

## Remiss av EU-kommissionens förslag om ändring av direktiv 92/106/EEG om intermodal transport, remissvar från 2030-sekretariatet - LI2023/03543

### Bakgrund

De externa kostnaderna för vägtransporter är inte fullt ut internaliserade, dvs. de negativa effekterna återspeglas inte i priset på vägtransporter. Därför vill EU-kommissionen sedan åtskilliga år stärka intermodala transporter och uppdrar nu åt medlemsstaterna att säkerställa stöd till intermodala transporter som med detta ska öka med 5,3 % jämfört med utgångsscenarioet till 2030 och 6,6 % till 2050. En nationell politisk plan för att underlätta utveckling av intermodal transport ska beslutas inom två år från att direktivet träder i kraft, omlastningsterminaler ska synliggöras, effektiviteten och relevansen av de nationella åtgärderna ska regelbundet utvärderas och den genomsnittliga kostnaden från dörr till dörr för kombinerad transport ska sänkas minst 10% inom sju och ett halvt år från att direktivet träder i kraft. Kommissionen ska rapportera hur marknaden för intermodala transporter utvecklas med särskilt fokus på dess konkurrenskraft vart femte år. Se vidare regeringens [faktapromemoria](#) och [bilaga till direktiv](#).

### Om 2030-sekretariatet

2030-sekretariatets arbete fokuserar på att uppnå en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030, i linje med det klimatmål om 70 procent minskad klimatpåverkan mellan år 2010 och 2030 som riksdagen antagit som en del av det klimatpolitiska ramverket. Det är också i princip en förutsättning för att klara Sveriges 2030-åtaganden gentemot EU, och ett avgörande delmål för Sveriges långsiktiga klimatmål nettonoll 2045. Vi är en löftesleverantör till våra beslutsfattare och förser dem med underlagen och förslagen som krävs för att nå målet, med åtgärder inom Bilen (fordon), Bränslet (drivmedel) och Beteendet. Vi har över 70 partners som representerar spetsutvecklingen inom dessa områden. Se [www.2030sekretariatet.se](http://www.2030sekretariatet.se).

### 2030-sekretariatets synpunkter

Intermodalitet är en nyckel till att minska transporternas klimatpåverkan, öka transportsystemets effektivitet och använda vår infrastruktur bättre. 2030-sekretariatet har ständigt jobbat med ökad intermodalitet (eller multimodalitet) inom både person- och godstransporter, och är mycket glada att den motsättning som ibland målas upp mellan olika transportslag i huvudsak är fiktig – exempelvis har Tågföretagen, Sveriges Åkeriföretag och Svensk Sjöfart återkommande betonat hur de är komplementära långt mer än konkurrerande.

Utifrån detta är vi positiva till att EU tar ett förnyat grepp kring intermodala transporter, och i huvudsak positiva till hur det föreslås ske. Vi har följande initiala kommentarer, som vi kan komma att komplettera längre fram när det slutliga beslutet ska fattas och implementeras:

