



Näringsdepartementet  
Trafikenheten  
103 33 Stockholm

Er ref. N2009/5840/TR

REMISSYTTRANDE  
2009-08-28

**Remissyttrande över EU-kommissionens meddelande "Hållbara framtida transporter: Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transport-system" (KOM (2009) 279 slutlig)**

TransportGruppen är en samarbetsorganisation för arbetsgivar- och branschförbund inom transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. Våra åtta förbund samlar medlemsföretag inom alla transportslag och här finns såväl godstransportföretag som företag med huvudsaklig verksamhet inom persontrafik. Tillsammans har de omkring 13 400 företagen i vår krets nästan 170 000 anställda, vilket gör TransportGruppen till den främsta samlingspunkten för företagen inom transportnäringen i Sverige. Sveriges Transportindustriförbund och Sveriges Hamnar är två av TransportGruppens förbund som båda tagit del av denna remiss.

När det gäller övergripande näringspolitiska frågor behandlas dessa samlat av TransportGruppen som nedan har följande att anföra beträffande meddelandet. Beträffande godstransporter är Sveriges Transportindustriförbund medlem av den europeiska organisationen CLECAT, som också kommer att lämna samlade synpunkter på Kommissionens meddelande. Detta remissvar kommer att färdigställas inom kort, och Transportindustriförbundet ber att få sända över detta till regeringskansliet i särskild ordning.

**1 Allmänna synpunkter**

Meddelandet blickar mycket långt fram i tiden. Flera av de framtidsprojiceringar som meddelandet bygger på gäller 2040-2060 och mycket av det som lyfts fram framstår redan idag som troligt. Det gäller t.ex. den demografiska utvecklingen och den vikande tillgången på arbetskraft. Det gäller också de nya förutsättningar som skapas av starkt expanderande ekonomier som Indien och Kina.

Att ha en långsiktig planering är centralt när det gäller transporter och infrastruktur. Men ändamålet med meddelandet är att ligga till grund för en debatt om inriktningen på EU:s transportpolitik fram till 2020, som skall mynna ut i en vitbok som planeras till 2010. Det är viktigt att EU:s framtida transportpolitik går att översätta till konkreta handlingsplaner och åtgärder som kan realiseras inom en överskådlig tid, såsom fram till 2020, för att undvika alltför svävande visioner ett halvt sekel framåt i tiden.

## **2 Transportpolitiska mål**

### **2.1 Sammodalitet och effektiva transporter som en konkurrensfaktor**

Meddelandet verkar ha övergivit de tankar på en kraftfull styrning mot ett transportslagsskifte bort från vägtransporter som fanns i den transportpolitiska vitboken från 2001 och som tonades ned betydligt redan i halvtidsöversynen av vitboken 2006, där man började förorda sammodalitet. Detsamma gäller det som framfördes i vitboken 2001 om önskvärdheten att bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökade transporter. Detta välkomnar vi, då den stora utmaningen är att minska skadliga effekter av transportarbetet. Det är kring denna fråga som Europa behöver kraftsamla.

I meddelandet förordas nu sammodalitet och samordning /effektiva kontaktytor (terminaler) mellan olika transportslag (se t.ex. punkterna 38 och 63 – 69).

TransportGruppen stöder meddelandets tankar om sammodalitet, det transportslagsövergripande synsätt vid infrastrukturplanering och prioriteringen av noder/logistikcentra som meddelandet förordar. TransportGruppen välkomnar också den positiva syn på transporterna som en integrerad del i det ekonomiska livet och en faktor som stärker konkurrensförmågan, som kommer till uttryck i meddelandet.

Inlandstransporterna kommer att öka i takt med den ökade handeln med omvärlden. Med Europas geografiska utformning med lång kustlinje och många hamnar har närsjöfarten stor potential att vara ett alternativ till landtransporter. Det är därför viktigt att tillförsäkra förbindelser mellan landburna transporter och hamnarna och att integrera hamnarna i TEN-T nätverket. Arbete med detta pågår inom ramen för EU:s sjöfartspolitik men det är viktigt att dessa frågor lyfts även inför arbetet med den kommande vitboken.

Vi delar också uppfattningen i meddelandet att transportkapaciteten genomgående skall optimeras med hjälp av effektiva stödsystem, t.ex. ITS som kan förbättra effektiviteten och ytterligare bidra till att få bort flaskhalsar.

TransportGruppen beklagar dock den låga profilen – av subsidiaritets skull – när det gäller tätortstransporter. Problem i de sista leden av distributionsnätet kan i slutändan utgöra hinder för de långväga godstransporterna. Därför har frågan om hur transporterna skall organiseras den sista biten, dvs. fram till butiken, enligt TransportGruppens uppfattning betydelse för den fria varucirkulationen inom EU. Trafikträngsel som är en följd av den ökande urbaniseringen och som leder till förseningar och högre bränsleförbrukning, lyfts fram som en utmaning i meddelandet och det är viktigt att denna fråga även finns med när den framtida transportpolitiken ska utformas.

TransportGruppen välkomnar signalen att man vill verka för att likformiga planeringskriterier tillämpas över statsgränserna och att ett gränsöverskridande samarbete utvecklas när infrastruktur planeras.

Vi noterar med tillfredsställelse att meddelandet tar upp behovet att i vissa fall klargöra förutsättningarna för frakt- och passagerartransporters respektive prioritet i vissa transportkorridorer. Punkt 64 tar upp behovet av att definiera Gröna Korridorer för att minska överbelastning och negativa miljöeffekter. Sverige ligger långt framme i arbetet med Gröna Korridorer, som bedrivs inom Näringsdepartementets Logistikforum där TransportGruppen och Transportindustriförbundet finns representerat. Det svenska initiativet är ett gott exempel på hur kommissionens mål att utveckla en grönare transportpolitik går från ord till handling.

