



Landsbygds- och  
infrastrukturdepartementet

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

Stockholm 2024-01-26

Ref LI2023/03543

## **Remissvar från Transportindustriförbundet på EU-kommissionens förslag om ändring av direktiv 92/106/EEG om intermodal transport**

Transportindustriförbundet är en intresse- och branschorganisation för de internationellt verksamma logistikföretagen i Sverige – med speciellt fokus på internationell godslogistik och multimodala supply chains.

### **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.

Artikel 4 bibehålles enligt tidigare lydelse. Bestämmelsen klargör att en transportör som uppfyller villkoren för att få driva transportverksamhet och få tillträde till marknaden för varutransporter inom EU, i samband med en kombinerad transport mellan medlemsstater ska ha rätt att som en integrerad del av denna utföra en inledande och en avslutande vägtransport, oavsett om detta innebär en gränspassage.

Vägtransport av en tomcontainer som används för en viss transport från eller till en containerdepå före eller efter lastnings- och lossningsplatsen ska, om transporten omfattas av samma transportavtal, anses vara en integrerad del av den kombinerade transporten.

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.

## **Transportindustriförbundets sammanfattande synpunkter**

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

Med tanke på att förslaget från kommissionen till stora delar ännu är opreciserat och icke-konkret samt med en lång implementeringsperiod ställer vi oss frågande till om det har förutsättningar 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. Transportindustriförbundet tillstyrker förslaget i denna del då dessa ord vållat tolkningsproblem i Sverige.

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

Transportindustriförbundet ser praktiska problem med Kommissionens förslag till reviderat direktiv när det gäller beräkningen av ”minst 40% lägre externa kostnader än den unimodala vägtransporten”. Den beräkningsmetod som ska användas måste konkretiseras.

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. Det är även viktigt att detta uppfyller nödvändiga krav på datasäkerhet och minimering av administrativt arbete.

Transportindustriförbundet förordar klargörande 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.

Bibehållandet av Artikel 4 i sin nu gällande lydelse är positivt. Dock vållar det tolkningsproblem då Artikel 10.7 i F 2020/1055 (reviderade Cabotageförordningen 1072/2009) ger medlemsstaterna möjlighet att föreskriva att cabotageregler ska tillämpas på inledande eller avslutande vägtransportdel av en kombinerad transport utförda inom en värdmedlemsstat. Så har skett i Sverige.



Tolkningsproblem uppstår även med den i förslag till reviderat direktiv föreslagna Artikel 1.3. (tomcontainrar transporterade från containerdepå före eller efter lastnings- eller lossningsplatsen ska, om transporten omfattas av samma transportavtal, anses vara en integrerad del av den kombinerade transporten) jämförd med Artikel 10.7 i F 2020/1055 och Sveriges val att tillämpa cabotageregler på vägdel av kombinerad transport uteslutande utförd i Sverige.

Bestämmelsen i Cabotageförordningen om att cabotageregler ska gälla för vägdel som uteslutande utförs i medlemsstat är frivillig för medlemsstaterna. Transportindustriförbundet anser att Sverige ska anpassa nationellt regelverk och där stryka bestämmelsen.

Transportindustriförbundet ställer sig frågan vad som händer med medlemsstat som inte antar en nationell politisk plan enligt vad som föreskrivs i Artikel 3.a.1 eller om medlemsstaten inte uppnår de mål som den nationella politiska planen syftar till att uppnå? Vi efterlyser också precisering av vad som kommer att vara utgångsscenario för jämförelse av minskade kostnader om minst 10% (Artikel 3.a.2.a. och Artikel 5.1.)?

Transportindustriförbundet ser också en risk i att förslaget som innebär att om det är upp till medlemsstaterna att ensidigt utforma dessa planer att de inte tillräckligt främjar de internationella gränsöverskridande intermodala transporterna mellan medlemsstaterna.

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. Transportindustriförbundet ser positivt på att fordonsskatten återbetalas.

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

Transportindustriförbundet 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.

Sammantaget ser Transportindustriförbundet en risk i att ännu icke-konkretiserade stödåtgärder, oprecis koppling mellan kvalificeringen som kombitransport och konkreta fördelar, tillgänglighet och tillförlitlighet för intermodala lösningar samt lång implementeringstid riskerar innebära att de önskade effekterna inte kommer realiseras i tillräcklig omfattning, även med en tillkommande kostnadsfördel på 10% mot motsvarande unimodal transport, och då inte motivera de kostnader och den administrativa belastning förslaget innebär i sin nuvarande form.



## **Kommissionens förslag**

### **Omfattning**

Förslag till reviderat direktiv omfattar nu även nationella kombitransporter, inte bara internationella. Detta ställer sig Transportindustriförbundet 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. Transportindustriförbundet tillstyrker förslaget i denna del då dessa ord vållat tolkningsproblem i Sverige.

### **Beräkning av minst 40% lägre externa kostnader**

För att ge rätt till stödåtgärder ska kombinerade transporter uppfylla villkor enligt Artikel 1.2.(a)-(c). Transportindustriförbundet 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”.

