

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Via e-post

Stockholm 2024-01-24

Ref LI2023/03543

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

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen. I våra sju förbund finns drygt 9 200 medlemsföretag med tillsammans cirka 200 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.

Förslaget i korthet

I förslaget definieras ”intermodal transport” och ”kombinerad transport”. En kombinerad transport ska uppfylla vissa villkor och kan omfattas av stödåtgärder.

Förslag till reviderat direktiv omfattar nu även nationella kombitransporter.

För att dra nytta av de stödåtgärder som regleras i förslag till reviderat direktiv ska ”det företag som organiserar den kombinerade transporten” registrera och göra transportinformation tillgänglig på den sk eFTI-plattformen.

Medlemsstaterna ska anta en nationell politisk plan för att underlätta användningen av intermodala transporter, särskilt kombinerade transporter, med målet att minska kostnaderna för intermodala transporter med 10% relativt unimodala vägtransporter.

Fordon som kör vägsträckor i kombinerade transporter ska undantas från förbud mot körning under helger, på natten och under allmänna helgdagar som gäller endast för tunga godsfordon.

Transparensen ska öka. Alla operatörer av intermodala omlastningsterminaler ska på sin webbplats, offentligt och kostnadsfritt, tillhandahålla information om tillgängliga tjänster och anläggningar i en terminal.

Transportföretagens sammanfattande synpunkter

Transportföretagen välkomnar Kommissionens förslag. Vi anser att 1992 års direktiv är föråldrat och inte tillräckligt främjar intermodala transporter. Vi är generellt för transporter med flera transportslag, som en del i ett effektivare och grönare transport-Europa.



Men med tanke på hur opreciserat och icke-konkret förslaget från Kommissionen är ställer vi oss frågande till om det har förutsättningar för att få substantiellt genomslag i praktiken och motivera de kostnader och arbetsinsatser förslaget i sin nuvarande form innebär.

Ordalydelsen: ”närmast lämpliga” i tidigare Artikel 1 har tagits bort i Kommissionens förslag till reviderat direktiv. Transportföretagen tillstyrker förslaget i denna del då dessa ord vållat tolkningsproblem i Sverige, men att ersätta detta med beräkning av minst 40% lägre externa kostnader än en unimodal vägtransport riskerar att leda till minst lika stora tolkningsproblem. Dessutom är omlastningar generellt en fördröjande operation.

Förslag till reviderat direktiv omfattar nu även nationella kombitransporter, något som Transportföretagen ställer sig positiva till.

Användandet av eFTI-plattformen för att digitalt registrera och tillgängliggöra information om kombinerade transporter är positivt. Hur det kommer att fungera är dock i nuläget inte klart då eFTI-plattformen inte finns tillgänglig.

Transportföretagen förordar klagörande av vad som avses med ”det företag som organiserar den kombinerade transporten” i Artikel 3.1.

Bevis för uppfyllande av villkor till stödåtgärder ska enligt Artikel 3.4. kunna uppfyllas digitalt, vilket är positivt. Förfarandet är dock avhängigt att eFTI-plattformen är i bruk. I dagsläget sker detta genom att myndighet stämplar dokument.

Transportföretagen efterlyser precisering av vad som kommer att vara utgångsscenario för jämförelse i den nationella politiska planen vid beräkning av minskade kostnader om minst 10% (Artikel 3a.2.a. och Artikel 5.1.)? Om det är upp till medlemsstaterna att ensidigt utforma dessa planer finns en risk att dessa inte tillräckligt främjar de internationella intermodala transporterna.

Enligt föreslagna Artikel 6.2 får fordon som uteslutande används för inledande eller avslutande vägetapper av kombinerad transport, eller båda – om de beskattas separat – undantas från de skatter som anges i Artikel 6.3. Dessa är för Sveriges vidkommande fordonsskatt.

Transportföretagen ser positivt på att fordonsskatten återbetalas, men undrar hur systemet med skatteåterbäring ska fungera?

Transportföretagen ser positivt på Kommissionens förslag att fordon som kör vägsträckor i kombinerade transporter ska undantas från förbud mot körning under helger, på natten och under allmänna helgdagar som gäller endast för tunga godsfordon.

Transportföretagen är av uppfattning att den nationella planen bör upprättas i dialog med näringslivet för att säkerställa hög verkansgrad.

Kommissionens förslag

Omfattning

Förslag till reviderat direktiv omfattar nu även nationella kombitransporter, inte bara internationella. Detta ställer sig Transportföretagen positiva till då flera av medlemsstaterna, däribland Sverige, har långa transportavstånd nationellt där intermodala transporter skulle kunna vara tillämpliga i större omfattning.

Borttagande av ”närmast lämpliga” i Artikel 1

Den tidigare ordalydelsen: ”närmast lämpliga” har tagits bort genom att Artikel 1 stryks. Transportföretagen tillstyrker förslaget i denna del då dessa ord vållat tolkningsproblem i Sverige, men att ersätta detta med beräkning av minst 40% lägre externa kostnader än en unimodal vägtransport riskerar att leda till minst lika stora tolkningsproblem. Dessutom är omlastningar generellt en fördyrande operation.

