

RAPPORT



STIF Region Syd

Studieresa till EU-kommissionen i Bryssel 23-24 oktober 2008

Deltagare:	Pär Boqvist	Konsult för STIF i Bryssel
	Kjell Carlström	Schenker AB
	Lars Dahlgren	Stella Transport AB
	Gustaf Engholm	Agility Logistics Company
	Tommy Halén	Railog AB
	Ingmar Ingstad	Ingstad & Co AB
	Johan Lundqvist	Ystad Hamn Logistik AB

PROGRAM

23.10

10.45 Ankomst Bryssels flygplats

12.15 – 13.45 Lunch med Jonathan Scheele, chef för direktorat B, ansvarig för transportlogistik, transeuropeiska transportnätverk och sammodalitet. Jonathan Scheele är också ansvarig för externa relationer på transportområdet.

14.00-15.15 John Berry från DG TREN, enhet B 3; Logistik, innovation, sammodalitet. Jorge De Britto Patricio-Dias gröna korridorer

15.30 – 16.30 Marc Vanderhaegen och Cristobal Millán de la Lastra, DG TREN, enhet B 4. Sjömotorvägar, Marco Polo.

24.10

09.30 – 10.30 Europaparlamentet – möte med Mattias Kereszetsi assistent hos Gunnar Hökmark (ledamot av kommittén för inre marknaden).

10.45 – 12.15 Svenska EU – representationen – Anna Halvarsson, svensk transportråd.

12.30/13.00 -

14.00/14.30 Lunch med Johann Fredrich Colsman, ledamot av transport kommissionärens kabinett (Colsman är ansvarig för landtransport, logistikk och sam-modalitet).

15.00 – 16.30 CLECAT sekretariatet, Niels De Beuck.

STIF Region Syd

Studieresa till EU-kommissionen i Bryssel

den 23-24 oktober 2008

1. Bakgrund

Avsikten med besöket var att få information om aktuella transportpolitiska frågor i EU och föra fram synpunkter från transportnäringen.

Utöver information om rena sakfrågor syftade programmet till att informera deltagarna om kommissionens beslutsprocess och om parlamentets roll i EU:s lagstiftningsarbete.

Under besöket träffade delegationen:

- Kommissionstjänstemän på direktörs – och handläggarnivå (Direktorat B, transeuropeiska transportnätverk, logistik och multimodala transporter),
- Transportkommissionärens kabinett,
- Ett av transportråden vid den svenska permanenta EU – representationen,
- Politiska assistenter hos EU parlamentarikern Gunnar Hökmark och
- CLECAT sekretariatet.

Diskussionerna gällde bl.a.:

- Kommissionens logistikhandlingsplan,
- Förberedelserna för den kommande nätverksöversynen,
- Marco Poloprogrammet för att främja multimodala transporter,
- Förberedelserna för det svenska ordförandeskapet hösten 2009 ,
- EU institutionernas sätt att arbeta och förutsättningarna för påverkan av besluten.

2. Viktiga frågor som togs upp samt frågor för uppföljning

- Inför översynen av TEN-T riktlinjerna vill Kommissionen göra en koppling mellan satsningen på logistik och utvecklingen av det transeuropeiska transportnätverket. Tonvikten vekar hamna på smarta investeringar som tillgodoser marknadens behov, gärna i gränsöverskridande länkar och utveckling av ITS applikationer som verkar vara både en fråga om logistik och om infrastruktur. Samma idéer verkar ligga bakom tankarna på att slå samman Sjömotorvägar TEN-T och Sjömotorvägar i Marco Polo programmet.
- Logistikhandlingsplanen kommer att kompletteras med en handlingsplan för tätorts-transporter och en handlingsplan för utveckling av ITS applikationer på transportområdet.
- De nu beskrivna allmänna tendenserna stämmer väl överens med de prioriteringar som utvecklas inför det svenska EU ordförandeskapet hösten 2009 med dess satsning på logistik och ITS system.
- Logistikhandlingsplanen vill optimera lastfaktorer och kapacitetsutnyttjande. Det aktualiserar frågan om förutsättningarna för en utvidgad användning av modulsystemet. Frågan kom upp

