

Näringsdepartementet
Trafikenheten
Att: Maria Ingelsson

103 33 STOCKHOLM

Stockholm 2009-01-22

Ref: Ert datum 2008-12-17

Yttrande över Kommissionens förslag om ändring av Marco Polo II förordningen (COM(2008) 847 final)

Förbundet Sveriges Hamnar och Sveriges Transportindustriförbund, som båda är del av TransportGruppen inom Svenskt Näringsliv, samt Näringslivets Transportråd har tagit del av förslaget och har följande synpunkter.

De föreslagna ändringarna

De ändringar som föreslås ser vi generellt positivt på och instämmer i att dessa behövs för att underlätta för ansökande företag samt till att programmets mål uppfylls och dess budget utnyttjas även av näringslivet i Sverige.

Till de föreslagna ändringarna har vi följande kommentarer.

Artikel 2, ny punkt p

I artikeln införs en definition av vad som menas med gods. Till gods räknas även, vid trafikomställningsberäkningar, transportenheter inklusive dess motoriserade delar. Även tomma transportenheter ska räknas som gods.

Vi kan se en poäng i att t.ex. positioneringstransporter av tomma lastbärare mellan ett konsumtionsområde (import) och en industriort (export) kan räknas in i ett projekt som totalt sett ger överföringseffekter. En sådan förändring bör gynna bl.a. svenska projekt. Detsamma gäller att taran, lastbärarens tomvikt får räknas med. Att som föreslås inkludera även lastbilars chassi och hytter i beräkningsbar vikt går visserligen i samma riktning, men är tveksamt. Då borde i rimlighetens grad även järnvägsvagnars chassi och dragenhet (loket) och fartygens egen vikt inkluderas i den andra delen av beräkningarna, vilket verkar svårt att genomföra.

Vi anser allmänt att begreppet inte bör vara gods/freight om definitionen ändras till den som föreslås. Det leder till begreppsförvirring då man med gods i andra sammanhang i regel menar

endast den last som transporteras på transportenheter. Exempelvis i den EU statistik som förs över gods till sjöss är inte vikten för lastbärare eller fordon medräknad. Ett annat, speciellt begrepp bör i så fall ersätta, t.ex. ”kalkylerbara tonkm” eller något sådant.

Artikel 4, ny text i punkt 1

Tidigare skulle projektförslag lämnas in av ”konsortier” bestående av minst två företag etablerade i minst två olika medlemsstater, som visserligen kunde tillhöra samma koncern. Nu föreslås detta ändras till bara ”företag”. Alla förenklingar av regelverket är i sig fördelaktiga för näringslivet. Eftersom Marco Polo hittills gällt enbart internationella godstransporter, dvs inkluderande minst två länder, bör dock den nya definitionen tydliggöras. Måste transporten vara gränsöverskridande även om projektansökan kommer från ett företag i ett medlemsland? Behövs alltså ingen part i det andra landet alls i ansökan? Vi noterar att uttrycket konsortier fortfarande används i bilaga I, utan att det finns någon förklaring till vad begreppet innebär.

Artikel 5, ny text led b)

Formulering om hur kopplingen för höghastighetsleder till sjöss inom Marco Polo programmet är till höghastighetsleder till sjöss (Motorways of the sea) inom det transeuropeiska transportnätet är ändrad. Av formuleringen framgår nu bättre att det är två olika åtgärder, men att ska vara förenliga.

En orsak till att programmet inte utnyttjats vad gäller höghastighetslederna kan vara att det hos ansökande företag finns en osäkerhet kring begreppet, i och med att begreppet finns inom två program och att villkoren för att få bidrag skiljer sig dem i mellan. Vi återkommer nedan till behovet av transparens och stöd i att förstå dessa skillnader.

Bilaga 1, finansieringsvillkor och krav enligt artikel 5.2

- Kravet på minst 10 % minskning av tonkilometer eller fraktvolymen inom trafikundvikande åtgärder är borttaget, vilket är positivt – det underlättar för svenska företag.
- Begreppet ”konsortiet” används på flera ställen i bilagan, trots att begreppet inte finns med i förordningens artiklar, utan där är ersatt med begreppet ”företag” (artikel 4).
- Finansieringsvillkor för kringliggande infrastruktur är förenklade genom att bilaga II:s villkor är borttagna. Istället är infört i bilaga I att stödberättigade kostnader för kringliggande infrastruktur inte får överstiga 10 % av projektets totala stödberättigade kostnader, vilket vi anser vara en förenkling och positivt.
- Fördubblat stöd (från 1 till 2 euro) för omställd vägtransport och trafikundvikande åtgärder. Höjningen gör programmet attraktivare, men risk finns att stora projekt kommer att ta större andel av pengarna. Det bör tillförsäkras att medel finns kvar även för de mindre projekten.
- Kontraktens löptid kan förlängas vid extraordinära förseningar, vilket underlättar för stödmottagaren.
- De föreslagna lägre tröskelvärdena (i tonkilometer) bör gynna mindre projekt med möjlighet att växa.