Beräkning av minst 40% lägre externa kostnader

För att ge rätt till stödåtgärder ska kombinerade transporter uppfylla villkor enligt Artikel 1c.2.(a)-(c). Transportföretagen ställer sig frågande till hur beräkningen av ”minst 40% lägre externa kostnader än den unimodala vägtransporten” ska göras? Den beräkningsmetod som ska användas måste konkretiseras.

Vilken unimodal väg är utgångspunkten för jämförelsen? Enligt definitionen i Artikel 1b.(7) är en alternativ unimodal vägtransport ”en hypotetisk, kommersiellt livskraftig unimodal transport av den intermodala lastenheten där all transport sker på väg, mellan samma start- och slutpunkt som den faktiska kombinerade transporten”.

Transportföretagen uppfattar Artikel 3.2. som att stöd måste sökas vid varje tillfälle även om samma kombiupplägg/samma rutt används som tidigare. Om förutsättningarna är lika är det av vikt att systemet utformas så att administrativt krångel undviks.

EFTI-plattformen

Transportföretagen ser positivt på användande av eFTI-plattformen för att digitalt registrera och tillgängliggöra information om den kombinerade transporten. Hur det kommer att fungera är dock i nuläget inte klart då eFTI-plattformen inte finns tillgänglig. Det är även viktigt att detta uppfyller nödvändiga krav på datasäkerhet och att administrativt arbete minimeras.

Det företag som organiserar en kombinerad transport ska registrera och göra tillgängligt transportinformation på eFTI-plattformen (Artikel 3.1.). Transportföretagen förordar klargörande av vad som avses med ”det företag som organiserar den kombinerade transporten”.

Nationell politisk plan

Den nationella politiska plan som ska underlätta användningen av särskilt kombinerade transporter ska antas av EUs medlemsstater senast 24 månader efter att reviderat direktiv har

trätt ikraft (Artikel 3.a.1). Planen ska omfatta både befintliga och planerade nationella lagstiftningsåtgärder och andra åtgärder som påverkar konkurrenskraften hos intermodala transporter och som används av en medlemsstat.

Åtgärderna ska syfta till att uppnå följande mål:

- (a) en sammanlagd minskning på minst 10% av de totala kostnaderna för kombinerade transporter på deras territorium för de företag som organiserar transporter 90 månader efter direktivets ikraftträdande
- (b) ökad uppgradering eller användning av teknik som förbättrar de intermodala transporternas effektivitet
- (c) i förekommande fall, upprättande av nya förbindelser via järnväg, inre vattenvägar eller närsjöfart mellan tidigare inte sammankopplade intermodala omlastningsterminaler.

Transportföretagen ser en risk i att kombinerade transporter även med en kostnadsfördel om 10% jämfört med motsvarande unimodal transport inte kommer att väljas. Förslaget är inte klart gällande konkreta stödåtgärder. Det saknas tydlighet gällande när transporten kvalificerat sig som en kombinerad transport. För att kombinerade transporter ska väljas krävs förutsättningar för att uppnå hög tillförlitlighet och tillgänglighet.

Transportföretagen är av uppfattning att den nationella planen bör upprättas i dialog med näringslivet för att säkerställa hög verkansgrad.

Bevis för att villkoren för stödåtgärder är uppfyllda

Enligt Artikel 3.4. ska bevis för uppfyllande av villkoren i Artikel 1c.2. (villkor som ska uppfyllas för att kombitransporten ska ge rätt till stödåtgärder) bestå av den information som det företag som organiserar transporten har registrerat i eFTI och resultaten av beräkningen av de externa kostnadsbesparingarna. Detta innebär att den metod som i nuläget används för att godkänna transporten som en kombinerad transport – stämpling på dokument – kan ersättas med en digital procedur. Detta ser Transportföretagen som positivt.

Skatteåterbäring för fordonsskatt

Enligt föreslagna Artikel 6.2 får fordon som uteslutande används för inledande eller avslutande vägetapper av kombinerad transport, eller båda – om de beskattas separat – undantas från de skatter som anges i Artikel 6.3. Dessa är för Sveriges vidkommande fordonsskatt.

Transportföretagen ser positivt på att fordonsskatten återbetalas, men undrar hur systemet med skatteåterbäring ska fungera?

Transportföretagen vill peka på att det vid införandet av direkta monetära stöd blir alltmer viktigt att dessa utformas på ett sådant sätt att man förebygger att de kan utnyttjas på annat sätt än avsett och eller utnyttjas för bedrägerier.

Undantag från körförbud som endast gäller tunga lastbilar

Transportföretagen ser positivt på förslag i Artikel 9a att undanta tunga fordon i kombinerade transporter från förbud mot körning under helger, på natten och under allmänna helgdagar.

Slutord

Transportföretagen står fortsatt till förfogande för en dialog och är beredda att bidra med synpunkter och faktaunderlag om detta kan vara till nytta för det fortsatta arbetet.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell, Samhällspolitisk chef