

Näringsdepartementet

Er referens
N2017/06817/MRT

Diarienummer
Utr 2017/89

Datum
2018-01-29

Yttrande över förslag till ändringar om gemensamma regler för vissa former av kombinerad transport

Direktivet om kombinerad transport (92/106EEG) är det enda rättsliga instrumentet på unionsnivå som ger incitament till övergång från godstransport på väg till transportslag med lägre utsläpp. Även inom den svenska transportpolitiken har förbättrade möjligheter till överflyttning från väg till andra trafikslag varit ett återkommande tema. Trafikanalys har dock konstaterat att potentialen till överflyttning är begränsad då enbart 8 procent av den transporterade godsmängden transporteras längre än 300 km, vilket brukar anses vara det minsta avståndet för att överflyttning till järnväg ska bli aktuellt.¹ Det är också viktigt att ha i åtanke att internaliseringsgraden för vägtransporter är högre än för övriga trafikslag.

Direktiv ger medlemsstaterna möjlighet att själva utforma stödet inom de ramar som direktivet sätter, vilket möjliggör en anpassning av stödet till Sveriges förutsättningar. På en punkt är dock direktivet mycket specifikt. Det gäller att medlemsstaterna ska vidta åtgärder så att ingen aktuell verksamhet har längre än 150 kilometer till en omlastningsterminal. Idag är det glesare mellan omlastningsterminalerna i exempelvis norra Sveriges inland. Förslaget kan därför, för svensk del, vara mycket kostnadsdrivande. Det är inte rimligt att samma avståndskriterium ska gälla i hela EU. Viss flexibilitet efterlyses för länder med stora glesa områden.

Kraven på medlemsstaterna gällande statistikinsamling är stora i direktivet. I nuläget har Trafikanalys ingen statistik över hur många tonkilometer som transporteras med kombinerade transporter som direktivet kräver. Det är förenat med betydande kostnader att utveckla och validera modeller för att ta fram dessa uppgifter. De anpassningar av befintliga undersökningar som skulle krävas skulle dessutom öka uppgiftslämnarbördan. Är kraven på statistikinhämtning förenliga med proportionalitetsprincipen?

Direktivet innehåller en ny definition av kombitransport som innebär en utvidgning till att även inbegripa nationella transporter, och en tydligare avståndsbegränsning gällande vägsträckan (150 km eller 20 procent av totala avståndet). Givet att kombitransporter är något eftersträfvansvärt är det rimligt att utöka möjligheten att ge stöd, vilket blir följden av den förändrade definitionen.

¹ Trafikanalys (2016): Godstransporter i Sverige; en nulägesanalys, *Rapport 2016:7*, Stockholm.

I artikel 9 a åläggs medlemsstaterna att inrätta ett nätverk av behöriga myndigheter för att främja samarbetet genom utbyte av relevant information och bästa praxis. Förslaget innebär merkostnader för medlemsstaterna.

Skrivningarna om obligatoriska åtgärder från medlemsstaternas sida (artikel 6 punkt 4) framstår som potentiellt tveksamma ur ett subsidiaritetsperspektiv.

I detta ärende har generaldirektör Brita Saxton varit beslutande. Backa Fredrik Brandt har varit föredragande.



Brita Saxton
Generaldirektör