

2009-11-26

## **Framtidsperspektiv för EU:s transportpolitik – intressentmöte 20 november 2009 inför en ny transportpolitisk vitbok**

### 1 Bakgrund

Genomförandetiden för målsättningarna i den transportpolitiska vitboken 2001 inklusive halvtidsöversynen 2006 löper ut 2010. Kommissionen har under 2009 genomfört en konsultationsprocess och lagt fram ett meddelande om framtidens transportpolitiska målsättningar i ett långtidsperspektiv 2040 – 2050. Processen skall ligga till grund för utformningen av en ny transportpolitisk vitbok som planeras bli framlagd 2010 av den nya kommissionen.

Intressentmötet den 20 november samlade företrädare för transport – och logistikindustri, intresseorganisationer EU institutionerna och medlemsstaterna.

Två plenarsessioner med politiska signaler från det svenska ordförandeskapet och kommissionen ramade in sex workshops kring följande tre teman.

- 1) Integration av transportslag
- 2) Teknologins roll
- 3) Huvudaktörerna i morgondagens transportsystem.

### 2 Huvudbudskap

Ordförandeskapet (statssekreterare Zetterberg) pekade på behovet av fungerande och öppen inre marknad med ett integrerat multimodalt transportsystem med optimerat utnyttjande av infrastrukturens och transportslagens kapacitet. Så kan ett hållbart transportsystem som stärker EU:s konkurrenskraft utvecklas. ITS systemen har en så stor betydelse att man kan tala om ett femte transportslag. Behovet av teknisk harmonisering, optimering av kontaktytorna mellan transportslagen och en fungerande inre marknad i transportsektorn betonades. Finansieringsproblemen är inte en fråga om brist på pengar utan brist på klar inriktning. En fri cabotagemarknad för landsvägstransport och järnväg skulle t.ex. minska andelen utnyttjad lastkapacitet som idag är 30 % för landsvägstransport och 50 % för järnväg. Samtidigt betonade ordförandeskapet den energi- och klimatpolitiska aspekten. Hög effektivitet och högt kapacitetsutnyttjande betyder också minskade utsläpp. Den tekniska utvecklingen av gröna fordon och alternativa bränslen är viktigt på längre sikt – i första hand på väg mot en fossiloberoende fordonsflotta 2030.

Ordförandeskapet betonade att det är viktigt att avveckla restriktionerna för landsvägscabotage och järnvägscabotage. Det behövs nytänkande inför ett tidsperspektiv fram till 2050.

I inledningsanförandet tog ordförandeskapet dessutom upp EU:s klimat – och energipolitiska mål till 2020 och den svenska målsättningen att skapa en

fossiloberoende fordonsflotta 2030. Arbetet med att utveckla gröna korridorer och kopplingen till översynen av TEN T riktlinjerna togs upp liksom mervärdet i ett logistikforum på hög nivå för att bl.a. förbättra informationsflödet.

Transportkommissionären Tajani talade i sitt inledningsanförande allmänt om TEN T och infrastrukturlänkars vitala betydelse för utveckling av handel, konkurrens och inflytande externt. De var också en förutsättning för verklig rörlighet. Kommissionären betonade de lokala myndigheternas roll när det gällde att utveckla transportsystem i tätorter.

En kommande vitbok måste vara visionär och sträva efter att svara mot branschens konkreta behov, uppfylla de energi- och klimatpolitiska målen och medverka till att stärka europeisk industris konkurrenskraft. Behovet att lösa finansieringsfrågan för infrastrukturinvesteringar betonades.

Kommissionären betonade betydelsen av integration mellan transportslagen, teknisk utveckling och utveckling av gröna korridorer, ekologisk energi. Detta är vägen till avkarbonisering av transportsektorn. ITS och interoperabilitet är viktiga effektivitetshöjande faktorer. Det är viktigt att se till att den inre marknaden fungerade för transporter av alla slag. Han nämnde också behovet av att skydda passagerarnas rättigheter, att skapa kvalitetsarbeten för kvalificerad arbetskraft och om behovet av att skapa en europeisk trafiksäkerhetsmyndighet.