Transportindustriförbundet uppfattar Artikel 3.2. som att stödberättigande 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. Dessutom måste ofta berättigande kunna bekräftas långt före transportens utförande då utföraren offererar sin kund.

### **Vägdel en integrerad del av den internationella transporten och Vägtransport med tomcontainer**

Artikel 4 lämnas i förslaget oförändrad. Denna bestämmelse anger att en vägdel (oavsett om denna innebär en gränspassage eller ej) av en kombinerad transport ska anses som en integrerad del av den internationella kombinerade transporten. Detta innebär att det saknas begränsning av hur länge utländska fordon får finnas i Sverige när ett utlandsetablerat transportföretag utför den inledande eller avslutade vägtransporten här.

Då den nationella delen anses som en integrerad del av den internationella transporten (ovan) torde Artikel 4 tolkningsvis innebära att vägdelen är undantagen från cabotageregler.



I annat regelverk - Cabotageförordningen (F 1072/2009 modifierad genom F 2020/1055) – har medlemsstater givits möjlighet att reglera att vägdel av kombinerad transport som utförs exklusivt i värdmedlemsstaten ska omfattas av cabotageregler. Denna möjlighet har utnyttjats av Sverige. I svensk rätt regleras detta i 3 f § i förordning (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Ovanstående orsakar tolkningsproblem. Innebär det att trailer eller container, som kommit utan medföljande dragfordon, och hämtas vid järnvägs- eller hamnterminal i Sverige ska omfattas av cabotageregler på grund av att vägdelens anses ”exklusivt” utförd i Sverige? Eller tar Artikel 4 i Kombidirektivet över som säger att vägdelens/nationella delen anses som en del av den internationella transporten (och därmed undantas från cabotageregler, eftersom internationella transporter inte omfattas av cabotageregler)?

I föreslagna Artikel 1.3. klargörs att vägtransport av en tomcontainer som används för en viss transport från eller till en containerdepå före eller efter lastnings- och lossningsplatsen ska, om transporten omfattas av samma transportavtal, anses vara en integrerad del av den kombinerade transporten. Tolkningsvis torde detta innebära en nationell del av en internationell kombinerad transport och således inte omfattas av cabotageregler.

Transportindustriförbundet förordar att Sverige utifrån detta förslag stryker den för medlemsstaterna frivilliga bestämmelsen om att cabotageregler ska tillämpas för vägdel av kombinerad transport som uteslutande utförs på svensk mark.

## **EFTI-plattformen**

Transportindustriförbundet 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.

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

## **Nationell politisk plan**

Den nationella politiska planen 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) Bland de delar som ska finnas i planen anges:

(a) en översikt över befintliga relevanta lagstiftningsåtgärder och andra åtgärder som påverkar konkurrenskraften hos olika transportslag samt en bedömning av deras inverkan på intermodala transporter

(b) en förteckning över de åtgärder som är nödvändiga för att minska skillnaden i konkurrenskraft mellan intermodala transporter och unimodala vägtransporter, som fastställs på grundval av den översikt och bedömning som avses i led a. En vägledande förteckning över lämpliga åtgärder finns i bilaga till förslaget till reviderat direktiv.



Enligt Artikel 3a.2. ska åtgärderna som anges ovan i punkt 1 syfta till att uppnå följande mål jämfört med bedömning av utgångsscenarioet (sistnämnda finns i Artikel 5.1.<sup>1</sup>):

- (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.

Det rör sig om såväl befintliga åtgärder som om nedtecknande av åtgärder som är nödvändiga för att uppnå målen. En vägledande förteckning över lämpliga åtgärder finns i bilaga till förslaget till reviderat direktiv<sup>2</sup>.

Vad händer om en medlemsstat inte gör en förteckning av nyss nämnt?

Transportindustriförbundet ser en risk i att förslaget, som innebär att det är upp till medlemsstaterna att ensidigt utforma dessa planer, att de inte tillräckligt främjar de internationella intermodala transporterna.

Det behövs precisering av vad som kommer att vara utgångspunkten för jämförelse av minskade kostnader med 10%.

Transportindustriförbundet 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 Transportindustriförbundet som positivt.

---

<sup>1</sup> Kommissionen ska senast 18 månader efter reviderat direktivs ikraftträdande utarbeta en rapport till Parlamentet och rådet med en bedömning av de intermodala transporternas konkurrenskraft i förhållande till de unimodala vägtransporterna i medlemsstaterna, inklusive analysen av de totala kostnaderna för intermodala transporter från dörr till dörr, inbegripet kombinerade transporter.

<sup>2</sup> COM(2023) 702 final ANNEX.



### **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.

Transportindustriförbundet ser positivt på att fordonsskatten återbetalas.

Transportindustriförbundet 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**

Transportindustriförbundet 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, detta för att öka resursutnyttjandet.

### **Slutord**

Transportindustriförbundet 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

*Transportindustriförbundet*

Håkan Nilsson, Branschchef