



# Den svenske transportkommissionärens 22 punkter

Almedalen 2009

TransportNäringsen i samverkan

Organisationerna i TransportNäringsen i samverkan konstaterar att det svenska engagemanget för transportfrågorna i EU hittills varit mycket svagt. Fokus har legat på andra områden även om transporterna har ett starkt samband med två mycket tunga europeiska frågor – miljö och handel. Vi önskar ett ökat svenskt engagemang för transportfrågorna och bidrar här med ett färdigt program för en svensk transportkommissionär.

#### **INFRASTRUKTUR:**

- Storsatsning på Europas infrastruktur – nu!
- Modifiera och genomför förslag till EU-förordning om ett gränsöverskridande europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftiga godstransporter
- Fortsatta satsningar på ”Gröna Korridorer”
- Bygg ihop all kollektivtrafik i EU för ett snabbt, pålitligt system – och räkna in flyget

#### **MILJÖ**

- Pådrivande miljöpolitik med konkurrensneutrala lösningar
- Tydlig koppling mellan ekonomiska styrmedel och reduktion av miljöpåverkan
- Låginblandning av förnybara drivmedel i bensin och diesel samt på sikt även i flygbränsle
- Energieffektivitet
- Det internationella flyget ska omfattas av nästa globala klimatregim
- Gemensamma och tydliga EU-regler om miljözoner
- Modulfordon - Gör 2,5,25 m-fordon till EU-standard
- Action plan on urban mobility

#### **LIKA VILLKOR**

- Åtgärder för konkurrens på lika villkor även på nationellt plan
- Kör- och vilotider för lokförare
- Anpassa förslaget om busspassagerarrättigheter så att det inte motverkar utvecklingen av kollektivtrafiken
- Tillsyn och kontroll inom EU måste harmoniseras för verklig konkurrensneutralitet

#### **FÖRENKLINGSÅTGÄRDER**

- Harmonisera järnvägssystemen och undvik byråkratiska fällor
- Minska EU-byråkratin
- Förenkla securitykontrollerna
- Förenkla sjötransporterna mellan EU-länder
- Samordning mellan EU-ländernas trafikverk för att underlätta intermodalitet
- Inrätta nationella organ som kan samordna EU:s program för hållbara internationella transporter

## INFRASTRUKTUR

### Storsatsning på Europas infrastruktur – nu!

EU ska satsa mycket mer på sin infrastruktur och vi måste också tidigarelägga planerade satsningar. Dels för att detta är den bästa satsning vi kan göra i lågkonjunktur, dels för att klara konkurrensen från omvärlden. För att åstadkomma detta ska vi omgående se över regelverk för att snabba på planeringsprocesser.

### Modifiera och genomför förslag till EU-förordning om ett gränsöverskridande europeiskt järnvägsnät för konkurrenskraftiga godstransporter

Den avgående EU-kommissionens föreslagna förordning för ett nytt initiativ till att förbättra förutsättningarna för den internationella godstrafiken på järnväg i Europa är positivt och det arbetet ska fortskrida. För att värna behovet av en förbättrad situation för godstrafik på järnväg i hela EU, är det däremot viktigt att förordningen modifieras (förbättras) på ett antal punkter:

- Det är viktigt att förordningen inte blir ännu ett lager av regler som försvårar, snarare än förenklar, framväxten av konkurrenskraftiga internationella godstransporter på järnväg. En del av förslagen förefaller onödigt detaljerade och byråkratiska, och tycks förbise att det bör vara marknadens efterfrågan, krav och förutsättningar som i första hand ska styra utvecklingen.
- Förordningen kan vara ett steg på vägen till en mer konkurrenskraftig godstågstrafik, men en nyckelfråga i sammanhanget är också att få igång de investeringar som behövs för att komma tillrätta med kapacitetsbrist och flaskhalsar. För detta krävs åtaganden från politiskt håll. Ett sätt att åstadkomma detta kan vara anordnandet av s.k. godskorridor-konferenser där politiska företrädare från de olika länderna, tillsammans med branschföreträdare, kommer överens om och åtar sig att genomföra koordinerade investeringar i respektive godskorridor.

### Fortsatta satsningar på ”Gröna Korridorer”

”Gröna korridorer” innebär en slags internationella samordnade och intermodala ”testbanor” för diverse nyskapande idéer inom logistiken i avsikt att skapa effektiva och hållbara transporter. EU ska ge ökade resurser till denna satsning där vissa transportsträckor ska samordnas och ges ökade fördelar. Det är dock mycket viktigt att de som ska vara med och bygga upp strukturen, det vill säga viktiga leverantörer och samarbetspartners för till exempel terminaler och tankningsställen, är med i processen så att man får rätt förutsättningar från första början. Det är inte minst viktigt att satsningen på ”Gröna korridorer” sker i samverkan med redan existerande konventionell trafik, så att vi inte riskerar bygga två olika ”spår”.

