

Näringsdepartementet
Enheten för transportpolitik
Johan Ericson
103 33 STOCKHOLM

Remissvar: meddelandet från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén, Godslogistik i Europa – nyckeln till hållbar rörlighet

Sveriges Transportindustriförbund, som representerar landets logistik- och godstransportföretag och som verkar för effektiva och långsiktigt hållbara godstransporter, har tagit del av remissen och har följande synpunkter.

Förbundet vill inledningsvis ta upp den extremt korta remisstiden. I propositionen Moderna Transporter och 2006 års transportpolitiska beslut understryks behovet av tidiga förberedelser och god förankring av svenska ståndpunkter i EU-arbetet. Kommissionen lade fram sitt meddelande om logistik i slutet av juni 2006. Ett konsultationsmöte om meddelandet med bl.a. myndighetsföreträdare ägde enligt vad vi erfarit rum i Bryssel den 5 oktober 2006 och kommissionen har utlyst ett ytterligare konsultationsförfarande fram till den 30 november 2006. Mot den bakgrunden skulle förbundet ha uppskattat att det interna svenska samordningsarbetet inletts betydligt tidigare, bl.a. i god tid före mötet den 5 oktober. Förbundet hoppas att det interna arbetet kan komma igång tidigare vad gäller det fortsatta arbetet, bl.a. konsultationer angående det förslag till en logistikstrategi som kommissionen planerar att lägga fram 2007.

Generella synpunkter

Förbundet välkomnar i sig Kommissionens intresse för logistik och godstransporternas betydelse för EU både ur tillväxt- och hållbarhetssynpunkt. På många sätt innebär meddelandet att närmande mellan Kommissionens syn på dessa frågor och den samsyn som Godstransportdelegationen initierat i Sverige och som också bekräftats i 2006 års transportpolitiska beslut och propositionen Moderna Transporter. Samtidigt är det intressant att, som framgår av det följande, så många av de förslag som Kommissionen lägger fram i meddelandet så tätt anknyter till redan etablerad verksamhet inom Sveriges Transportindustriförbund. Det gör givetvis att vi har goda möjligheter att från svensk sida bidra i arbetet på Europeanivå.

Förbundet kan också konstatera att många av de nya arbetsområden som Kommissionen pekar ut redan identifierats av logistikindustrin själva som viktiga områden för gemensamt arbete, åtminstone i Sverige och i många fall i det övriga Europa. Begreppet co-modality/sammodalitet är således helt i linje med vårt förbunds allmänna strävanden vad gäller att skapa förutsättningar för effektiva och hållbara logistikkedjor, och anknyter också till det synsätt som fördes fram av Godstransportdelegationens och som ges hög prioritet i 2006 års transportpolitiska beslut. Även om hållbarhetsaspekterna finns med som motiv för Kommissionens initiativ på logistikområdet kan man emellertid efterfråga en tydligare koppling mellan förslagen på åtgärder för effektivisering och de i andra sammanhang så

framhållna transportpolitiska hållbarhetsfrågorna inom EU. Sverige bör i det vidare arbetet driva på för en tydligare belysning av hur åtgärderna i logistiksystemet bidrar till centrala frågor som energiförbrukning, klimatpåverkan, regionala och lokala miljöproblem etc.

Förbundet varnar för den risk för byråkratisering och överreglering som finns när EU nu ger sig in i en kommersiell bransch som logistiken som hittills knappast alls fångat europapolitikens intresse – även om transportpolitiken sedan länge ju är ett tungt regleringsområde inom EU. Det finns tendenser till en sådan regleringsvilja i meddelandet, t.ex. förslaget om nya centra för främjande av intermodala transporter och förslaget om en ny lastenhet som kommenteras närmare nedan. Men kan EU genom välriktade insatser, ”morötter” och stöd till gemensamt lärande och benchmarking/riktmärkning påverka logistiksystemet i den gemensamt önskade riktningen finns enligt vår mening inget att använda.