TransportGruppen vill även betona att större tåg och större landsvägsfordon (European Modular System – EMS) på ett betydande sätt kan öka produktiviteten och minska energiförbrukning och de negativa miljöeffekterna per transporterad enhet. Frågan om att kunna använda modulfordon i gränsöverskridande transporter, som idag av oklara skäl är förbjudet inom EU, tas tyvärr inte upp i meddelandet. TransportGruppen har svårt att se hur godstransporterna till lands ska klara framtidens utmaningar utan att fordonen bli mer lastdryga, när fartyg och flygplan vuxit av samma skäl. Det vore därför önskvärt om denna strategiskt viktiga fråga kunde tas upp i diskussionerna om meddelandet mellan EU:s medlemsstater.

TransportGruppen konstaterar att målet transportslagsväxling finns i ett antal rättsakter och program. Exempel på detta är Marco Polo programmet och inom TEN-T t.ex. sjömotorvägar, där transportslagsväxling till sjötransport och till järnväg är en genomgående prioritering. I ljuset av de signaler som detta meddelande ger tycks tiden vara mogen för att se över befintliga program och rättsakter för att på sikt leda möjliggöra en friare bedömning i ett helhetsperspektiv. Transportslagsväxling bör ses som ett av flera sätt att uppnå effektiva och hållbara transporter. Målet för programmen bör därför kopplas till minskad energiförbrukning och klimatpåverkan per transporterad enhet respektive minskad miljöpåverkan i övrigt.

TransportGruppen välkomnar också det uttryckliga stöd till en väl fungerande inre marknad och en kontinuerlig dialog mellan berörda intressenter som meddelandet ger, eftersom det förbättrar effektiviteten i transportsystemen.

## **2.2 Innovationsagendan – tekniska standarder**

Meddelandet sätter en ambitiös agenda för innovation. Den sträcker sig från elfordon och andra alternativa drivmedel till ITS-applikationer. Stora industriella/nationella intressen kommer att beröras av arbetet, vilket bl.a. kan innebära att det blir problematiskt att skapa gemensamma standarder. Vi vill i detta sammanhang betona vikten av att man satsar på förutsebarhet, långsiktighet och öppna lösningar mellan olika tekniska system.

### **2.3 Arbetskraft – rekrytering och utbildning**

Kommissionen lyfter fram kompetensförsörjning och rekrytering som en stor utmaning för transportsektorn. Den åldrande befolkningen och minskande årskullar i kombination med en konjunktur som vänder kommer att innebära hård konkurrens om arbetskraften inom och mellan de flesta branscher. Inom transportnäringen kommer de stora pensionsavgångarna de närmsta åren utgöra ett stort problem och därför är det glädjande att kommissionen riktar strålkastarna mot just denna fråga.

När det gäller arbetskraft verkar kommissionen sammantaget vilja satsa på dialog och flexicurity för att använda resurserna bättre och smidigare. Man anser att invandrad arbetskraft kommer att spela en viktig roll för att eliminera de negativa effekterna av den demografiska utvecklingen. Sektorsövergripande stämmer allt detta bra med signalerna i kommissionens meddelande ”New Skills for New Jobs – Anticipating and matching labour market and skill needs” (COM(2008) 868) som i stort sett accepterades av ministerrådet i mars 2009. Denna typ av åtgärder kan vara ett sätt att lösa transportnäringens rekryteringsbehov.

När kompetensförsörjning och rekrytering blir ett allt större problem handlar det inte bara om att hitta nya resurser utan att de som redan finns idag allokeras på ett effektivt sätt. Rörlighet av människor mellan olika länder och mellan olika yrken är av stor vikt och därför krävs att man ökar möjligheterna och underlättar för validering av kunskap. Att ta tillvara den kompetens som finns hos människor och använda den i ett nytt yrke, eller i samma yrke men i ett nytt land, är en viktig faktor när det råder brist på arbetskraft och här ser TransportGruppen ett område som kan utvecklas på EU-nivå.

### **2.4 Finansiering**

Till sist kan konstateras att kommissionen håller fast vid tanken på avgifter med internalisering av externa kostnader och öronmärkning av diverse skatteintäkter, denna gång mot bakgrund av den förväntade kroniska resursbristen bl.a. på grund av den demografiska utvecklingen. TransportGruppen kan ställa sig bakom ekonomiska styrmedel för att uppnå de transportpolitiska målen, om de är harmoniserade och effektiva. När det gäller avgifternas trafikstyrande effekt klarlägger inte meddelandet om man denna gång tänker sig att avgifterna skall gälla också för personbilar, som är den trafik som dokumenterat är mest känslig för sådana styrmedel. Vi har vidare svårt att se att Europas transportsystem blir hållbart om internalisering enbart skall gälla för den mindre delen, den yrkesmässiga vägtrafiken. Det är tveksamt om det i realiteten går att kombinera mål om intäkter till statskassan med miljömål vid utformningar av ekonomiska styrmedel. En viktig förutsättning för detta skulle vara öronmärkning av resurserna. Tidigare försök i den riktningen har genomgående stött på patrull i ministerrådet. Vi ifrågasätter om klimatet för denna typ av initiativ kan väntas bli mer gynnsamt – ens om femtio år.

Det finns enligt TransportGruppen mot denna bakgrund all anledning att fortsätta diskussionen om utformningen av hur effektiva styrmedel som blir genomförbara i praktiken. Denna diskussion bör lämpligen ske i dialog med bl.a. näringslivet.

Maria Nygren  
TransportGruppen