

Datum
2024-01-23

Diarienummer
Utr2023/77

Ert diarienummer
LI2023/03543

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

Remiss av EU-kommissionens förslag till ändring av direktiv 92/106/EEG om intermodal transport

Bakgrund och övergripande om förslaget

I rubricerad remiss föreslår kommissionen ändringar av EU:s kombidirektiv 92/106/EEG från den 7 december 1992 (Combined Transport Directive, CTD). Direktivet syftar till att öka konkurrenskraften hos intermodala transporter som kombinerar kortare vägtransporter med transport med järnväg, inre vattenvägar eller närsjöfart i förhållande till långväga transporter på väg. En överflyttning till intermodala transporter har bedömts minska utsläppen inom EU och under en lång tid har olika förslag i denna riktning arbetats fram av kommissionen. Samtliga förslag har emellertid dragits tillbaka då de färdigförhandlade förslagen inte visat sig kunna leva upp till denna målsättning.

Mot bakgrund av dessa erfarenheter fokuserar kommissionen i de nu föreslagna ändringarna på ett antal områden i ett harmoniserat och stödjande ramverk för marknaden för intermodala transporter inom EU. Kommissionens huvudsakliga förslag kan sammanfattas i följande.

- Villkoren för stöd och krav på efterlevnad anpassas för att täcka in en större andel av de intermodala transporterna. Osäkerheter om regleras tolkning ska undvikas och lika villkor säkras till grund för lika bedömningar inom hela unionen.
- Lika regler med lika tillämpning i alla medlemsstater ska skapa en jämn spelplan för alla marknadsaktörer inom EU. Ett effektivt och lika utformat stöd till intermodala transporter saknas idag eftersom regler har kommit att tillämpas på olika sätt i olika medlemsstater.
- Stödet föreslås kunna utformas i form av reglering eller finansiellt stöd men lämnar till medlemsstater att utforma de närmare styrmedlen. Dessa ska väljas ut med ledning av en översiktlig bilaga till direktivet med olika typer av styrmedel som kan väljas.
- Transparens ska råda om hur marknaden för intermodala transporter fungerar. För närvarande saknas empiriskt underlag för att bestämma en lämplig nivå för stödet och bindande regler för vilken information medlemsstater ska tillhandahålla om den nationella policyn för denna marknad finns inte.

- Transparens ska också gälla för information om tillgång till terminaler och deras serviceutbud. En möjlighet kan vara att införa olika terminalkategorier, baserat på deras servicenivåer, för de terminaler som finns tillgängliga.

Trafikanalys synpunkter på förslagen

Trafikanalys välkomnar förvisso kommissionens ambition att öka de intermodala transporternas konkurrenskraft inom EU, men menar att förslagen behöver föregås av ytterligare analys för att kunna presentera relevanta konsekvenser av dem.

Det finns ett antal utestående frågor med avseende på i vilken mån det ändrade direktivet har potential att hantera och påverka specifika förhållanden i respektive medlemsstat. För svensk del har till exempel en otillräcklig utveckling och utbyggnad av infrastruktur för järnväg och i omlastningsterminaler visat sig vara ett avgörande hinder för att öka andelen intermodala transporter. Att direktivet ställer krav på bättre information om var terminaler finns och deras serviceutbud är bra, men räcker knappast för att täcka en bristande tillgång till lämpliga terminaler på lämpligt avstånd för aktuella transporter. Vidare finns stora skillnader i marknadens struktur där exempelvis möjligheter att flytta över transporter till inre vattenvägar är förhållandevis begränsat i Sverige. Det faktum att direktivet huvudsakligen fokuserar på transporter i EU:s utpekade TEN-T nät, vilket endast utgör en del av den svenska marknadspotentialen, påverkar sannolikt också möjligheten att utveckla marknaden.

Trafikanalys vill också peka på att resultatet av de föreslagna förändringarna i hög grad avgörs av hur de nya reglerna administreras och följs upp. Kommissionen hänvisar här till övriga delar inom ramen för paketet om grönare transporter såsom den nya EU-ramen för redovisning av växthusgasutsläpp inom transport och logistik samt genomförandet av förordningen om elektronisk godstransportinformation (eFTI). Det är emellertid oklart hur långt genomförandet har kommit och hur utvecklade dessa instrument är. Trafikanalys menar att också denna utveckling är viktig att följa för ett effektivt genomförande.

Förslagen till ändringar av direktivet är allmänt hållna och det lämnas till medlemsstaterna att anpassa genomförandet och utifrån en lista av övergripande åtgärder välja och utforma styrmedel som leder till åsyftad förändring. Valet av styrmedel avgör ytterst vilket resultat och vilka konsekvenser förändringarna av direktivet kan komma att ge. Trafikanalys menar därför att det är viktigt att såväl förslaget till direktivändring samt de närmare konsekvenserna av olika styrmedel utreds vidare inför ett eventuellt genomförande av direktivändringarna.

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Pia Bergdahl. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Gunnar Eriksson deltagit.

Mattias Viklund

Generaldirektör