Vidare hantering av meddelandet och följande förslag från Kommissionen torde mot denna bakgrund lämpa sig väl för diskussion och samordning i det i transportpolitiska propositionen aviserade nya Logistikforumet. Sveriges Transportindustriförbund står oavsett formen till förfogande för ytterligare dialog i dessa frågor.

Närmare synpunkter

Vi hänvisar till numreringen i meddelandet.

4.2.1 Förbundet välkomnar kommissionens initiativ till att kartlägga och åtgärda konkreta *flaskhalsar inom godslogistiken*. Det kan förtjäna att påpekas att Godstransportdelegationen i sitt delbetänkande SOU 2003:39 Godstransporter i Samverkan gjorde en förtjänstfull sammanställning av hinder för intermodalitet, vilket nära anknyter till frågeställningen i Kommissionens meddelande.

Förbundet välkomnar också kommissionens förslag att en förteckning över kontakter skall upprättas. Givetvis ställer sig förbundet även till förfogande för det nätverk med företrädare för både medlemsstater och branschen som kommissionen avser att upprätta i syfte att utbyta know-how och praxis samt – inte minst – föreslå lösningar. I sammanhanget bör därvid noteras att Sveriges Transportindustriförbund sedan 2002 har en Arbetsgrupp för Intermodala transporter med representanter för logistikoperatörer inom samtliga trafikslag och med Banverket som sektorsansvarig myndighet inbjuden i arbetet. Arbetsgruppen har samma inriktning på erfarenhetsutbyte, marknadsbevakning och identifiering av flaskhalsar som skisseras i meddelandet. Arbetsgruppen har bl.a. tagit fram två rapporter, senast ”*Intermodala Transporter 2006*”, vilken bifogas remissvaret. Förbundet ser gärna att arbetet med kartläggning och åtgärdande av flaskhalsar och benchmarking/problemlösning ges hög profil. Dess frågor kan också bli lämpliga arbetsuppgifter för det Logistikforum som skall skapas i Sverige enligt 2006 års transportpolitiska beslut.

4.2.2. Även vad gäller *Informations- och kommunikationsteknik* inom logistiken har förbundet sedan lång tid varit aktivt genom vårt tidigare dotterbolag e-Com Logistics och vår nuvarande IT-kommitté, i vilket såväl logistikföretagen som mjukvaruleverantörer är representerade. För att undvika snedvridningar i konkurrensen mellan företag, transportslag och nationer samt effektivisera logistiken är det även viktigt att anta gemensamma standarder. Dessa måste självfallet vara godtagbara för det stora flertalet tillverkare samt transportföretag i branschen.

Verksamheten i förbundets regi har lett fram till ett antal meddelandestandarder i Sverige för EDIFACT inom spedition och logistik. Även XML-formatet har följts inom detta arbete. Förbundets IT-kommitté har vidare nyligen påbörjat ett projekt rörande RFID (radio frequency identification) för meddelandestandarder inom logistik och spedition. Det finns således via Sveriges Transportindustriförbund en god grund för europeiskt arbete på dessa områden, vilket vi bedömer som en riktig väg. Möjligheten att i ett sådant arbete sprida de svenska standarderna skall därvid inte underskattas – de har redan nått en viss spridning inom de stora europeiska logistikkoncernerna. Förbundet noterar också att kommissionen före årets slut lanerar att lägga fram en grönbok om användningsområden för Galileo – systemet bl.a. inom transportområdet.

4.2.3. För att främja utvecklingen av logistik, samt framhålla dess betydelse för samhällets utveckling är det viktigt att öka kunskapen och kompetensen hos personal inom branschen. Det är därför av stor betydelse att satsa på *logistik- och transportutbildningar* på universitet, högskolor och andra institutioner. Även kortare kurser som ett led i fortutbildningen är viktiga. I detta sammanhang kan nämnas att förbundets utbildningskommitté organiserar och erbjuder populära kurser i kansliets regi, för medlemsföretagens personal. Verksamheten omfattar för närvarande bl.a. kurser i farligt gods, speditionskunskap inom landtransporter samt logistik & IT. Försök har också startat med ett ”logistikörkort” som kräver ett visst mått av utbildning för att sprida modern kunskap i branschen. Förbundet står till förfogande för ytterligare information.