i de flesta samtalen och framför allt i kontakterna med Kommissionens logistikenhet, den svenska representationen och transportkommissionärens kabinett. Kommissionens logistik-enhet förordade en aktiv svensk hållning. En lovande reaktion kom från transport-kommissionärens kabinett där man fick förståelse för att den minimalistiska ändring i direktivet om mått och vikt som STIF föreslagit och som bara undanröjer det formella hindret mot gränsöverskridande trafik mellan grannländer som båda tillåter systemet kan vara en bra idé trots den politiska turbulens som råder kring modulsystemet i många medlems-länder. Järnvägssektorns motstånd och den politiska laddningen i giganerbegreppet i många medlemsstater innebär att systemet knappast kan bli använt inom hela EU. Ett exemplar av STIF – förslaget har sedermera översänts till kabinettet (Colsman). För att något skall ske krävs dock säkert stödaktivitet från en eller flera medlemsstater.

- Cabotagefrågan har skapat spänningar mellan olika grupper av medlemsstater. En lösning verkar dock vara i sikte i huvudsaklig överensstämmelse med kommissionens förslag ("tre resor under sju dagar" på tillfällighetsbasis).
- Förslaget till ändringar i Eurovinjettdirektivet kan få stora svårigheter på grund av en fundamental skillnad i synsätt mellan perifert och centralt belägna länder. Frågan om örnamärkning av avgifter är också omstridd.
- Frågan om det mest miljövänliga transportslaget fick olika svar. En lastbil med optimerad lastkapacitet som utnyttjas fullt kan vara mycket miljövänlig.

Järnvägen har ett väsentligt effektivitetsproblem. Den kan inte fungera som en enhetlig marknad eftersom de tekniska normerna i medlemsländerna inte harmoniserats tillräckligt. Förutsättningarna för effektiv sjötransport kommer att bli bättre om det förslag godtas som innebär att sjötransporter mellan två medlemsstater kan komma att ses som inrikestransporter och slippa säkerhetskontroller och tullformaliteter.

- Presentationen av Marco Polo programmet väckte stort intresse. Det gällde inte minst på grund av det allmänna omdömet att ett rimligt seriöst projekt har mycket goda möjligheter att få finansiellt stöd. Därför överväger man att organisera en informationsstund i samband med ett frukostmöte alternativt vid årsmötet i Malmö
- Kommissionens (Jorge de Britto Patricio Dias) intresse för det svenska projektet med Gröna korridorer är intressant. Det visar ett behov av information om konkreta projekt för att Kommissionens idéer inte skall förlora sig i abstraktion som t.ex. Diskussioner om innebörden av begreppet gröna korridorer.

3. Noteringar från de olika mötena

3.1 Direktorat B Jonathan Scheele

Transeuropeiska transportnätverk (TEN-T), logistikhandlingsplanen och de planerade järnvägsfraktkorridorerna blev huvudteman.

- **TEN-T**

J. Scheele tog upp den kommande översynen av de TEN-T riktlinjerna.

En prioritering i översynsarbetet är kopplingen mellan logistikbehov och infrastruktur-investeringar. Nätverken skall främja utvecklingen av logistikkorridorer och därigenom också ekonomisk och regional utveckling. Utveckling av intermodala transporter och logistiska länkar med omvärlden, särskilt när det gäller hamnar och flygplatser, utveckling av IT – styrsystem och eliminering av flaskhalsar blir viktiga mål i arbetet med översynen av TEN-T riktlinjerna. Projekt skall i första hand värderas med utgångspunkt i deras europeiska mervärde. I Östersjöområdet kommer öst – västförbindelserna att spela en stor roll.

Kommissionen uppmärksammar också tidsgapet mellan planering och genomförande av infrastrukturprojekt (Via Baltica projektet nämndes i sammanhanget), stabiliteten i de tendenser som ligger till grund för planeringen och behoven av uppgradering av befintlig infrastruktur. Framför allt vid gränsöverskridande projekt kommer Kommissionen att vilja snabba upp genomförandet, bl.a. genom bättre samordning av t.ex. tillstånds – och prövningsärenden enligt miljö - plan – och bygglagstiftningen i olika medlemsstater. Kommissionen vill få en tidig politisk samordning av arbetet med TEN-T korridorerna i olika medlemsstater. Det gäller att skapa en strategisk samsyn och en tidig grundläggande miljökonsekvensbedömning.

En Grönbok inför den kommande översynen av TEN-T riktlinjerna planeras tidigt 2009. Förslag till revidering av TEN-T riktlinjerna kan väntas senare, antagligen 2010 sedan den nya Kommissionen tillträtt.

