

Vår ref MN/MH/SB/MC

Er ref N2007/8964/TR

Stockholm
2007-11-08

Svar på remiss av Kommissionens meddelande Freight Transport Logistics Action Plan (KOM(2007)607 slutlig)

TransportGruppen är en samarbetsorganisation för arbetsgivar- och branschförbund inom transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. Våra sju förbund samlar medlemsföretag inom alla transportslag utom järnvägstrafik, och såväl godstransportföretag som företag med huvudsaklig verksamhet inom persontrafik. Tillsammans har de omkring 15 000 företagen i vår krets nästan 160 000 anställda, vilket gör TransportGruppen till den främsta samlingspunkten för företag inom transportnäringen i Sverige.

Sveriges Hamnar är hamnföretagens bransch- och arbetsgivarorganisation och ett förbund inom TransportGruppen. Förbundet strävar bl.a. efter att öka kunskapen om hamnverksamhetens betydelse i transportsystemet och för industri och handel i Sverige.

Sveriges Transportindustriförbund representerar landets logistik- och godstransportföretag och verkar för effektiva och långsiktigt hållbara godstransporter och logistiktjänster, vad gäller människa, miljö och samhälle.

Synpunkterna i detta yttrande har våra tre organisationer utarbetat gemensamt. Generellt tycker vi att initiativet till en logistikhandlingsplan är bra – för första gången ser vi embryot till en europeisk näringspolitisk agenda för logistik och godstransporter! Även om den är både omfattande och mycket övergripande, behandlar den flera intressanta områden. Inom många av dessa områden har de svenska branschorganisationerna egen verksamhet och expertis, vilket bör påpekas inför regeringens fortsatta dialog. Kommissionen bör dock prioritera områden som lämpar sig för hantering på EU-nivå, p.g.a. att lösningar inte kan åstadkommas av näringslivet eller av myndigheter på nationell nivå. Vi skulle mot den bakgrunden förorda att följande frågor lyfts fram:

1. Kapaciteten och infrastrukturen

Det europeiska godstransportsystemet kommer att behöva uppgradera kapaciteten i både länkar och noder (vägar, banor, terminaler och hamnar) för att tillgodose det ökande behovet framöver. Till dessa åtgärder hör

- Transportslagsövergripande IT-standardisering
- Identifiera, analysera och åtgärda ”flaskhalsarna” i det europeiska transportsystemet
- Att verka för att 25,25 meters lastbilar (modulfordon) får användas för transporter inom hela EU

2. ”Gröna korridorer”

Tanken på utpekade intermodala korridorer anknuter en del till godsstråken som den svenska diskussionen handlat om. Att dels lyfta fram kapacitetsbehoven för godstransporter i sådana korridorer och åtgärda flaskhalsar är förvisso ett svenskt intresse. Att dessutom särskilt testa och underlätta användning av hållbarhetsmässigt bästa teknik i sådana korridorer är också intressant, t.ex. tillgång till alternativa bränslen. Detta borde då samtidigt rimligen också innefatta utnyttjande av bästa vägfordonstyp – modulfordon. På bansidan bör på samma sätt korridorerna optimeras kapacitetsmässigt genom möjlighet till längre och tyngre tåg, på sikt även ändrad lastprofil.

3. Stadsdistribution

Den täta trafiken och köerna i innerstäderna i Europa gör att distributionen av varor blir försenad och dessutom orsakar den onödiga utsläpp vid tomgångskörning. Vi anser att det är viktigt att lägga fokus på att förbättra stadsdistributionen och välkomnar därför initiativet till Urban Freight Transport Logistics.

4. Hållbara transporter

Inom ramen för hållbarhet i logistiksystemet, anser vi att man bör inkludera diskussionen om korrekt och harmoniserad prissättning/beskattning på utnyttjandet av infrastrukturen för samtliga transportslag.

5. Administrativa hinder & kompetensfrågor

Det är bra att man i planen även har identifierat andra problem för logistiksystemet än rent fysiska och tekniska (infrastruktur, bränsle, fordon). Av dessa skulle vi vilja framhålla vikten av att lösa de administrativa problemen som dagens icke-harmoniserade security-regler ger upphov till, samt prioritera och lägga resurser på åtgärder i syfte att åstadkomma en ”papperslös” hantering av tulldokument även inom sjöfart och hamnverksamhet. IT-baserade lösningar behövs, och de ska vara både smidiga och kostnadseffektiva.

Vi vill också understryka vikten av kompetenshöjning för personer verksamma inom branschen och att trygga återväxten genom att locka yngre människor till att arbeta inom transport- och logistiksektorn. Här tror vi på samverkan mellan EU och den nationella nivån.

6. Statistik

Slutligen vill vi framhålla vikten och behovet av bra och tillförlitlig statistik för de olika transportslagen, men framför allt även för intermodala transporter. Att det finns stora brister är ställt utom tvivel. En översyn av tillgängliga data och de kompletteringar som behövs vore på sin plats för hela logistiksystemet.

TransportGruppen

Maria Nygren, Vice VD

Sveriges Transportindustriförbund

Stefan Back, Förbundsdirektör

Sveriges Hamnar

Mikael Castanius, Branschchef