4.2.4. Förbundet vill betona vikten av framtagande av *statistik* som instrument för att kunna ge en tillförlitlig bild av branschen, hur den utvecklas, vilka tjänster som efterfrågas etc. Förbundet välkomnar kommissionens initiativ till framtagande av lämpliga metoder för framtagande av ”mätinstrument” och parametrar. Att företag är ovilliga att lämna ut kommersiellt känslig statistik om sin verksamhet är emellertid ett välkänt problem, i Sverige så väl som i övriga Europa. En verkligt representativ statistik torde därför kräva mer av myndighetskrav än idag. Sveriges Transportindustriförbund tillhandahåller viss egen statistik, inom både flyg- väg- och järnvägssektorena (se förbundets hemsida www.swedfreight.se/sidor/statistik.html). Emellertid tror vi att en god dialog mellan branschen och statistikansvariga myndigheter kan ge förutsättningar för en bättre statistikförsörjning än idag. Branschen har ett gemensamt intresse med samhället att få tillstånd detta, och väl utformade uppgiftslämnarkrav kan bidra till detta, gärna europeisk harmoniserade.

4.2.5. Beträffande *infrastrukturen* är investeringar och underhåll av trafiksystemet en central förutsättning för ett effektivt och hållbart transportsystem och en kärnuppgift för regeringarna i EU:s medlemsstater och för Kommissionen. Vad gäller frågor om omlastningskapacitet bör Godstransportdelegationens ställningstagande i dessa frågor i den form den bekräftats i 2006 års transportpolitiska beslut kunna bilda en grund för en svensk hållning i EU. Kombiterminaler och hamnar blir allt viktigare som nav i systemet och bör betraktas som en del av infrastrukturen i tillämpliga delar. Det pågående arbetet med definition av strategiska hamnar och kombiterminaler enligt 2006 års transportpolitiska beslut bekräftar detta och kopplingen till EU-politiken bör lyftas fram.

Vad gäller optimering av utnyttjandet av infrastrukturen är det däremot framför allt en fråga för näringslivet. Av kommersiella skäl söker varuägare och logistikföretag alltid vägar att minska transportkostnader genom bl.a. minskad tomkörning, fleet management och samarbete. Samhället har dock här uppgiften att skapa goda incitament för en önskvärd

utveckling bl.a. genom skatter och avgifter. Goda exempel bör premieras, samtidigt som vi måste vara mycket uppmärksamma på att inte skatteinstrumentet på transportsidan leder till utslagning av svensk verksamhet och arbetsplatser. Europeisk harmonisering av regler om finansiering och avgifter för infrastrukturen är därför oerhört viktig, inte minst för den optimering av logistiksystemet som Kommissionen önskar.

4.2.6.1. Vad gäller *kvalitetsmärkning* av företag, saknar förbundet en hänvisning till ISO-certifieringen, som ju har som syfte att mäta ett företags hela transportprestanda med hänsyn även till miljö och bästa praxis. Gemensamma mått för riktmärkning inom logistiksystemet är dock ett intressant arbetsfält där EU kan spela en samordnande roll. Idag finns ett antal märkningar och mätsystem grundade nationellt, som borde kunna samordnas bättre. Noteras bör också att meddelandet här inte nämner securityreglerna, som blir ett allt större område som påverkar branschens verksamhet. Best practice och gemensamma standarder bör omfatta även detta område – se punkt 4. 2..7.1 nedan.