Övrigt

Vår uppfattning, som vi ofta påpekat, är att Marco Polo programmet ytterligare bör förenklas för stödsökande företag. De nu föreslagna ändringarna går därvid i regel i rätt riktning för de sökande. Fortfarande är dock regelverket så komplicerat att det bildas en ”mental tröskel” innan näringslivets företag ger sig in i ansökningsfasen. Det finns därför behov för svenska företag som har planer på att ansöka om att en nationell stödfunktion inrättas, som kan göra en första bedömning av utsikterna för ett projekt att lyckas med sin ansökan samt lämna råd om hur medlen sedan söks ur programmet. Bedömningen bör göras innan det har kostat för mycket för företaget i form av egna resurser, konsultkostnader etc. Denna stödfunktion bör också ha kunskap om andra närliggande program som TEN-T Motorways of the sea, så oklarheterna kring gränsytan mellan ”höghastighetsleder till sjöss” inom de båda programmen kan redas ut. Även andra EU-medel som FoU och regionala projektmedel som kan bli aktuella för stöd bör kunna informeras om.

Vi noterar att de nu föreslagna regeländringarna sker inom ramen för det befintliga programmet Marco Polo II. Inför den större revision av Marco Polo-programmet som vi utgår ifrån kommer att ske innan den nuvarande programperioden löpt ut, har vi följande kommentarer. Marco Polo tillkom som ett led i Kommissionens transportpolitik som den lades fast i 2001 års Vitbok. Då var ”modal shift”, trafikslagsväxling en huvudinriktning. Sedan dess har dock politiken utvecklats på flera olika sätt, med nya begrepp som sammodalitet och med energieffektivitet och klimatpåverkan som nya tydliga europeiska prioriteringar.

Det vore mot denna bakgrund rimligt att Marco Polo-programmets efterföljare omdanas till att tydligare stödja dessa transportpolitiska prioriteringar. Det bör rimligtvis innebära att överföring av gods mellan vägtransport och andra transportsätt ses som ett medel i politiken snarare än som ett mål i sig. Ekonomiska stöd borde därför kopplas tydligare till förbättrade energi- och klimatprestanda i godstransport- och logistiksektorn, och även till minskad miljöpåverkan i övrigt, än vad det nuvarande regelverket innebär. Nuvarande pågående utveckling av europavida beräkningsmodeller för emissioner och energiåtgång från godstransporter bör kunna underlätta en sådan grund för stödet, som därvid bör kunna ses sammodalt, dvs avse projekt antingen inom eller mellan trafikslagen snarare än som nu med kraftig tyngd mot just överföring av tonkilometer. Kommissionen har i sin handlingsplan för godslogistik 2007 pekat ut ett antal områden där förbättringar av effektivitet och hållbarhet kan få stor betydelse för det europeiska transportsystemet. Det innefattar t.ex. IT-anknutna projekt, ”Gröna transportkorridorer” och storstadslogistik. I det senare fallet kan man notera att en mycket stor del av handelns och industrins transportarbete utförs på korta sträckor, inte minst i de växande stadsområdena. En stor förbättringspotential finns därmed i sådan trafik som idag inte alls nås av program som Marco Polo.

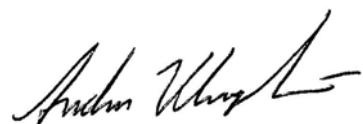
Det kan slutligen även noteras att administrativa trösklar för effektiv och hållbar logistik (dvs regelverk etc.) är undantagna från stöd enligt nuvarande regler. T.ex. har securityregelverkens utveckling påverkat transportindustrin i en riktning som inte alltid överensstämmer med andra transportpolitiska mål. Det torde finnas skäl att överväga om stöd kan utgå också till åtgärder och projekt som kombinerar samhällsmål om säkerhet och skydd resp. effektiva och hållbara transporter, t.ex. genom modern IT och systemtänkande.

Med vänliga hälsningar

Sveriges Hamnar

Sveriges Transportindustriförbund

Näringslivets Transportråd



Anders Klingström

Stefan Back

Guy Ehrling