1. **Skärp målbilden.** Intermodala transporter ska öka 5,3 % jämfört med utgångsscenario till 2030 och 6,6 % till 2050. Det är otillräckligt för att säkra att intermodalitet substantiellt bidrar till de klimatmål vi enats om, inklusive EU:s Fit for 55 och klimatneutralt 2050. Det är också att underskatta den tekniska potentialen dels med nya fordonsslag, dels nya möjligheter att bättre planera och styra godsflöden.
2. **Premiera spjutspetsar.** EU föreslår att transporter ”som reducerar externa kostnader med minst 40 % jämfört med en transport som enbart går på väg ska vara berättigad till stöd och kallas för kombinerad transport.” Vi menar att det bör finnas tre steg, där exempelvis 60 och 75% minskning av externa kostnader bör rendera högre stöd.
3. **Prioritera bland externa kostnader.** EU föreslår en sammanvägning av en rad externa kostnader (klimatpåverkan, lokal miljöpåverkan, trängsel, buller och olyckor) för att bedöma nyttan av intermodala lösningar. Sammanvägningen av dessa är inte särskilt transparent och vi har inte haft möjlighet att t.ex. genomföra körningar med olika viktningar för att se hur de slår, men givet att behoven ser olika ut på olika håll, bör det vara möjligt att t.ex. vikta ned buller och öka vikten av minskad klimatpåverkan.
4. **Investera i multimodalitet.** I motsats till tidigare förslag på hur direktivet ska uppdateras, saknar kommissionens förslag bestämmelser om investeringar i terminalkapacitet; det finns istället i kommissionens förslag till översyn av TEN-T-förordningen. Vi skulle föredra att frågan hanteras samlat, och menar att ett förtydligt investeringsansvar vore positivt, inte minst då det stimulerar samverkan mellan grannländer.
5. **Släpp alternativtänket.** Kommissionen presenterar en rad alternativ (A, B, B1, B2a, B2b, C), avseende skyldigheter för medlemsstaterna, och förordar *ett*. Vi menar liksom regeringen att medlemsstater bör få betydande frihet i hur och *varför* de ökar multimodaliteten, men där transportsektorns klimatmål bör vara en central utgångspunkt snarare än kommissionens förslag till sammanvägt index. Det ”kan finnas andra effektiva styrmedel för att minska de externa kostnaderna inom vägsektorn”, anger regeringen helt korrekt – och dessa bör vara möjliga för medlemsstaterna att välja. Vi är i sammanhanget positiva till att ”Regeringen avser verka för att åtgärder som ska främja överflyttning till intermodal transport är träffsäkra och kostnadseffektiva” – men konstaterar att ensidig sänkning av priset på fossil diesel avsevärt försämrar konkurrenskraften för t.ex. järnväg gentemot fossildriven lastbilstrafik.
6. **Revidera medlemsländernas uppdrag.** Medlemsstaterna ska ta fram en nationell politisk plan för hur intermodala transporter ska utvecklas i respektive land, med åtgärder som ska sänka de totala kostnaderna för kombinerad transport med 10 %. Vi menar att detta uppdrag är för ensidigt inriktat på kostnadsminskning; visserligen skulle 10% lägre kostnader för intermodala lösningar förflytta brytpunkten för när dessa väljs, men andra aspekter är väl så avgörande.

7. **Gynna omlastning.** Sverige inväntar EU-kommissionens godkännande, för ett investeringsstöd för överflyttning av gods till järnväg och sjöfart med fokus på ökad kapacitet och effektiviserad omlastning vid centrala noder för överflyttning. Detta typ av stöd bör EU hantera skyndsamt och i positiv anda.
8. **Vidga synen på multimodalitet.** I kommissionens skrivningar är multimodalitet i princip liktydigt med att mer lastbilstrafik delvis ska gå på järnväg eller inre vattenvägar. Det är generellt sett angeläget, men vi vill inte peka ut något transportslag som i sig bättre än annat, utan önskar att transportsystemet utnyttjas så effektivt och i linje med beslutade mål som möjligt. Vi ser också t.ex. omlastning från en stor (ofta dieseldriven) lastbil till mindre (oftare eldrivna) distributionsfordon utanför stadskärnan som angelägen multimodalitet, och vill säkra att nya former av godstransporter inte utesluts när medlemsländers handlingsplaner ska godkännas – inte minst för glesbygdsleverans av mindre gods såsom läkemedel kan det vara relevant.
9. **Minska det samlade transportbehovet.** Liksom fyrstegsprincipen för nationell infrastrukturplanering, bör multimodalitetsarbetet ta sitt avstamp i att granska vilka transporter som tillför värde. Här bör bedömningen vara generös, men samtidigt måste transportökande upplägg som ”fri frakt, fri retur” kunna ifrågasättas oavsett hur multimodalt uppdraget sker. Utifrån detta menar vi också att transporteffektivitet bör finnas med som mål, men klokt utformat – det kan vara effektivare att köra med en stor långtradare ända fram till dörren än att lasta om till fyra distributionsbilar eller tio lastcyklar, men det är knappast den utveckling vi önskar se.
10. **Stärk branschkontakterna.** Historiskt har godstrafiken haft ett starkt branschråd för direktkontakt med statliga myndigheter, vilket i samband med inrättandet av den nationella godsstrategin i viss mån återupprättades. Vi menar att ett sådant forum blir en viktig part för regeringen att samverka med i inrättandet av multimodalitetsplanerna, som rimligen också samordnas med en förnyad godsstrategi.

## Slutord

2030-sekretariatet tackar för möjligheten att framföra synpunkter på EU-kommissionens förslag till reviderat uppdrag om multimodalitet för medlemsstaterna. Sverige kommer – särskilt om kommissionen lyssnar på våra och regeringens synpunkter – att få betydande frihet att utforma arbetet för ökad multimodalitet, och vi och våra berörda partners bistår gärna i detta arbete.

*För 2030-sekretariatet*

Mattias Goldmann