

Näringslivets Transportråd

- för transportköpare

2018-02-08

Näringsdepartementet
Avdelningen för bostäder och transporter
Att. Peter Kalliopuro
103 33 STOCKHOLM

Remissyttrande över Europeiska kommissionens förslag till ändringar av direktivet om kombinerade transporter (92/106) inom ramen för mobilitetspaketet (N2017/06817/MRT)

Näringslivets Transportråd (NTR) har tagit del av Näringsdepartementets remiss av Europeiska kommissionens förslag till ändringar av direktivet om kombinerade transporter (92/106) inom ramen för mobilitetspaketet och framför följande.

Sammanfattning

NTR delar den grundläggande utgångspunkten för Kommissionens mobilitetspaket om transporterernas stora betydelse för medborgare, näringsliv och samhälle och vikten av hållbara transporter. I övrigt anser NTR att:

- Det är beklagligt att kombidirektivet inte behandlades samtidigt som de tidigare remitterade förslagen kopplade till marknadsöppningen (N2017/03932/MRT), eftersom det begränsar möjligheten att få en helhetsbild.
- Det är viktigt att Sverige arbetar för ett förtydligande gällande gränspassager med tyngre och längre lastbilar, eftersom det inte behandlades i revisionen av direktivet om vikt och dimensioner (96/53/EG).
- Förslaget om att inkludera nationella kombinerade transporter i direktivet är bra givet att det kan säkerställas att de i Sverige gällande reglerna för maxvikter och maximalt axeltryck inte åsidosätts. NTR bedömer dock att potentialen till ökade kombitransporter som en följd av direktivet är begränsade.
- Det framgår tydligt av direktivförslaget att utstationeringsdirektivet och cabotagereglererna gäller för vägtransportdelen av nationell kombitransport, om den utförs av utländskt åkeri. Däremot är det oklart vilka regler som ska gälla för internationella kombitransporter och NTR önskar ett förtydligande i detta avseende.
- Det är positivt att det i förslaget finns utrymme för något ökad flexibilitet genom att det ska bli möjligt för medlemsstaterna att tillåta längre vägtransporter för att nå närmaste terminal med lämplig utrustning och kapacitet. Detta är helt nödvändigt i ett land som Sverige.

- Det är olyckligt att Kommissionen föreslår att sjö- eller vattenvägstransporter endast får räknas in i transportupplägget om det finns ett motsvarande vägalternativ. Det är oklart vad som är motivet till denna begränsning och vilka konsekvenserna blir.
- Förslaget förtydligar vilka uppgifter som ska kunna lämnas beträffande transporten i dess helhet och genomförandet av de olika leden i operationen. NTR stödjer vidare att dokumentationen ska kunna tillhandahållas i elektronisk form.
- Det behövs investeringar i infrastruktur och omlastningsterminaler men anser även att förslaget om nationella stödåtgärder främst bör gälla uppdrag till Trafikverket att aktivt stödja kommersiella initiativ.

Utgångspunkt för Näringslivets Transportråd

NTR är en branschorganisation för transportköpare. Medlemmar är 40 industri- och handelsföretag samt branschorganisationer i Sverige. Skogsindustrierna, Teknikföretagen och Svensk Handel är huvudmän för verksamheten.

Handel är grunden för välbefinnande och tillväxt men utan fungerande transporter är handel inte möjligt. Godstrafik betyder därmed arbetstillfällen. Tillväxt, inrikes- och utrikeshandel och transporter hänger ihop. Sverige är ett handelsberoende land i Europas utkant. För att svensk industri ska fortsätta att vara konkurrenskraftiga och därmed bidra med jobb i hela landet och resurser till välfärden behöver alla delar av transportpolitiken, inklusive regelverken i Sverige och EU, fokusera på att förenkla för varuägare och godstransporter. Att gynna godstransporter är att gynna tillväxt i Sverige. En grundbult för handel och för EU är den fria rörligheten som innefattar både människor och gods.

Generella synpunkter

NTR delar den grundläggande utgångspunkten för Kommissionens mobilitetspaket om transporternas stora betydelse för medborgare, näringsliv och samhälle och vikten av hållbara transporter. NTR anser att det är positivt att det tydligt uppges att mobilitet är en viktig förutsättning för EU:s konkurrenskraft. Ett ökat ekonomiskt välbefinnande och stärkt konkurrenskraft för näringslivet innebär ökad rörlighet och fler transporter. Vi håller därför med om att modern mobilitet är en grundförutsättning för övergången till en fossiloberoende ekonomi i Europa. För Sverige som är ett av världens mest handelsberoende länder är väl fungerande internationella transporter med alla trafikslag och ett bra samspel mellan dessa av avgörande betydelse. Sveriges geografiska läge i norra Europa medför långa transportavstånd till viktiga europeiska marknader.

Kombidirektivet har en nära faktisk koppling till reglerna om marknadsöppning för godstransport (förordning 1072/2009) och särskilda bestämmelser om utstationering av förare i vägtransportsektorn (direktiv 22/2006). Det är beklagligt att inte samtliga planerade förslag som har betydelse för frågorna om marknadsstillträde och utstationering av arbetstagare kan behandlas samtidigt, eftersom det begränsar möjligheten att få en helhetsbild av förslagets samlade effekt och påverkan.