Kommissionen vill ha en bättre och kontinuerlig utvärderingsprocess av TEN-T arbetet genom en interaktiv databas där input kan ges av både medlemsstater och enskilda intressenter. Man vill få igång samma typ av informationsutbyte som man använder för att med hjälp av aktörerna på marknaden identifiera flaskhalsar i logistikkedjan. Det är viktigt att få problem och svårigheter klarlagda och få upp dem på politisk nivå.

När det gällde finansierings – och vägtullfrågor kom samtalet in på risken för trafikavledande effekter, ibland gränsöverskridande. Ett exempel är att trafiken i Alsace i Frankrike ökat som en effekt av vägavgifterna i Tyskland.

På en särskild fråga svarade Scheele att det egentligen inte finns något annat medel än politiska påtryckningar för att ingripa mot stater som inte genomför infrastrukturprojekt.

- **Logistikhandlingsplanen**

Planen gäller i stor utsträckning identifiering och lösning av flaskhalsproblem bl.a. genom att få upp dem på politisk nivå. Tidigt 2009 planerar Kommissionen att lägga fram en logistik-handlingsplan för tätorter. Den gäller både gods – och passagerartrafik och syftar till att utveckla punktlighet, spårbarhet och trafikstyrningssystem.

- **Järnvägstransport**

Frågan togs upp om målet att skapa ett transportslagsväxling till järnväg och sjö ersatts av en mer öppen hållning som innebär att man istället eftersträvar en optimal transportslagsväxling.

Scheele hänvisade till det planerade förslaget att öka järnvägens effektivitet genom att skapa godstransportorienterade järnvägsleder och terminaler. Kapaciteten för godstransport på järnväg skulle kunna ökas minst 30 %. Gemensam signal – och trafikledningssystem var viktiga förutsättningar för utvecklingen.

En testkorridor skulle kunna gälla sträckan Stockholm – Malmö och vidare söderut genom Danmark och Tyskland.

J. Scheele ansåg också att järnvägens attraktionskraft var nära kopplad till oljepriset.

Scheele tyckte inte att det spelade någon roll om kombiterminalerna ägdes av offentliga eller privata intressen. Det viktiga är att de kan möta efterfrågan och att makten över terminalen inte missbrukas. Ett exempel är exklusivrätterna i kanaltunneltrafiken där det avgörande var om verksamheten drevs så att kundernas behov tillgodoses. Vid valet av transportslag borde prestationens kvalitet avgöra.

STIF frågade vad EU kan göra om något land inte följer beslut. EU kan inte göra mycket då medlemsländer har egna lagar. Man kan inte heller från EU ex. beodra ett land att bygga en infrastruktur.

3.2 DG TREN enhet B 3; Logistik, innovation, sammodalitet **John Berry och Jorge De Britto Patricio-Dias**

J. Berry tog upp förskjutningen i de transportpolitiska prioriteringarna från transportslagsväxling till sammodalitet och effektiva logistikkedjor. Omorienteringen går trögt. Logistikatsningen innebär bl.a. att befintlig kapacitet skall utnyttjas optimalt. Den målsättningen har bl.a. riktat uppmärksamheten på möjligheterna att förbättra lastbilarnas lastkapacitet och lansvägsCabotagebetydelse. Detta har aktualiserat frågan om i vilken omfattning godstransport med större lastbilar, s.k. gigaliners eller modulfordon skall tillåtas i EU.

Logistikatsningen är strategisk och avspeglas i resursfördelningen i DG TREN där en särskild logistikenhet skapats. Tyvärr är det bara ett fåtal medlemsstater som gjort samma sak. Logistikens har hittills varit ett svart hål i transportpolitiken. Huvudpunkterna i Kommissionens logistikatsning är genomförande av den logistikhandlingsplan som antogs hösten 2007, utveckling av e – frakt, arbete med att lösa ansvarsfrågorna i intermodala transporter och identifiering av flaskhalsar.

Berry redogjorde för ändringsförslagen i cabotageförordningen som han betecknade som tekniska och handlingsplanen för transporter i tätort där han tyckte det var synd att så mycket uppmärksamhet gavs till passagerartransport. Han tog sedan upp modulfordonsfrågan och den expertrapport för att belysa för- och nackdelar med större och tyngre fordon som Kommissionen låtit göra.

