

# Näringslivets Transportråd

- för transportköpare

2017-09-11

Näringsdepartementet

## Näringslivets Transportråds förslag lämnade vid möte med Näringsdepartementet om en samlad godsstrategi och framtidens logistik 2017-09-11

Näringslivets Transportråd lämnar nedanstående förslag för det fortsatta arbetet i Näringsdepartementet med en samlad godsstrategi och framtidens logistik. Vi hänvisar även till de gemensamma skrivelser i samarbete med Transportföretagen som tidigare lämnats till Näringsdepartementet samt de rapporter som Svenskt Näringsliv har publicerat rörande bl.a. "Transportpolitikens kostnader och näringslivets konkurrenskraft" samt "Infrastruktur och transporter för företagande och jobb" som var ett inspel inför regeringens infrastrukturproposition.

Näringslivets Transportråds förslag inför arbetet med en godsstrategi är angivet under rubrikerna nedan:

- ▶ **Det behövs långsiktiga spelregler och stabila förutsättningar i den förda politiken.**
- ▶ **Logistik för konkurrenskraft bör vara ett tema som genomsyrar godsstrategin.**
- ▶ **Viken av tempo och verkställighet i genomförandet.**
- ▶ **Fokusera i godsstrategin på stråk, noder och godsflöden nationellt och internationellt ur ett trafikslagsövergripande perspektiv.**
- ▶ **Underhåll av befintlig infrastruktur måste ges huvudprioritet.**
- ▶ **Använd befintlig infrastruktur bättre.**
- ▶ **Skapa en mer snabbfotad beslutsordning med en särskild investeringspott för marknadsåtgärder.**
- ▶ **Effektiv och hållbar logistik genom fler horisontella samarbeten.**
- ▶ **Alla led måste medverka till ökad regelefterlevnad inom yrkestrafiken för schysta villkor på transportmarknaden.**
- ▶ **Säkerställ rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller för godstransporter.**
- ▶ **Koordinera skatter och avgifter bättre.**
- ▶ **Godsstrategin bör både utformas och genomföras i nära dialog med näringslivet. Tillsätt ett logistikråd med varuägare, transportföretag, tjänsteföretag och logistikforskare.**

**\* Det behövs långsiktiga spelregler och stabila förutsättningar i den förda politiken.** Näringslivet är starkt beroende av att de villkor som näringslivet arbetar under är stabila. Det gäller lagar, skatter, avgifter, regelverken för arbetsmarknadens parter och miljö-, energi-, klimat, infrastruktur- och transportpolitiken. Om förhållanden inte är rimligt förutsägbara skapas osäkerhet vilket hämmar investeringsviljan och konkurrensförutsättningarna. Stabilitet är i hög grad beroende av ett långsiktigt tänkande i politiken.

**\* Logistik för konkurrenskraft bör vara ett tema som genomsyrar godsstrategin.** Väl fungerande logistikkedjor, både för import och export är en viktig förutsättning för vår välfärd. Logistikerna och transporterna är en del av produktionskedjan. Strategin bör utgå från en helhetssyn kring hur transporter hör ihop med konkurrenskraft och hur transportpolitiska mål kan infrias utan att det sker på bekostnad av andra mål. Väl fungerande godstransporter och logistik är en förutsättning för handel. Handeln är i sin tur en förutsättning för välfärd och tillväxt. Godstransporter bidrar således till

välfärden. Genom att fokusera på logistik för konkurrenskraft kan Sverige göras till ett föregångsland inom hållbara och konkurrenskraftiga godstransporter. Fokus måste ligga på att minska utsläppen från transporterna och inte att minska transporterna i sig. Begreppet konkurrenskraft behöver tydliggöras och definieras som svenska företags konkurrenskraft gentemot andra företag (varuägare eller tjänsteleverantörer) på en internationell marknad och inte avgränsas till de olika transportslagens relativa konkurrenskraft visavi varandra inom landet. Trafikslagen kompletterar varandra och det är mer som förenar än som skiljer. De olika trafikslagen har olika fördelar och används därför i olika kombinationer i transportupplägg.

**\* Viken av tempo och verkställighet i genomförandet.** För att vässa transportsystemet och för att stärka svensk konkurrenskraften behövs tempo och verkställighet. Staten har en viktig förutsättningsskapande roll. Svensk logistik håller hög klass och måste vara i världsklass för att svenska företag ska kunna fortsätta konkurrera på världsmarknaden. Sverige är ett litet handelsberoende land i Europas utkant med långa transportavstånd inom landet och till de viktigaste marknaderna. Målet för logistik och godstransporter måste vara att genom ständiga förbättringar bidra till ökad välfärd och internationell konkurrenskraft som utgår från hållbara lösningar. Varuägare/transportköpare efterlyser ett fokus på tempo och genomförande. Alla analyser som behövs är gjorda, det råder ingen brist på utredningar och behovet av mer ”verkstad” är uppenbart.