NTR anser att när det gäller gränsöverskridande transporter borde det vara självklart att ett fordon som är lagligt i flera länder även kan köra över gränsen mellan dessa länder utan begränsning av antalet länder. Denna fråga behandlades tyvärr inte i revisionen av direktivet 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikt i internationell trafik för vissa vägfordon, vilket lämnar utrymme för tolkning och därmed osäkerhet som kan drabba transporterna mellan till exempel Sverige och Finland. Det är därför viktigt att Sverige arbetar inom EU för att få till stånd ett klagande gällande

gränspassager med tyngre och längre lastbilar. Det skulle gagna såväl mobiliteten som miljön och ekonomin. Genom hänvisning till ovannämnda direktiv om vikt och dimensioner tillåter kombidirektivet en maxvikt på 44 ton istället för 40 ton som annars är den högsta tillåtna vikten för lastbilar i EU. Detta är dock irrelevant för Sverige eftersom här gäller andra regler för maxvikter och maximalt axeltryck. Många 40-tons fordon inom EU är inte tillåtna i Sverige eftersom de har ett för högt axeltryck i relation till svenska regler.

Synpunkter på förslag till ändring av kombidirektivet

NTR stöder förslaget till att inkludera nationella kombinerade transporter i direktivet givet att det kan säkerställas att de i Sverige gällande reglerna för maxvikter och maximalt axeltryck inte åsidosätts. Ändringen motiveras av Kommissionen med att det finns en stor potential för ökade inrikes kombitransporter i medlemsländerna. NTR bedömer dock att potentialen till ökade kombitransporter som en följd av direktivet är begränsade, framförallt eftersom incitamenten är få.

Det framgår tydligt av direktivförslaget att utstationeringsdirektivet och cabotagereglerna gäller för vägtransportdelen av nationell kombitransport, om den utförs av utländskt åkeri. NTR anser att det däremot är oklart vilka regler som ska gälla för internationella kombitransporter och önskar ett förtydligande i detta avseende. NTR är tveksamma till om det är motiverat att behålla undantaget från cabotagereglerna för internationella kombitransporter även om vägtransportdelen i sin helhet äger rum inom en medlemsstat, eftersom undantaget kan leda till oönskad tillämpning av reglerna i syfte att kringgå cabotagebestämmelserna. För tydlighetens skull bör därför utstationeringsdirektivet och cabotagereglerna också gälla för vägtransport inom ramen för internationella kombinerade transporter.

NTR befävar att det föreslagna kravet på maximalt avstånd mellan omlastningsterminaler, såsom det nu är formulerat, skulle kunna medföra omotiverat stora kostnader som inte motsvarar nyttan med åtgärden. Det är dock möjligt att kravet på maximalt avstånd för vägtransporten uppvägs av att det i förslaget finns utrymme för något ökad flexibilitet genom att det ska bli möjligt för medlemsstaterna att tillåta längre vägtransporter för att nå närmaste terminal med lämplig utrustning och kapacitet. Denna typ av flexibilitet är helt nödvändig i ett land som Sverige med stora avstånd och ett relativt glest nätverk av terminaler. Det krävs dock att denna flexibilitet slås fast i nationella bestämmelser så att den blir användbar och kontrollerbar. NTR noterar också att regler om vägtransportens längd som inte finns i godsförordningen för cabotagetransporter ändå ska gälla enligt kombidirektivet.

Det är positivt att Kommissionen föreslår att begränsningen i längd av icke-vägtransportdelen till minst 100km ska tas bort. Samtidigt anser NTR att det är olyckligt att Kommissionen föreslår att sjö- eller vattenvägstransporter endast får räknas in i transportupplägget om det finns ett motsvarande vägalternativ. Det är oklart vad som är motivet till denna begränsning och vilka konsekvenserna blir. NTR ser en viss risk med att reglernas otydlighet snarare riskerar att leda till längre vägtransporter i strid mot kombidirektivets huvudsyfte.

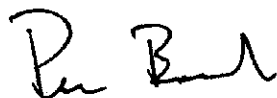
En vägtransport kan enligt Kommissionens förslag godtas som en del av en kombinerad transport om operatören kan visa att transporten ingår i en kombinerad transportoperation. NTR välkomnar att förslaget förtydligar vilka uppgifter som ska kunna lämnas beträffande transporten i dess helhet och genomförandet av de olika leden i operationen. NTR stödjer vidare att dokumentationen ska kunna tillhandahållas i elektronisk form för att bland annat kunna bygga kontroller på standardiserade elektroniska dokument och på så sätt bidra till

bättre regelefterlevnad. Det bör också minska den administrativa bördan något för de olika aktörerna.

Avslutningsvis vill NTR peka på att förslaget om att medlemsländerna ska ge nationellt stöd till investeringar i omlastningsterminaler egentligen är olämpligt eftersom stödåtgärder generellt riskerar att sätta marknadskrafter ur spel. Omlastningsterminalerna är dessutom ofta kommun- eller privatägda och för att staten ska kunna avgöra vilka terminaler som ska få ta del av stödet och vilka som klarar sig utan krävs samråd med berörda aktörer.

Om ett stöd införs är det lämpligt att dessa frågor tas upp inom ramen för den samlade godstransportstrategin som regeringen aviserat till våren 2018. Till exempel skulle ett stöd kunna utformas genom ett uppdrag till Trafikverket att bistå kommersiella aktörer som vill bygga en kombiterminal, genom att Trafikverket inom rimlig tid upprättar stickspår till terminalen för att möjliggöra ökad överflyttning av gods till järnväg. Det finns i sammanhanget även behov att påpeka vikten av kontinuerlig kontakt och samråd inte bara mellan de nordiska länderna utan också med de Baltiska länderna, Polen och Tyskland.

NÄRINGS LIVETS TRANSPORTRÅD



Per Bondemark
Ordförande



Guy Ehrling
Kanslichef