4.2.6.2. Förslagen om *ett särskilt nät för godstrafik på järnväg* är givetvis intressant i ljuset av ökande konflikter mellan persontrafik och godstrafik. Ökad tillgänglighet till spårkapacitet är en avgörande fråga bl.a. för att intermodala tåglösningar skall kunna konkurrera med vägtransport. I vissa delar av EU kan detta möjligen åstadkommas genom etablerande av särskilda godstågslinjer. Förutsättningarna i Sverige innebär dock att andra åtgärder som bättre kapacitet på befintlig bana genom bl.a. mötesspår, nya signalsystem (t.ex. genom finansiering av ombordutrustning för att påskynda moderniseringen) och en rimligare avvägning av kapacitet för gods- resp. persontrafik än den tidigare traditionella är mer effektiva och realistiska medel att höja kapaciteten för godstransport. Generellt gäller att en mer kommersiell attityd till godstransporter från de traditionella järnvägsoperatörerna i Europa är minst lika viktig för bättre förutsättningar för godstransport på järnväg som infrastrukturinsatser.

4.2.7.1. Initiativet att åstadkomma en *enda administrativ instans för logistiska flöden* ("one stop shop") kan inte annat än applåderas från förbundet. Dock rimmar det väldigt illa med vad vi just nu ser utvecklas särskilt vad gäller securityreglerna inom EU, där samordningen brister mellan olika transportsektorer. Detta skapar kostnader och problem för, bl.a. risk för konkurrenssnedvridning, vilket bl.a. tagits upp i kommissionens meddelande om finansiering av transportskydd... I princip borde målet vara samordnade myndighetskontakter av två slag. En av dessa bör gälla certifiering av företag och transportsystem ur tull-, security-, trafiksäkerhets- och miljösynpunkt etc. och bygga på harmoniserade standarder av typ ISO med återkommande revisioner. Fördelar bör då finnas för de certifierade gentemot myndigheternas krav på icke-certifierade företag. (Förbundet är medvetet om att ISO-standarder i sig inte innebär prestandakrav utan krav på kontinuerliga förbättringar. Dock måste certifieringen rimligtvis underlätta uppfyllande av målen med lagstiftningen.) Den andra samordningsåtgärden bör innebära att en enda myndighet handhar transaktionsbaserade uppgifter, vilka så långt möjligt bör automatiseras och kunna följa transporten och godset utan avbrott oavsett trafikslag. Ett sådant system skulle utan tvekan underlätta handeln och logistikindustrins optimeringssträvanden.

4.2.7.2. Beträffande etablering av centra *för främjande av intermodala transporter* (Intermodal Promotion Centers) har förbundet följande synpunkt. Som framgår arbetar branschen själv med dessa frågor bl.a. inom Sveriges Transportindustriförbund. Att etablera helt nya centra för att arbeta med frågorna i resp. land förefaller mot den bakgrunden mindre effektivt. Huruvida de befintliga Short Sea Promotion Centers är lämpade att utveckla till

intermodala centra kan säkert diskuteras, eftersom de från starten helt varit inriktade på sjöfarten och har en bemanning för detta. Ett alternativ för svensk del vore att i stället utgå ifrån förbundets tidigare nämnda Arbetsgrupp för Intermodala transporter, som har en bred representation från samtliga trafikslag redan idag, och som vid behov kan utvidgas ytterligare.

4.2.7.3. *Skadeståndsansvaret för multimodala transporter* är en viktig men komplicerad fråga. Inom ett flertal internationella (mellanstatliga) organ pågår arbete med utarbetandet av internationella regler för multimodal transport, däribland, OECD, UNECE, UNCTAD, UNCITRAL m.fl. Även EU har tidigare undersökt möjligheterna att införa intermodal/multimodal lagstiftning (se Asariotis m.fl. *Intermodal transportation and Carrier Liability, draft report submitted to the European Commission, July 1998*). Förbundet ställer sig dock frågande till huruvida detta är ett område som faller inom EU:s kompetens. Det vore enligt förbundets mening lämpligare att utveckla ett dylikt regelverk på mellanstatlig nivå, då även icke medlemsländer och EU:s viktigaste handelspartners kan delta i samarbetet, därigenom åstadkomma en bredare uppslutning. Huruvida konventionen skall implementeras i nationell rätt, samt formen för densamma blir därigenom en fråga för de enskilda staterna.