J. Berry beklagade att bara Danmark, Finland och Sverige som helhjärtat stödde modulsystemet medan övriga medlemsstater ”hatade” idén. Vissa begränsade öppningar fanns dock i Tyskland. Berry hänvisade till en av idéerna i utkastet till expertrapporten, nämligen att försöka skapa korridorer av stater som tillåter systemet.

Berry tyckte det var synd att man från järnvägshåll var så negativt inställd till modulsystemet eftersom man var orolig över skärpt konkurrens från landsvägstransporterna.

Man kunde knappast vänta något förslag till ändringar i eurovinjettdirektivet under det franska ordförandeskapet hösten 2008. Kommissionen hade för övrigt inte än tagit ställning till om och hur man skulle följa upp expertrapporten. I princip skulle Kommissionen inte lägga fram några nya lagförslag under 2009, eftersom dess mandat tar slut hösten 2009.

Berry hoppades att det svenska ordförandeskapet hösten 2009 skulle intressera sig för modulfordonsfrågan. Han kunde t.ex. tänka sig att ett svenskt positionspapper om e – frakt och om lastbilars mått och vikt skulle kunna tas upp till diskussion i transportministerrådet. Han ansåg för sin del att detta skulle kunna vara tillräcklig få att få fart på modulfordonsfrågan.

Jorge de Britto Patricio – Dias ställde ett antal frågor om arbetet i Sverige med att utveckla ett koncept för gröna korridorer. Han hänvisade till Jan Sundlings presentation av projektet vid en konferens inför översynen av riktlinjerna för de transeuropeiska nätverken och sade att projektet följdes med intresse av DG TREN och att han hade i uppdrag att inom ramen för Kommissionens logistikhandlingsplan arbeta med frågan. Patricio – Dias var intresserad av ett brett koncept. Han ville gärna veta hur frågan utvecklades i Sverige.

Tommy Halén informerade om arbetet med att försöka bygga upp nätverk kring projekt som skulle underlätta och effektivisera multimodala transporter och göra dem mer miljövänliga.

John Berry tog upp frågan om hur en grön korridor skall definieras. Det finns ingen definition från EU. Han kom tillbaka till frågan om modulfordon och upprepade sitt förslag om ett av Sverige initierat ministerrådsuttalande med anknytning till logistikhandlingsplanen. Han var mycket angelägen om ett svenskt initiativ, eventuellt tillsammans med Danmark och Finland. Han var uppenbart orolig för att frågan om ett vidgat användningsutrymme för modulfordonen inte skulle tas upp av Kommissionen.

3.3 Marco Polo och Sjömotorvägar

Cristobal Milan de la Lastra och Marc Vanderhagen

- **Sjömotorvägar**

Sjömotorvägsprojekt kan vara ett TEN-T projekt eller Marco Polo projekt. I båda fallen gäller det att utveckla en sjötransportlänk mellan minst två länder, helst som ett led i en multimodal transportkedja.

För Marco Polo projekt är det ett krav att sjötransportlänken ingår i en sådan transportkedja. Projekten skall medföra en koncentration av godstransporterna till sjölänken och en kvalitetsförbättring.

TEN-T projekt gäller infrastrukturfinansiering medan Marco Polo projekt gäller finansiering av start eller förbättring av sjötransporttjänster.

Begränsade bidrag till bekostande av infrastrukturinvesteringar som behövs för att genomföra ett Marco Polo projekt kan ges i form av bidrag till kapitalkostnaden under projektets löptid.

Ett TEN-T projekt löper under byggtiden och EU bidraget är en del av investeringsbehovet. Ett Marco Polo projekt löper under tre till fem år och det bidrag som utgår gäller kostnader under den tiden.

Ett TEN-T projekt drivs av medlemsstaterna eller med dessas stöd medan ett Marco Polo projekt drivs självständigt av enskilda aktörer.

Det finns planer på att nästa budgetperiod slå samman de båda typerna av sjömotorvägsprojekt till en projekttyp med finansiering för både tjänster och infrastrukturinvesteringar.

- **Marco Polo**

Utöver sjömotorvägsprojekt finns fyra typer av Marco Polo aktioner (Catalyst, Modal Shift, Traffic Avoidance och Common Learning). Med undantag för traffic avoidance och common learning action syftar alla Marco Polo aktionerna till transportslagsskifte. Catalyst action förutsätter ett väsentligt innovativt inslag. Traffic avoidance sktioner syftar till att minska trafiken (t.ex. genom bättre organisation, högre lastfaktorer, helhetsgrepp över produktion och logistik) och common learning action skall främja effektivisering genom samarbete och kunskapsutbyte.