Huvudanslaget följdes upp i det avslutande anförande av kabinettchefen Preto. Han upprepade inte de externa frågorna, men betonade TEN T:s betydelse som sammanhållande faktor för sammodala transporter. När det gällde finansiering betonade han medlemsstaternas roll. Han tog också upp Private Public Partnerships som en väg framåt och hänvisade till kommissionens meddelande nyligen. Effektiviteten i transportsystemen kan förbättras genom gröna sammodala korridorer. Det är inte godtagbart att 80 % av godstransporterna sker på landsväg men man är på väg mot ett paradigmskifte med ett grönt effektivt transportsystem med multimodala transporter på inlandsvattenvägar, sjö och järnväg. Preto betonade också den inre marknadens betydelse och att en fullt liberaliserad transportsektor behövs. Lagstiftning är dock inte allt. Det finns också andra sätt att få bort konkurrenshämmande faktorer.

Beträffande den tekniska utvecklingen betonades bl.a. utvecklingen av alternativa bränslen, elektromobilitet och olika styr – och säkerhetssystem.

Till sist förklarade Preto med stor emfas att en brukarvänlig revolution förestod, med förbättrad tillgänglighet för handikappade och äldre, utveckling av ett informationsredskap för reseplanering på nätet och ett effektivt och pålitligt transportsystem.

Mathias Rueth, DG för DG TREN gav ett antal mer konkreta signaler till workshoparna.

Beträffande integration av transportslag betonade han vikten av kontaktytor när det gäller infrastruktur kravet på mervärde ur ett europeiskt perspektiv. Ett transportslagsskifte bort från vägtransport är viktigt, men vägtransport behåller en nyckelroll. Det är viktigt att kombinera effektivitet genom samarbete mellan transportslag och satsa på gröns korridor projekt.

Målet att styra transportflödena genom internalisering av externa kostnader är kontroversiellt men står kvar.

Beträffande teknisk utveckling betonade Ruete att när det gäller fossilfria transporter framstår elektromobilitet idag som det mest intressanta alternativet. Bioenergi och vätgas är dock fortfarande intressanta alternativ. En viktig fråga är vilka fordonstyper som olika energiformer kan användas för och hur man skapar förutsättningar för en teknologineutral utveckling.

Ruete betonade också att frågan om ren energi var relevant för alla transportslag och att det i stor utsträckning är en energipolitisk fråga. Det kommer också att bli en fråga om global konkurrens mellan olika standarder.

När det gällde brukarfrågor koncentrerade sig Ruete helt på passagerartransport och det ökade intresset att ha ett informationsutbyte om de frågorna på EU nivå.

Kopplingen till facket togs upp som en fråga om kostnadsläge och konkurrenskraft antydigt som det är en central fråga att de anställda medverkar i stävan att uppnå målen.

Sammantaget är formuleringen av framtidens transportpolitiska mål en fråga om resursprioritering, rätt styrmedel (internalisering av externa kostnader), förankring av målen, hög kvalitet och balans mellan den kommande vitbokens tioårsperspektiv och visionen fram till 2050.

### 3 Workshoparna

Mellan plenarsessionerna hölls sex workshopar på följande teman

#### **Integration av transportslag**

- 1) Översynen av TEN T riktlinjerna
- 4) Större brukares och operatörers perspektiv

Med undantag för företrädare för järnvägssektorn och i någon mån från sjöfart och inre vattenvägar som talade om transportslagsskifte genom en naturlig rollfördelning mellan olika transportslag (sjöfart långa distanser, järnväg medellånga, landtransport korta distanser) var budskapet massivt. Branschen vill inte ha en styrning mot transportslagsväxling utan önskar samverkan mellan transportslagen under friast möjliga förhållanden på en öppen inre marknad. Frågan om transportslagsväxling blir irrelevant om rena bränslen utvecklas. Transportnätverken måste vara integrerade över nationsgränserna. Informationsutbytet mellan aktörerna behöver optimeras och standarder harmoniseras för att transportkedjan skall fungera optimalt. Järnvägssektorn är ett problem bl.a. eftersom punktlighet och integration med andra transportslag brister. Många problem när det gäller optimering av transportkedjan har med attityder att göra. Behovet av energieffektivitet för att minska utsläppen togs upp, samtidigt som det sades (av Transport & Environment) att alltför effektiva transportmedel (t.ex. modulfordon) inte är bra eftersom transportvolymerna och därmed utsläppen då kan öka.

Om infrastruktur och TEN T blev inte mycket tal med undantag för att företrädare för järnvägar och inre vattenvägar klagade över bristande investeringsnivå.

### **Teknologins roll**

- 2) Nya fordon och alternativa bränslen
- 5) ICT i transport och annan utveckling

Temat nya fordon och nya bränslen diskuterade en vision till 2050 med inriktning på frågor om energival, trafikledning, val mellan olika teknologier och smarta framdrivningssystem som också kan vara energiförsörjningskällor ( t.ex. växelverkan mellan ett eldrivet fordon och elnätet).

