

Kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se

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

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker i huvudsak förslaget men har följande invändningar.

Vi anser att syftet med ändringarna i direktivet är bra. Avsikten är att möjliggöra intermodala transporter i större omfattning och ge bättre förutsättningar för grönare godstransporter.

Vissa speditörer och varuägare har använt det nuvarande direktivet till att möjliggöra billiga transporter genom att nyttja östeuropeiska transportföretag, vilket har lett till en osund konkurrens på den svenska transportmarknaden. Effekten av detta är att det snarare har motverkat en grön omställning.

Det är därför viktigt att ändringarna i direktivet:

- leder till incitament för att stärka attraktiviteten hos miljövänligare godstransporter
- inte medför en administrativ börda
- gör att reglerna blir lätta att kontrollera
- skapar förutsättningar för en sund konkurrens

Förslagets nuvarande utformning ändrar inte det faktum att Sverige även fortsättningsvis kan låta cabotageregler gälla för vägdelen av en kombinerad transport. Däremot kan ett beslut om nytt direktiv, i stället för en ändring av detta, innebära att direktivet ska genomföras fullt ut även i Sverige.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen har invändningar mot förslaget och föreslår följande justeringar och förtydliganden.

Generellt

Vi har svårt att bedöma om reglerna/åtgärderna kan ge transportköpare drivkraft att ta steget att flytta sina transportupplägg – och därmed ge effekt. Men det kan vara en pusselbit som bidrar.

Direktivets förslag tar inte hänsyn till medlemsstaternas geografiska förutsättningar vilket kan leda till problem för Sverige. Vi omgärdas till stor del av vatten vilket gör att redan idag ekonomiskt lönsamma intermodala transporter kan komma att omfattas av stödåtgärder. Det innebär att staten kan få ökade kostnader utan att det bidrar till en grön omställning.

Direktivet om kombinerade transporter är idag inte tillämpligt i Sverige med anledning av de skyddsåtgärder som införts genom artikel 10.7 i godsförordningen. I stället omfattas dessa transporter av regleringen om cabotagetransporter i artikel 8 i förordning (EG) nr 1072/2009. Förslagets nuvarande utformning ändrar inte det faktum att Sverige även fortsättningsvis kan låta cabotagereglerna gälla för vägdelen av en kombinerad transport. En farhåga är att om direktivet blir kodifierat och får en ny beteckning t.ex. direktiv (EU) 2024/XXX så kommer hänvisningen i godsförordningen, som idag möjliggör för Sverige att tillämpa cabotagereglerna även för kombinerade transporter, inte längre att gälla eftersom det i godsförordningen hänvisas till nuvarande beteckning.

Vår bedömning är att förslaget kommer att medföra mycket administration, både för berörda myndigheter och bransch. Det är önskvärt att minska denna i största möjliga mån.

I samband med den genomförandeakt som avser beräkningsmodellen för de externa kostnaderna blir det viktigt att korrekta och rättvisa underlag används. Om samma värden för externa kostnader används för samtliga medlemsstater, kan det bli missvisande och att transporter felaktigt kan bli föremål för stödåtgärder. I Sverige pågår arbeten med att ta fram sådana värden, exempelvis ASEK (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden), som kan bidra med korrekta värden för beräkningar avseende externa kostnader.

Synpunkter på artiklarna i direktivet

Definitioner i artikel 1b:

Short Sea Shipping

Det saknas en närmare definition av Short Sea Shipping. Det innebär att alla intermodala transporter kan kvalificeras som kombinerade transporter, trots att andelen sjötransport är extremt kort.

(Exempel Helsingör (DK)-Helsingborg (SE) 3,5 km är det närsjöfart.)

Intermodal lastenhet

Transportstyrelsens uppfattning är att den gröna omställningen skulle främjas genom att begreppen lastbil eller fordonskombination tas bort från definitionen. Detta skulle öka möjligheten till att den första och/eller sista vägdelen kan utföras med elektrifierade vägfordon.

Intermodal omlastningsterminal

Transportstyrelsen anser att ett förtydligande behövs för att inte definitionen ska omfatta förflyttning av lastenheter mellan två vägfordon.

Förslag till definition

Transportstyrelsen anser att en definition av begreppet organisatör behövs i syfte att klargöra vem som ska få del av stödet.

Synpunkter på övriga artiklar:

Artikel 1c p2a

Det behövs ett förtydligande att eFTI¹ är ett villkor för en kombinerad transport. Om detta inte är tydligt finns en risk att transportörer åberopar annat bevismaterial i syfte att få utföra kombinerade transporter (som inte berättigar till stödåtgärder). Detta kan medföra att kontrollmyndigheterna får tillämpningsproblem.

Transportstyrelsen anser att intermodala transporter som idag är konkurrenskraftiga inte ska kunna erhålla stödåtgärder. Sådana transporter kommer inte leda till att godset flyttas över till ett miljövänligare transportsätt. Sverige och andra länder med liknande geografi bör kunna tillämpa artikel 1c p2b.

Artikel 1c p4

Transportstyrelsen anser att det bör anges tydligare hur beräkningen ska ske för att Sverige inte i ett skede längre fram ska bli föremål för generella beräkningsmetoder som missgynnar oss ur ett geografiskt perspektiv och i jämförelse till de externa kostnaderna.

Artikel 3 p1

I direktivet används olika begrepp så som stödram och stödåtgärder. Stödåtgärderna är definierade, men begreppet stödram borde definieras.

Artikel 3 p2g

Transportstyrelsen anser att den ytterligare informationen borde innehålla uppgifter om olika fordons medel för framdrift och dess utsläppsvärden så att en rättvis jämförelse kan göras.

¹ EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2020/1056 av den 15 juli 2020 om elektronisk godstransportinformation

Artikel 3a p2a

Transportstyrelsen anser att det behöver förtydligas om de totala kostnaderna även omfattar de externa kostnaderna.

Artikel 9

Transportstyrelsen anser att det ska vara samma undantag som i artikel 1.5d i godsförordningen.

Artikel 9b transparenskrav kombiterminaler

Transportstyrelsen är generellt positiva till bestämmelser om transparens men vill lämna information och resonera om innehållet enligt nedan.

I artikel 9b finns krav på att intermodala terminaler ska publicera information om vilka faciliteter och tjänster som finns på anläggningen. För järnvägsrelaterade tjänster regleras detta redan i SERA-direktivet och förordning (EU) 2017/2177 artikel 4. En tjänsteleverantör måste ge tillträde till alla järnvägsföretag och andra sökande på ett icke-diskriminerande sätt. Det ska också finnas information om avgifter (prislista) och information om principer för rabattsystem. Reglerna innefattar även tillsyn.

Som vi läser det är regleringen inom järnväg alltså mer långtgående än förslaget i art. 9b eftersom den omfattar öppenhet kring priser och även bestämmelser om tillsyn.

Vi anser att lagstiftaren bör säkerställa att bestämmelserna i förslaget tillför något som inte redan är reglerat och att det inte uppstår dubbelreglering.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog utredare Mattias Andersson, den senare föredragande.