Hittills har bara ett fåtal ansökningar kommit som har gällt annat än modal shift actions förekommit.

Varken Sjömotorvägar i TEN-T eller Marco Polo programmet har kunnat använda sin budget fullt ut. Det innebär att alla förslag som är bra har en stor möjlighet att få finansiering. Inom Kommissionen tror man att Maco Polo programmet inte är tillräckligt känt på marknaden. Man vill locka fler sökande genom högre bidragsnivåer och decentralisering av ansökningsförfarandet till "European Agency for Competitiveness and Innovation".

Följande påpekanden och frågor togs upp från STIF.

Fråga: Ansökan är krånglig och det är nödvändigt att hyra in extra kompetens för att skriva en ansökan. Den kostnaden är meningslös om ansökan inte bifalls. Den risktagningen avskräcker många från att söka.

Svar: Enligt Kommissionen skall delegeringen av hanteringen av ansökningsförfarandet till en agency förbättra möjligheterna att informera intresserade så att de kan få en klarare uppfattning om ett projekts möjligheter innan de lägger ned resurser på att upprätta en ansökan.

Fråga: Kan den som utnyttjar möjligheten att återkomma med en ansökan som inte bifallits ett år få stöd också för det första året?

Svar: Det går att återkomma flera gånger med samma projekt, men finansieringsstöd kan inte ges för kostnader som uppstått innan ansökan ges in.

Fråga: Hur stor kan ersättningen från Marco Polo vara?

Svar: 35 % av projektet. Ibland kräver man en bankgaranti.

Fråga: Vad händer om ett bifallet projekt inte fullföljs?

Svar: Fullföljs inte ett projekt kan det bli fråga om att betala tillbaka eventuellt utbetalat stöd.

Fråga: Kan nya aktörer få finansiering för ett projekt som är likadant som ett redan bifallet projekt och som gäller samma geografiska sträckning?

Svar: Om flera likartade projekt på samma sträcka kan finansieras av EG medel beror på om marknadens potential räcker.

Fråga: Varför är det så få ansökningar?

Svar: Ansökan är komplex, hög egen investering och det krävs ett modalshift.

Fråga: Hur beaktas miljöeffekten? Beaktas externa kostnader när ett projekt värderas?

Svar: Miljöeffekter värderas enligt en formel som finns i den s.k. Marco Polo kalkylatorn.

Fråga: Kan investeringar för att öka lastfaktorn så att antalet fordonsrörelser på landsväg

minskar duga lika bra som trafikslagsskifte till sjötransport för att motivera ett Marco Polo projekt?

Svar: En minskning av antalet fordonsrörelser är en gynnsam miljöeffekt. Det blir då närmast fråga om en s.k. traffic avoidance action.

Fråga: Vilket transportmedel är mest miljövänlig bil eller järnväg?

Svar: Järnväg.

Några Svenska godkända projekt är VIKING Rail 2007 (Volvo och Schenker) samt Skandia Shuttle 2005 (TX problem med strömförsörjning över Öresundsbron).

Nästa inbjudan att lämna ansökningar till Marco Polo projekt kommer tidigt 2009, antagligen under januari med en tidsfrist att ge in ansökningar till i mars.

Motsvarande inbjudan att ge in förslag till TEN-T sjömotorvägsprojekt kommer antagligen i mars – april 2009 med ansökningsfrist till maj – juni 2009. Om en ny urvalsprocedur kommer att organiseras i östersjöområdet vet inte kommissionen. Detta kan bero på vilket intresse marknaden visar. Enligt Kommissionens uppfattning skulle Ryssland kunna delta i sjömotorvägsprojekt, men har hittills inte visat intresse.

3.4 Europaparlamentet

Mattias Kereszetsi samt två kollegor

Europaparlamentarikern Gunnar Hökmarks assistenter berättade om parlamentsarbetet. Europaparlamentarikernas sekretariat tar gärna emot synpunkter på de förslag som är under behandling och förslag till ändringar i förslagen.

De tar gärna emot sådant material med mail eller fax, i första hand. För den typen av aktivitet kan man använda konsultstöd, men det går lika bra att skicka in egna texter.