I ett tidsperspektiv fram till 2030 är el den mest intressanta alternativa energikällan. Biobränsle och gas har för ögonblicket hamnat i skuggan av el som ren energikälla.

För att driva utvecklingen i önskad riktning d.v.s. mot fossilfri transport kan man tänka sig att använda olika typer av uppmuntringssystem (stöd), marknadsdrivna påverkansmedel (t.ex. avgifter), eller föreskrifter om CO 2 standarder. Utveckling av ITS system är ett annat stöd för att utveckla mer effektiva och därmed mindre utsläppsgenererande transporter.

Sessionen om ICT ledde fram till tankar på standardsättning och behovet av länkar mellan olika databaser. Det gällde att främst skapa förutsättningar för människornas rörlighet. Det borde t.ex. bli lättare att planera en resa med hjälp av internet. Det finns behov en gemensam handlingsplan och ett direktiv, antagligen för att trygga interoperabilitet.

### **Huvudaktörerna i morgondagens transportsystem**

- 3) Transportbrukare, säkerhet, transportskydd och passagerarrättigheter
- 6) Arbetstagarna

Diskussionen om transportbrukare m.m. kom i huvudsak enligt uppgift att kretsa kring passagerarrättigheter och kopplingen mellan sådana rättigheter och kostnader/prisbild. Diskussionerna gällde i första hand situationen för flygpassagerare och passagerare i offentlig transport.

Diskussionen om arbetstagarnas roll gällde behovet av utbildning, särskilt beträffande bussförare och flygledare. Inom flygsektorn diskuterades också situationen för kabinbesättning och groundhandlingpersonal. Beträffande sjöfartssektorn togs bristen på sjöfolk upp. Slutligen diskuterades arbetstidsregleringen för mobil arbetskraft och behovet att se till att den också gäller för s.k. falska egenföretagare.

## **4 Kommentar och ev. framtida åtgärder**

**Signalerna från debatten är delvis motsägelsefulla.**

**Ordförandeskapet har lagt fram en rätt klar vision om en maximalt liberaliserad transportmarknad med reglerförenkling och intermodalitet som övergripande målsättningar och där gröna korridorer är en viktig satsning för att bl.a. främja samarbete mellan transportslag och över gränser. Teknisk utveckling genom olika stödfunktioner som ITS och utveckling av gröna fordon/nya energikällor skall ytterligare bidra till utsläppsminskningen. Så skall de klimat – och energipolitiska målen kunna uppnås med ett hållbart transportsystem.**

Kommissionären ger ett något annorlunda budskap genom att så kraftigt betona transportslagsskifte, tydligen också med hjälp av styrmedel som internalisering av externa kostnader. Tonvikten på kollektivtransport och passagerarrättigheter var påfallande stark. Detsamma gäller TEN T investeringar och länkar till grannländer som ett handelspolitiskt redskap, men också med generellt utrikepolitiska kopplingar.

Allt detta ger en något annorlunda nyans åt det som stämmer överens med ordförandeskapets uppfattningar, som t.ex. en fungerande inre marknad, samverkan mellan transportslagen i gröna korridorer och teknisk utveckling inklusive ITS och nya bränslen. De uppfattningarna stämmer också bra med det mesta som sades från transportindustrin.

Flertalet näringslivsföreträdare avvisade styrning mot transportslagsväxling. Internalisering av externa kostnader kunde godtas om den gällde alla transportslag och behovet av samverkan och informationsutbyte för att man skulle kunna få ett optimalt och sömlöst transportsystem betonades.

Ett sammanfattande omdöme kan bli att den klimat- och energipolitiska agendan tar en allt större plats i den transportpolitiska debatten och att kommissionärens synpunkter delvis ligger fjärran från transportindustrins realiteter.

Vid ministerrådet i december planeras rådsslutsatser om transporternas framtid. Också Europaparlamentet har planer på en resolution. Enligt uppgift kommer ministerrådsslutsatserna att få en ganska låg profil. Det kan därför bli desto viktigare att följa arbetet i Europaparlamentet och eventuellt mata in synpunkter i processen. Detsamma gäller naturligtvis det arbete med en ny vitbok som den nya kommissionen kommer att genomföra under 2010.

Inriktningen av det arbetet beror också på vem som blir transportkommissionär i den nya kommissionen. För dagen verkar det övervägande troligt att Tajani sitter kvar. Detta kan dock snabbt ändras.

Bryssel 2009-11-26  
Pär Boqvist