**\* Fokusera i godsstrategin på stråk, noder och godsflöden nationellt och internationellt ur ett trafikslagsövergripande perspektiv.** Sambanden mellan internationell och nationell infrastrukturplanering bör tydliggöras för effektiva, tillförlitliga transporter och en hög kapacitet i transportsystemet. För det svenska näringslivet är effektiva godstransporter till och från Sverige avgörande. Samordna arbetet med godsstrategin och kommande nationell plan för transportsystemet 2018--2029 för att möta en ökad efterfrågan på godstransporter. En gemensam skandinavisk transportplan behövs liksom gemensamma standarder och regelverk. T.ex. samordnade tåglängder för Fehmarn Belt-förbindelsen. Transport- och infrastrukturpolitikens utgångspunkt måste – liksom för infrastrukturplaneringen - vara att alla trafikslag behövs, att trafikslagen kompletterar varandra och att marknadens behov styr mixen av trafikslagen.

**\* Underhåll av befintlig infrastruktur måste ges huvudprioritet.** Varuägare/transportköpare måste kunna lita på infrastrukturen. För att säkerställa drift och underhåll av infrastrukturen behövs finansierade långtidsplaner som går bortom den årliga budgetprocessen. En miniminivå är att transportsystemet återställs till den nivå det är avsett för och att eliminera eftersläpande underhåll. Sverige behöver en jämn och långsiktigt hög nivå i infrastrukturinvesteringar och underhåll för att undvika flaskhalsar.

**\* Använd befintlig infrastruktur bättre.** Alla trafikslag behövs och måste effektiviseras var för sig och tillsammans för att hållbart möta ett ökat transportbehov. Transporteffektivitet bidrar till ökad konkurrenskraft där ekonomi och hållbarhet förenas. Insatser för att höja bärformågan på vägar och järnvägar behövs för att möjliggöra tyngre och längre tåg och vägfordon, dynamisk kapacitetsplanering av järnvägen m.m. Fokusera på innovativa, effektivitetshöjande transportlösningar inklusive tester och demos. Enkla åtgärder som ger hög effektivitet (steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen) måste genomföras i så hög utsträckning som möjligt såsom åtgärder som ger tillgänglighet och hög tillförlitlighet i transportsystemet. Exempel på detta skulle kunna vara en systematisk satsning på horisontella samarbeten, mer om detta nedan. Det behövs en ökad satsning på forskning inom alla trafikslag med fokus på innovation och demonstration. Regelverk som möjliggör att vissa områden är testbäddar för ny teknik bör implementeras. Initiativ för att påskynda digitaliseringen bör tas av regeringen. En handlingsplan för att underlätta digitalisering i infrastrukturen och i transportsektorn bör tas fram inom ramen för arbetet med en godsstrategi.

**\* Skapa en mer snabbfotad beslutsordning med en särskild investeringspott för marknadsåtgärder.** Medel bör avsättas till en särskild marknadspott riktade till näringslivets transporter där Trafikverket inom ramen för sitt uppdrag ges mandat att besluta om resurser till lönsamma marknadsdrivna anpassningar av infrastrukturen. En mer flexibel beslutsordning behövs för

mindre marknadsåtgärder. Näringslivet kan inte planera utvecklingen i framtida marknader på 12 års sikt vilket är den tidshorisont infrastrukturplaneringen utgår från och med uppdateringar i fyraårsintervaller.

**\* Effektiv och hållbar logistik genom fler horisontella samarbeten.** Horisontella samarbeten mellan transportköpare och transportföretag effektiviserar företagens logistik, sänker kostnader, minskar utsläpp och ökar fyllnadsgraden. Detta sker idag på enskilda initiativ av transportköpare och transportföretag. Dagens samarbeten sker dock ad hoc, och det finns stora fördelar med att skala upp dessa samarbeten. För detta krävs dock stöd från myndigheter som kan agera som facilitator och underlätta möjligheterna till horisontella samarbeten, t ex genom att bidra till förbättrad transparens i godsflöden. Näringslivets Transportråd föreslår att regeringen ger Trafikverket och Trafikanalys i uppdrag att analysera möjligheter till horisontella samarbeten och att föreslå en lämplig aktör men god kännedom om transportsystemet som kan agera facilitator. Fler horisontella samarbeten medverkar till ett mera hållbart transportsystem i minst lika stor utsträckning som styrmedel som skatter och avgifter på transporter.