Ärende – och informationsflödet i Europaparlamentet är avsevärt och det finns ingen möjlighet att följas allt eller att analysera mer än ett mycket begränsat antal förslag i detalj. Därför är man beroende av och uppskattar att få synpunkter och förslag från intressenter.

3.5 Sveriges Permanenta Representation

Anna Halvarsson

Anna Halvarsson berättade om beslutsprocessen i EU och om förberedelsearbetet inför ordförandeskapet. Hon berättade också om den permanenta representationens roll och tog upp ett par dagsaktuella frågor.

Beslutsprocessen på transportområdet är nästan genomgående sambeslutsförfarande. Det innebär att ministerrådet och Europaparlamentet är lagstiftare och att de måste vara överens för att ett förslag skall kunna antas.

Maximalt kan förfarandet omfatta två läsningar i ministerrådet och två i parlamentet med möjlighet till ett förlikningsförfarande mellan råd och parlament om de inte är överens efter de

två läsningarna. Kan rådet och parlamentet inte komma överens faller förslaget. Kommer man däremot överens redan under första läsningen antas förslaget efter en läsning i råd och parlament.

Den permanenta representationen är som ett regeringskansli i miniatyr med experter från alla departement. De förhandlar i de arbetsgrupper som förbereder ministerråden. Ett högsta beredande organ på tjänstemannanivå är de permanenta representanternas kommitté (COREPER). Utfallet av mötena i de olika beredningsgrupperna rapporteras till regeringskansliet i Stockholm som bestämmer de svenska ståndpunkterna. Representationens bedömningar av den taktiska situationen (t.ex. vilka frågor blir stridiga, vad blir det sannolika läget inför en omröstning, vilka är allierade/fiender) är en viktig del av underlaget för hur de svenska ståndpunkterna bestäms.

Beslut i ministerrådet fattas i sambeslutsförfarandet med vägd kvalificerad majoritet. Majoritetsberäkningen grundas på för varje medlemsstat bestämda röstetal. Sverige har f.n. 10 röster medan stora länder som Frankrike och Tyskland har 29 röster var. Det totala antalet röster i ministerrådet är 321. Kvalificerad majoritet kräver 232 röster. En blockerande minoritet är alltså 90 röster. Kommissionen har alltid rätt att ta tillbaka ett förslag om man inte är nöjd med hur det utvecklas i förhandlingarna.

Parlamentet beslutar med enkel majoritet.

Kommissionen har monopol på att ställa förslag. Den är närvarande i parlamentet och i rådsarbetet men röstar inte. I sitt förslagsarbete och under beslutsprocessen skall kommissionen verka för det gemensamma EU – intresset.

Alliansbyggande och förutsättningar för allianser varierar med sakfrågorna. Även om man alltid håller en viss kontinuerlig kontakt mellan de nordiska länderna och östersjöstaterna är det inte alls säkert att man har samma uppfattningar i sakfrågorna. Ett exempel på detta är positionerna vad gäller förslaget till ändringar i Eurovinjettdirektivet där perifert belägna länder som Finland, Irland och Sverige är reserverade till förslaget medan t.ex. Tyskland och Österrike som centralt belägna transitländer är positiva. När det gäller förslag som kan medföra att EU:s makt stärks eller utvidgas är Sverige negativt, ofta tillsammans med UK. I miljöfrågor ligger den svenska synen ofta nära Holland och Belgien. Det är genomgående nödvändigt att arbeta med ett brett perspektiv och alliansbyggande och inse att Sverige inte kan utforma en politik på egen hand.

Bland övriga viktiga lagförslag som nu diskuteras är landsvägstransportpaketet med bl.a. förslag till ändrade regler om cabotage. Sverige är i princip för fritt cabotage men stödjer Kommissionens förslag till mer klagörande regler medan t.ex. Tjeckien vill ha mer öppna regler.

Ett aktuellt förslag som för närvarande skapar stora problem för många medlemsstater är förslaget om gränsöverskridande lagföring för trafikbrott.

Relationerna med parlamentet är viktiga. Det skulle vara bra om det fanns fler än en svensk ledamot i transportutskottet (Lars Wohlin är f.n. ensam svensk ledamot).

