantras EU-lagstiftaren att anta en helhetsyn på hur alla transportsätt i Europa kan sänka sina utsläpp, vare sig det är väg, järnväg, inre vattenvägar eller sjötransport.

Sveriges Åkeriföretag vill också påpeka att infrastrukturen i Sverige och övriga Europa inte nödvändigtvis stöder en större trafikomställning, särskilt när det gäller järnväg. Det finns begränsad kapacitet på såväl de svenska som de övriga europeiska järnvägsnäten, och godstransporterna på dessa nät måste dela utrymmet med persontrafiken på järnväg. Järnväg är ett mindre flexibelt trafikslag som ofta kräver att gods lastas om och transporteras med lastbil delar av transportsträckan. Detta leder till ökade kostnader och transporttid och ökar sannolikheten för skador på godset. Vägtransporter och tunga fordon kommer att bli grönare och minska utsläppen över tid. Inte minst genom initiativ som s k HCT fordon och alternativa och fossilfria energikällor. Sveriges Åkeriföretag uppmantrar därför lagstiftarna att också fokusera på att effektivisera alla trafikslag och mer trafiksamarbete.

Remissen säger: För att intermodala transporter på medellånga sträckor ska kunna konkurrera kostnadsmässigt med vägtransporter, och för att motivera avsändare att överföra sin verksamhet till intermodala transporter, bör de nationella politiska ramarna bidra till att uppnå en allmän kumulativ minskning på minst 10 % av de totala dörr-till-dörr-kostnaderna för intermodala transporter på medellång sikt.

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot att intermodala transporter effektiviseras inklusive stödåtgärder så att kostnaderna kan minska. Sveriges Åkeriföretag anser att varje stödåtgärd som övervägs ska först utvärderas i ett samhällsekonomiskt perspektiv och bara genomföras om det klart kan påvisas att åtgärden är samhällsekonomiskt lönsam. Stödåtgärder som inte är samhällsekonomiskt lönsamma skall förkastas eftersom det är orimligt att samhället subventionerar ineffektivitet.

Sveriges Åkeriföretag anser det vara mycket viktigt att värna principen att ökad attraktivitet för intermodala transporter skall uppnås med sänkta kostnader i intermodal transport och inte genom att påföra nya ökade kostnader för godstrafik på väg. Vad Sveriges Åkeriföretag kan se så föreslår remissen inte heller några ökade kostnader eller nya restriktioner för godstrafik på väg, vilket är bra.

Sveriges Åkeriföretag välkomnar principen som föreslås i remissen att också skatter för vägtrafik kan sänkas för fordon som deltar i intermodal transport. Direktivet skriver att medlemsstaterna får vidta de åtgärder som krävs, i enlighet med unionsrätten, för att skatterna på vägfordon (lastbilar, dragbilar, släpvagnar eller påhängsvagnar) som används vid kombinerade transporter minskas eller

återbetalas, antingen med ett schablonbelopp eller i proportion till den sträcka fordonen transporteras per järnväg i den berörda medlemsstaten. Sådana minskningar eller återbetalningar ska beviljas av den medlemsstat där fordonen är registrerade. Om sådana åtgärder utgör statligt stöd ska de vara förenliga med relevanta procedurregler och materiella regler för statligt stöd. Fordon som uteslutande används för inledande eller avslutande vägetapper av kombinerad transport, eller båda, får, om de beskattas separat, undantas från de skatter som förtecknas i enlighet med unionsrätten.

Sveriges Åkeriföretag anser att svensk konkurrenskraft skall värnas och att det är mycket viktigt att cabotageregler skall fortsätta att gälla för yrkesmässiga vägtransporter som utgör en del av en kombinerad transport och som uteslutande utförs i Sverige. Tillämpning av cabotageregler kompletterar då direktivets artikel 4 där det saknas begränsning av hur många transporter som får utföras eller hur länge utländska fordon får finnas i Sverige när transportföretag utför den inledande eller avslutande vägtransporten i ett annat land.

Regeringskansliets faktapromemoria 2023/24:FPM21 har uppmärksammat vikten av att cabotageregler kan fortsätta att tillämpas där de skriver följande:

- Kommissionen föreslår ingen ändring av direktivets artikel 4 som innebär att det saknas begränsning av hur många transporter som får utföras eller hur länge utländska fordon får finnas i Sverige när ett utlandsetablerat transportföretag utför den inledande eller avslutande vägtransporten i ett annat land. Sedan 2021 finns en bestämmelse i 3f § i förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) om att det som anges om cabotagetransporter i artikel 8 i EU:s godsförordning (EG) nr 1072/2009 också ska gälla för yrkesmässiga vägtransporter som utgör en del av en kombinerad transport och som uteslutande utförs i Sverige. Förslaget ändrar inte direkt det faktum att Sverige kan låta cabotagereglerna gälla även för kombinerad transport. Artikel 4 kommer dock att finnas i ett nytt sammanhang och förslaget kan därmed indirekt påverka hur medlemsstaterna anser sig behöva använda denna artikel.

