

Näringsdepartementet

Avdelningen för bostäder och transporter
103 33 Stockholm

Stefan Andersson
Peter Kalliopuro

n.registrator@regeringskansliet.se
peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Remissyttrande

Er beteckning: Näringsdepartementet N2017/06817/MRT

Göteborg 2018-02-09

Europeiska kommissionens förslag till ändringar av direktivet om kombinerade transporter (92/106) inom ramen för mobilitetspaketet

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten. Det svenska sjöfartsklustret sysselsätter mer än 100 000 personer och är därmed en samhällsekonomiskt mycket betydelsefull näring i sig själv.

Föreningen Svensk Sjöfart är tacksamma över att ha beretts möjlighet att ta del av och inkomma med synpunkter på rubricerad remiss.

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) är positiva till initiativ för att uppnå de politiska ambitionerna om att avlasta vägar med hjälp av järnvägar och sjöfart. Ambitionen med föreslagna direktivförändringar är därför vällovlig. Orsaken till initiativen som ska stimulera överflyttning står, enligt KOM-texten, att finna i miljöperspektivet. Miljön är förstärkt en mycket viktig orsak men FSS vill stryka under att trafiksäkerhet, trängsel på vägarna och ekonomiska skäl är andra mycket viktiga argument för överflyttning till sjöfart. Ekonomiska skäl står att finna i att infrastrukturen i stor utsträckning är av naturen given, kräver begränsade investeringar och slitaget på infrastrukturen är mycket ringa.

Överflyttningen ska stimuleras genom krav på MS om ekonomiska stödåtgärder som stimulerar konkurrenskraften för kombinerade transporter samt genom att införa regler som blir lättare att följa och kontrollera. Ambitionen är därvidlag god men knappast tillräcklig för att nå de politiska målen. Som komplement skulle t ex ett stimulanspaket riktat mot early mover och utvidgat eco-bonus-system fokuserat på kombitransporter kunna införas. Att ställa krav på hur tätt terminaler ska ligga, krav på dokument som bevisar att man uppfyller direktivkraven om en kombitransport etc kan i värsta fall förvärra situationen

med t ex olagligt cabotage. Det är viktigt att säkerställa att den administrativa bördan inom transportområdet reduceras.

Förslaget om att kombitransporter, som de avses i direktivet, inte längre ska behöva vara gränsöverskridande är bra. Det i Sverige aviserade eco-bonussystemet bör då kunna användas i kombination med avsedda kombitransporter. FSS menar att en avståndsbaseade gränsdragningar inom området kombitransporter där sjöfarten är del har låg verklighetsförankring i dagens logistiska system. Vad som är viktigare är infrastrukturella möjligheter, godsvolymer, ekonomiska förutsättningar och kanske framför allt effektiviteten i hamn/terminal. Av denna anledning bör man t ex inte låsa sig i antalet kilometer som en kombitransport maximalt får transporteras med lastbil. En avståndsrelaterad begränsning avseende att korta transporter vattenvägen inte ska ingå i begreppet kombitransport om vägalternativ saknas är tveksam eftersom utrymmet för tolkning riskerar att minska möjligheterna att faktiskt nå ambitionen om att flytta över mer transporter till sjöfart och järnväg. I värsta fall kan det leda till ett modal backshift.

FSS menar att det alltid är viktigt att krav om regelefterlevnad följs upp med sanktionsmöjligheter som står i rimlig proportion till ett eventuellt brott mot regeln.

FSS välkomnar initiativ som syftar till ett mer hållbart transportsystem. Föreslagna justeringar är dock inte kraftfulla nog för att nå målen. Pudelns kärna i kombitransporten är den aktivitet som sker i omlastningsnoden, terminal eller hamn. Där avgörs ofta kombiuppläggets konkurrenskraft gentemot renodlad vägtransport. Ökad effektivitet i hamnar och terminaler avseende kostnader och öppettider är viktiga fokusområden. Idag gör hamn- och farledsavgifter att fartyg inte går in i en hamn för att hämta mindre godsvolymer. Man når helt enkelt inte break-even på en sådan operation vilket resulterar i att godset transporteras på väg

Göteborg den 9 februari 2018

Föreningen Svensk Sjöfart



Rikard Engström

VD