Beträffande förberedelserna inför det svenska ordförandeskapet är de prioriterade frågorna logistik, hållbara transporter, smart logistik (miljö) och ITS frågor. En ITS världskongress planeras i Stockholm. Dessutom planeras ett högnivåmöte om intelligenta transportsystem. En handlingsplan väntas från Kommissionen om genomförande av olika ITS applikationer, som e – transportsystem och alkolås.

Planeringsarbetet inför ordförandeskapet sker i nära och kontinuerlig kontakt med Kommissionen.

På **STIF's fråga** om de tyska planerna att höja den tyska vägtullen under 2009 lämnades svaret att det varit våldsamma interna diskussioner i Tyskland om vägtullfrågan inklusive förslaget till ändringar i Eurovinjettdirektivet och att Tyskland haft uppenbara svårigheter att utarbeta en ståndpunkt.

STIF frågade om synen på cabotage. Sverige hade verkat för en kompromiss om 3 resor på 7 dagar. Man ville även ha en definition om cabotage, regler samt hur regler skulle följas upp. Detta kommer att bli en viktig fråga för Tjeckien.

3.6 Transportkommissionärens kabinett **Johann Friedrich Colsman**

J. F. Colsman är i första hand ansvarig för logistik och landtransport i kabinettet och arbetade för Italien.

Colsman började med en genomgång av aktuella frågor och den närmaste framtiden.

- Förslaget om ändringar i **Eurovinjettdirektivet** och meddelandet om **grönare transporter**. Förslaget till ändringar i direktivet innebär att flera typer av externa kostnader skall kunna internaliseras. CO2 utsläpp är dock undantagna eftersom man vill försöka beakta dem i ett förslag till drivmedelsbeskattning som planeras till 2009.

Enligt förslaget är möjligheten att internalisera externa kostnader frivillig. Används möjligheten skall inkomsterna öronmärkas för transportsektorn.

Colsman konstaterade att perifert belägna länder är tveksamma, medan de centralt belägna transitländerna i huvudsak stödjer förslaget. En debatt planeras till ministerrådet i december.

Colsman trodde att den planerade höjningen av den tyska vägtullen kommer 2009 som planerat.

- Beträffande **landsvägstransportpaketet** och de nya **cabotagereglerna** sade Colsman att den ståndpunkt i första läsnigen som ministerrådet kom överens om i juni nu är i det närmaste färdigjusterad och färdigöversatt. Han trodde att rådet och parlamentet trots de relativt stora skillnaderna mellan deras ståndpunkter kommer att komma överens.
- När det gäller **sjöfart** planeras ett viktigt steg för att underlätta sjötransporter inom EU genom att transporter mellan två hamnar av de berörda medlemsstaterna skall kunna förklaras ske inom ramen för en inre marknaden och slippa gräns – tull – och säkerhetskontroller. Man kommer också att förslå ett gemensamt transitdokument och en särskild Bill of Lading. Förslaget planeras till slutet av 2008.
- 2009 planeras ett förslag om **järnvägsfraktkorridorer** där frakt skall prioriteras.

- Beträffande den kommande översynen av **TEN-T** riktlinjerna kommer ett meddelande (grönbok) att läggas fram i början av 2009. Avsikten är att justera prioriteringarna och koncentrera insatserna på flaskhalsar, gränsövergångar, tjänster (dvs. marknadsanknytning) och uppställningsplatser.
- Andra viktiga teman blir **trafiksäkerhet och Galileo** applikationer för att bl.a. optimera resursutnyttjandet med hjälp av intelligenta system. På detta område ser man för övrigt fram mot det svenska ordförandeskapet..

STIF frågade om hans syn på modulfordon/gigaliners. Colman hänvisade till en nyligen utförd studie som bl.a. visar möjligheterna att öka produktiviteten. Svårigheter orsakas av järnvägssektorns oro över lastbilarnas förbättrade konkurrensförmåga och att frågan är känslig i ett antal medlemsstater. Modulfordon är kanske inte heller lämpliga i t.ex. stadskärnor och på vissa vägar.

Länder som de nordiska, Holland och Polen kunde ha glädje av systemet, medan t.ex. i Italien infrastrukturen inte är anpassad. En lösning skulle kunna vara att tillåta modulfordon i vissa korridorer och att acceptera olika lösningar i olika medlemsstater.