**\* Alla led måste medverka till ökad regelefterlevnad inom yrkestrafiken för schysta villkor på transportmarknaden.** Transportköpare ska självklart ta sin del av ansvaret för en hållbar utveckling inom transportområdet. Men seriösa beställare med fungerande uppföljning och kontroll av gjorda beställningar av transporter ska inte behöva klä skott för oegentligheter i transportbranschen. Social dumping måste motverkas genom bl.a. förbättrad kontroll och gemensam lagstiftning inom ramen för en gemensam europeisk transportmarknad.

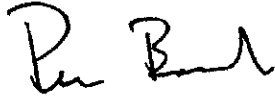
**\* Säkerställ rättvisande samhällsekonomiska kalkylmodeller för godstransporter.** Dagens samhällsekonomiska kalkylmodeller för gods undervärderar grovt och systematiskt godstransporter. De speglar inte godsets samhällsnytta och inte heller kostnaderna vid förseningar av godstransporter. Det är stora exportvärden som riskeras då godstransporter försenas på grund av bristande underhåll av vägar och järnvägar. Utveckling av metoder och underlag måste därför ske så att de samhällsekonomiska kalkyler som används verkligen visar infrastrukturens, transporterernas och industrins bidrag till den totala samhällsnyttan. Näringslivets Transportråd föreslår att regeringen ger Trafikverket, VTI och Trafikanalys i uppdrag att inom ramen för arbetet med en godsstrategi utvärdera, uppdatera och utveckla de samhällsekonomiska kalkylmodellerna för infrastrukturinvesteringar så att samhällsnytta syns på ett rättvisande sätt och att godstransporter inte systematiskt undervärderas.

**\* Koordinera skatter och avgifter bättre.** Kunskaperna behöver öka om sambandet mellan skatter och avgifter inom transportsektorn och näringslivets konkurrenskraft. De skatter och avgifter som införs är inte koordinerade. Tendensen är att alla transportrelaterade skatter och avgifter ökar tillsammans med att nya kostnadsdrivande regleringar införs. Flera politiska beslut och myndighetsbeslut, ändringar av regelverk och förslag innebär höjda skatter och avgifter på transporter. Besluten fattas i stuprör myndighet för myndighet. Att transportpolitiken drar åt så olika håll försvårar tillväxt, välfärd, hållbarhet och konkurrenskraft. *Det behövs en samlad översyn av hur skatter och avgifter påverkar konkurrenskraften.* T.ex.: svaveldirektivet, Transportstyrelsens avgiftsfinansiering, vägslitageskatt/kilometerskatt, fyrdubblade banavgifter, Sjöfartsverkets nya avgiftsmodell, indexuppräknade drivmedelsskatter, reduktionsplikt för minskning av förbrukningen av fossila bränslen, förslag om flygskatt med mera. En koordinering av olika avgiftshöjningar ligger väl i linje med att regeringen i juni gett Trafikanalys i uppdrag att ta fram ett kunskapsunderlag för skatter och avgifter inom transportsektorn. I regeringens lämnade uppdrag anges att: *"Analysen ska särskilt fokusera på hur det svenska näringslivets konkurrenskraft inom Sverige och internationellt påverkas av skatterna och avgifterna samt hur detta påverkar sysselsättningen i olika delar av landet..."* Det är då viktigt att Näringsdepartementet i arbetet med en godsstrategi utgår från ett konkurrenskraftsperspektiv som finns angivet i det tidigare lämnade uppdraget till Trafikanalys.

**\* Godsstrategin bör både utformas och implementeras i nära dialog med näringslivet. Tillsätt ett logistikråd med varuägare, transportföretag, tjänsteföretag och logistikforskare. Rådet kan**

genom rundbordssamtal diskutera hållbara helhetslösningar, logistikens logik, strategiska utmaningar i transportpolitiken, identifiera gemensamma utmaningar samt överväga prioriteringar som utgår från att öka svenskt näringslivs konkurrenskraft. Ett logistikråd kan medverka i implementeringen av godsstrategin, skulle kunna utveckla samarbetet mellan näringsliv och regeringskansliet och bidra till fördjupad förståelse för hur logistik, transporter och infrastruktur påverkar konkurrenskraften för näringslivet och i förlängningen tillväxten och välfärden.

#### **NÄRINGSLIVETS TRANSPORTRÅD**



Per Bondemark

Ordförande



Guy Ehrling

Kanslichef