Sveriges Åkeriföretag sig ställer mot bakgrund av ovan anförda kritisk till delar av förslaget enligt nedan punkter.

- Det har inte visats att remissförslagets olika åtgärdsförslag är samhällsekonomiskt lönsamma i förhållande till vad som kan uppnås.
- Förslaget synes onödigt komplicerat och ger inte en enklare och mer transparent ram för användandet av kombinerade eller intermodala transporter. Många oklarheter riskerar bidra till rättsosäkerhet och olika bedömningar inom gemenskapen.
- Användningen av eFTI ramen, som i och för sig kan ge många fördelar, riskerar ändå tidsutdräkt då implementering av denna ännu inte är klar (2026 prel.). Dessutom måste viktiga frågor om cybersäkerhet adresseras.
- Förslaget riskerar att krocka med andra regleringar inom hållbarhet,

transporteffektivitet, konkurrens och etablering. Här krävs en samordning för att regleringarna inte skall överlappa varandra eller i värsta fall bli motsägelsefulla.

- Sveriges Åkeriföretag anser att svensk konkurrenskraft skall värnas och att det är mycket viktigt att cabotageregler skall fortsätta att gälla för yrkesmässiga vägtransporter som utgör en del av en kombinerad transport och som uteslutande utförs i Sverige. Tillämpning av cabotageregler kompletterar då direktivets artikel 4 där det saknas begränsning av hur många transporter som får utföras eller hur länge utländska fordon får finnas i Sverige när transportföretag utför den inledande eller avslutande vägtransporten i ett annat land.
- Tillsynen av transporter måste vara effektiv och likställd. Då den digitala hanteringen av transportdokumentationen ökar måste tillsynsmyndigheterna hålla jämn takt med den digitala och tekniska utvecklingen för att regelverk som föreliggande förslag och liknande inte skall bli ett slag i luften.

Sveriges Åkeriföretag menar därmed att det är viktigt med ytterligare analys av samhällsnytta och om förslagens risker och dels om intermodal transport kan minska externa kostnader som utsläpp och trafikstockningar, dels om det finns behov av andra styrmedel inom vägsektorn. Det är också viktigt att identifiera och eliminera potentiella risker med eFTI-plattformar och att övervakning bör ske för att undvika fusk och cybersäkerhetsproblem.

Sveriges Åkeriföretag noterar att förslagen enligt remissen beräknas leda till en ökning på 5,3 % av utnyttjandet av intermodala transporter jämfört med utgångsscenario fram till 2030 och 6,6 % fram till 2050. Intermodala transporter kan alltså lämna ett litet men viktigt bidrag i klimatarbetet. Men den helt övervägande andelen godstransporter på väg sker på korta avstånd där intermodala transporter inte är ett realistiskt alternativ. Därför är det stort fokus i transportnäringen att effektivisera vägtransporter och att göra vägtransporter klimatsmart. Detta kommer att uppnås med effektivare fordon, nya drivlinor, elektrifiering, fossilfria drivmedel mm.

Sveriges Åkeriföretag har i nuläget inget övrigt att erinra mot förslagen i rubricerad remiss som emellertid behöver beredas ytterligare, förenklas och utvärderas huruvida förslagen är tillräckligt bra utformade ur ett samhällsekonomiskt perspektiv i förhållande till vad som kan uppnås.

Remissförslaget i kort sammanfattning

Remissen säger att intermodala godstransporter är avgörande för att möjliggöra en ökad användning av godstransporter på järnväg och på vatten, som endast mycket sällan tillhandahåller transportlösningar från dörr till dörr. Samtidigt är den genomsnittliga externa kostnaden för transporter på järnväg och inre vattenvägar

per tonkilometer (ton-km) nästan tre gånger lägre, dvs. 0,013 euro per ton-km och 0,019 euro per ton-km, jämfört med den genomsnittliga externa kostnaden för tunga godsfordon på 0,042 euro per ton-km. Intermodal transport innebär att mindre förorenande järnvägs- och sjötransporter används för huvuddelen av transporten och vägtransporter för att transportera containrar och andra slutna lastenheter till och från omlastningsterminalen.

I förslaget till direktiv gäller bland annat följande definitioner:

- **Intermodal transport är:** transport av en enskild intermodal lastenhet mellan dess lastningsplats och dess lossningsplats, omfattande två eller flera transportetapper, där minst en etapp sker på järnväg, på inre vattenvägar eller med närsjöfart och den inledande eller avslutande etappen, eller båda, sker på väg, utan hantering av godset vid omlastning mellan de olika transportetapperna, oavsett om de omfattas av ett enda multimodalt transportavtal eller specifika transportavtal för på varandra följande transportsätt.
- **Intermodal lastenhet är:** container, växelflak, påhängsvagn, lastbil eller fordonskombination som används vid intermodal transport.
- **Externa kostnader är:** kostnader som genereras av transportanvändare och som inte bärs av dem utan av samhället som helhet, särskilt i samband med utsläpp av växthusgaser, luftföroreningar, personskador och dödsfall, buller och trafikstockningar.