J.F. Colman verkade under diskussionen bli övertygad om att ett steg som skulle kunna tas utan att skapa svårigheter för de medlemsstater som ogillade systemet vore att tillåta gränsöverskridande trafik mellan angränsande medlemsstater som båda tillåter modulfordon, som Transportindustriförbundet föreslagit i sitt yttrande till Kommissionen efter det möte med intressenter sommaren 2008 där resultaten av den av kommissionens beställda studie lagts fram. Ett exemplar av yttrandet skulle skickas till Colman.

På **STIF's fråga** om möjligheterna att öppna hamnmarknaderna kommenterade av Colman med att facket är mycket starkt.

Man var överens om behovet att stärka länkarna mellan hamnar och inlandet, samtidigt som det konstaterades att den nu omedelbart aktuella tendensen är att transportvolymerna verkar krympa.

På **STIF's fråga** om DB:s roll som operatör och infrastrukturförvaltare tyckte Colman att den lösning som valts för att genomföra en operationell separation inte var tillräcklig.

På **STIF's fråga** (detta blev en standardfråga på alla möten) om vad som är det mest miljövänliga transportmedlet kommenterade Colman med att svaret beror på förutsättningarna.

Det skulle kunna vara järnvägen, men dess möjlighet att spela en roll begränsas av att det inte finns ett enhetligt system och därmed ingen inre marknad. Därför behövs en strategi för att göra det möjligt för järnvägen att fungera på marknaden. Idag fortsätter järnvägens marknadsandelar att minska.

En **fråga** om lastsäkring i Tyskland och vem som är ansvarig för denna togs upp. Colman menade att detta är en fråga för tyska myndigheter.

På **STIF frågan** var kabinettet fick underlag för sitt agerande svarade Colman att man agerade med en bred bas. Utom information den formella vägen från DG TREN håller man kontinuerlig kontakt med Europaparlamentet, olika intressenter m.m. Problemet är inte att få information utan att den är för riklig. Därför är värdering av informationen viktig.

3.7 CLECAT

Niels de Beuck

N. de Beuck gav en överblick av CLECATs roll, inklusive anknytningen till FIATA och arbetet i World Customs Organisation (WCO). Logistik, tullfrågor och transportskydd är viktiga frågor för ögonblicket, tillsammans med frågor om hållbar utveckling.

CLECAT är en liten organisation med bara 5 anställda.

STIF företrädare som spelar en särskilt aktiv roll i CLECAT – arbetet är Stefan Back (Road, Rail), Lars Andrén (Maritime), Göran Berg (Säkerhet), Lena Svensson (Tull), Tommy Halén (Rail) och Erika Kronhöffer (Miljö).

Det löpande CLECAT – arbetet består bl.a. i att utarbeta samordnade CLECAT ståndpunkter där det behövs för att påverka utarbetande av förslag från Kommissionen eller beslutsprocessen i ministerrådet och i Europaparlamentet.

De viktigaste kontaktytorna för att påverka EU – systemet är Kommissionen och Europaparlamentet. Det viktigaste målet för lobbyverksamhet under beslutsprocessen är utan vidare Europaparlamentet.

CLECAT är beroende av input från medlemsländerna. Det är normalt 4 till 5 medlemsstater som aktivt verkar för att påverka utformningen av CLECATs ståndpunkter, mest bland kretsen Belgien, Frankrike, Holland, Sverige, Tyskland och UK. Självfallet kan dock alla medlemmar ta upp de frågor de vill och verka för att de kommer på agendan.

För dagen aktuella ärenden är en pågående konsultation från Kommissionen om utsläpp från flyg och förslaget till ändringar i Eurovinjettdirektivet för att möjliggöra internalisering av externa kostnader. Viktiga frågor är också multimodala transporter, frågan om internalisering av externa kostnader inom flera transportslag och grönare transporter samt transportskyddsfrågor och integritetsskydd. Frågan om modulfordon (Gigaliners) står också på agendan.

De Beuck nämnde också satsningen på inlandsvattenvägar och dess betydelse för de länder som har stora kanalsystem.

På en särskild **STIF fråga** om den tyska Mauten svarade De Beuck att detta inte är en fråga som hanteras av CLECAT men han trodde att den skulle höjas.

STIF frågade om hans syn på järnvägstransporter contra väg. Han svarade att järnväg hade höga priser och kapacitetsbrist samt att vägtransporter var mer attraktiv, flexibel. Han trodde inte på modelshift via tvångsregler.

Det finns 15 000 -19 000 lobbylistor i Bryssel.