I avvakta på denna utveckling bör dock nämnas möjligheten för EU att framhäva goda exempel på frivillig standardisering av transportvillkor. Här finns flera standarddokument bl.a. från den internationella speditorsorganisationen FIATA som bör framhållas. Ur svensk och nordisk synvinkel är det dock intressant att dessutom framhäva *Nordiska Speditörers Allmänna Bestämmelser* (NSAB 2000), som är ett "agreed document" mellan speditörer och varuägare i de fyra nordiska länderna och som tillämpas allmänt inte bara här utan också i Baltikum etc. Ett exemplar av gällande bestämmelser bifogas denna remiss.

4.2.8. Även frågan om nya *standarder för lastenheter*, den s.k. European Intermodal Loading Unit (EILU), har redan remitterats och debatterats flitigt under senare år. Även om motiven bakom Kommissionens förslag, en ny standardiserad lastbärare optimerad för europeisk intermodal trafik sjö-järnväg-väg, är korrekta, är risken att ett EU-initiativ på detta område enbart skapar ytterligare en variant att hantera bland andra för logistikföretagen stor. Orsaken är att EILU skulle innebära stora investeringsbehov för att fungera, framför allt inom sjöfarten. Den korrekta vägen måste vara att EU driver frågan om en ny standard i befintliga standardiseringsorgan, framför allt ISO som certifierar nuvarande containermått. Fördelen är att standarden då inte bara blir europeisk utan en allmän standard att förhålla sig till vid beställning av fartyg och fordon m.m. Förbundet är emellertid medveten om att detta är en långsiktig lösning. Däremot är utvecklingen av ökade transporter av 45-fotscontainers intressant även på kort sikt, eftersom detta format kan uppnå åtminstone vissa av EILU:s målsättningar. Den alltmer ökande interkontinentala trafiken med containers gör att dessa blir viktigare även för Europas transportsystem. Ur denna synpunkt är det givetvis viktigt att reglerna om mått och vikt för vägtrafikfordon inom EU inte får medföra hinder för transport på landsväg av 45-fotscontainers och att de svårigheter som uppstår när den nu gällande övergångsordningen upphör att gälla vid utgången av 2006 löses. Att försvåra transporter av 45-fotscontainers vore direkt i strid med Kommissionens strävanden att öka effektiviteten i logistiksystemet.

En lösning på 45-fotsproblemet är att använda modulsystemet med 25,25 metersfordon som EU-regelverket tillåter i nationell trafik efter en anmälan till kommissionen. Denna lösning lär ha kommissionens stöd. Förbundet anser att Sverige kraftfullt bör stödja denna lösning framför andra. Den skulle bl.a. innebära klartecken för permanent användning av modulsystemet utanför Sverige och Finland. Sverige bör också i detta sammanhang ta upp och/eller stödja förslag till ändringar i regelverket som undanröjer begränsningen av

användningen av modulsystemet till nationell trafik. En fördel är om Sverige här kan handla gemensamt med likasinnade. Det kan noteras att bl.a. transportkommissionären vid det ovan nämnda mötet den 5 oktober uttalade sig positivt om modulsystemet.

Beträffande förbundets syn på modulsystemet vill vi i övrigt hänvisa till den gemensamma skrivelse som Sveriges Transportindustriförbund sände till dåvarande infrastrukturminister Ulrica Messing i juli i år, och som var gemensam med Sveriges Åkeriföretag och Näringslivets Transportråd för transportköpare. Tiden synes nu av flera skäl vara mogen att peka på fördelarna med modulsystemets införande inom EU, som en del bland andra i en ökad satsning på effektiva och hållbara godstransporter och logistik.

Stefan Back
SVERIGES TRANSPORTINDUSTRIFÖRBUND