Under de nuvarande marknadsförhållandena är intermodala transporter ofta inte kostnadskonkurrenskraftiga med transporter enbart på väg, även om de kombinerar bättre miljöprestanda och energieffektivitet för transporter utanför vägtransportsektorn med vägtransporternas tillgänglighet och flexibilitet.

Digital transportdata med eFTI

För att säkerställa att praktisk information om tillgängliga stödåtgärder som genomförs av medlemsstaterna är lättillgänglig offentligt och kostnadsfritt för alla operatörer i unionen, bör den göras tillgänglig på en särskild webbplats på en central plats som gör det möjligt för de företag som organiserar nationella och internationella transporter att enkelt hitta den.

De plattformar för digitala transportdata som inrättats i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/10568 (eFTI-plattformar) utgör ett lämpligt verktyg eftersom de är utformade för att inkludera den lagstiftningsinformation som behövs, inbegripet beräkning av externa kostnadsbesparingar. Därför bör användningen av en eFTI-plattform vara obligatorisk för alla transporter som vill dra nytta av stödramen.

Den transportinformation som krävs bör registreras i eFTI-plattformarna innan en verksamhet inleds och strikt begränsas till de uppgifter och beräkningar som krävs för att styrka överensstämmelse.

Utformning av stöd och konsekvenser

Remisen föreslår stödberättigande genom att spara 40 % av en uppsättning externa kostnader (växthusgaser, luftföroreningar, buller, trafikstockningar och olyckor) för både nationell och internationell intermodal transport jämfört med trafik enbart på väg.

De extra kostnaderna för det rekommenderade alternativet skulle falla på tre grupper:

- Den stora merparten av kostnaderna skulle hamna på medlemsstaternas regeringar, som väljer att ge ytterligare stöd till transporter, uppskattat till 7,5 miljarder euro.
- Vissa lägre kostnader förväntas också för företag – för terminaloperatörer för efterlevnad av kraven på transparens, för leverantörer av eFTI-plattformar för uppdatering av plattformar och för transportorganisatörer för användning av eFTI-plattformar. Dessa kostnader beräknas uppgå till 6,9 miljoner euro.
- Europeiska kommissionen kommer att ådra sig kostnader för en ytterligare studie för att bedöma om det behövs en ram för terminalkategorier och för regelbundna studier (vart femte år) av EU:s marknad för intermodal transport, uppgående till 2 miljoner euro under perioden 2025 till 2050.

Det rekommenderade alternativet förväntas minska hindren för små och medelstora företag att utnyttja intermodala transporter genom att göra dem mer överkomliga och förenkla bevisen för berättigande och förbättra den tillgängliga informationen om terminalval. Alla operatörer som bedriver intermodala transporter samt avsändare av varor kommer att gynnas. Initiativet förväntas ha en övergripande positiv inverkan på små och medelstora företag.

Genom de nya reglerna införs följande utöver det befintliga stödet:

- Ett nytt EU-omfattande undantag från nationella körförbud,
- Skyldighet för medlemsstaterna att analysera sina befintliga åtgärder och utvidga eller inrätta nya nationella politiska ramar – inklusive lämpliga lagstiftningsåtgärder och/eller ekonomiska åtgärder – för att stödja användningen av intermodala transporter,
- Ett mål om en minskning av kostnaderna för kombinerade transporter med totalt 10 % i varje medlemsstat, för att underlätta tekniska uppgraderingar som är relevanta för intermodala transporter och för att upprätta nya förbindelser mellan tidigare obundna terminaler.

Exempel på åtgärder för att stödja uppgraderingen eller användningen av teknik som förbättrar effektiviteten hos intermodala transporter är bland annat följande:

- Identifiering av påhängsvagnar som används vid kombinerade transporter i enlighet med det identifieringssystem som fastställts i enlighet med den internationella standarden ISO 6346 eller EN 13044.

- Förstärkning av påhängsvagnar som inte kan hanteras med kran så att de kan hanteras med kran, eller stöd till inköp av påhängsvagnar som kan hanteras med kran.
- Befrielse från registreringsavgifter och fordonsskatt för påhängsvagnar av standardstorlek som kan hanteras med kran.

Förslagen beräknas leda till en ökning på 5,3 % av utnyttjandet av intermodala transporter jämfört med utgångsscenarioet fram till 2030 och 6,6 % fram till 2050.

Med vänlig hälsning



Ulric Långberg