### Bygg ihop all kollektivtrafik i EU för ett snabbt, pålitligt system – och räkna in flyget

Kollektivtrafik – buss, tunnelbana, tåg, taxi och ibland båt – är något människor mest använder i sin vardag när de ska till och från jobbet. Men kollektivtrafik kan också vara något man använder när man ska på affärsresa eller semesterresan utomlands – flyget är den globala kollektivtrafiken.

Målet ska vara att bygga ihop all kollektivtrafik i EU i ett snabbt, säkert och pålitligt system som alla kan lita på. Men det ska också vara väl sammankopplat med flyget för de längre resorna.

## MILJÖ

### Pådrivande miljöpolitik med konkurrensneutrala lösningar

EU ska vara pådrivande i miljöpolitiken, inte minst när det gäller klimatfrågan men ska samtidigt nå målen med konkurrensneutrala lösningar. Klimatet ska hanteras parallellt och samspelt med tillväxt och välfärd. EU:s budget måste snarast skruvas om från stora summor till jordbruket för att istället satsas på forskning och utveckling för minskad energianvändning genom effektivisering, energisnål teknik och uppmuntran av innovationer.

### Tydlig koppling mellan ekonomiska styrmedel och reduktion av miljöpåverkan

I detta sammanhang är det viktigt att det ställs upp gemensamma europeiska kriterier för vad som ska räknas som effektiva och förnybara bränslen, för att styrmedlen verkligen ska främja rätt produkter. Här är både energieffektivitet och koldioxidreduktionen viktiga faktorer. Genom låginblandning kan vi tillföra stora mängder förnybart drivmedel på ett enkelt och billigt sätt. Låginblandning är även flexibelt, dvs nya ersättningsbränslen kan lätt blandas in utan nya investeringar. Öka därför inblandningen i takt med att de tekniska och kommersiella förutsättningarna är på plats.

### Energieffektivitet

Det är viktigt med fortsatt och ökat fokus på energieffektivitet och energieffektiva fordon. En åtgärd för detta fokus är till exempel att göra energi- och klimatberäkning per resenär till norm istället för per transportfordon. En transportslagsövergripande och konkurrensneutral trafikpolitik erbjuder en hållbar och långsiktig strategi för att minska transportsektorns andel av koldioxidutsläppen inom EU.

### Det internationella flyget ska omfattas av nästa globala klimatregim

Flyget är en klimatbov säger vissa trots att flyget bara står för två procent av de samlade utsläppen av koldioxid i världen. Kanske beror detta synsätt hos en del människor på avsaknaden av tvingande regler vad gäller flygets utsläpp av koldioxid. Men från 2012 är flyget inom hela EU en del av den europeiska handeln med utsläppsrätter som sätter ett tak för utsläppen. I december håller FN en klimatkonferens i Köpenhamn där nästa globala klimatregim ska beslutas. Det internationella flyget bör omfattas av denna globala regim så att vi även i framtiden ska kunna använda oss av flygets överlägsna snabbhet i den globala kollektivtrafiken.

### Gemensamma och tydliga EU-regler om miljözoner

Regelverken om miljözoner skiljer sig mellan olika länder. Ibland innebär det att tunga dieseldrivna fordon som är äldre än sex år inte får köra inne i städerna. Detta försvårar resandet med bussar och gör det angeläget med en harmonisering av reglerna i syfte att uppnå bättre stadsmiljö och underlätta resandet med kollektivtrafik, detta gäller såväl långfärdsbussar och turistbussar som linjetrafik med buss:

- Gemensamt ramverk för miljözoner i hela Europa för att inte missgynna den fria rörligheten av människor och varor.
- Att minska regelkrånglet kräver ett gemensamt regelverk kring miljözoner.
- För att förlänga livslängden på bussar – förhindra kapitalförstöring och se miljökostnader ur ett livscykelperspektiv – är det viktigt att det blir tydliga regler för eftermontering. Då kan man anpassa motorerna och utsläppsnivåerna till rådande regler inom miljözonerna istället för att det är Euroklassen på bussen som styr om man ska få åka in i stan eller inte. (Gäller all slags busstrafik.)

## Modulfordon - Gör 25,25 m-fordon till EU-standard

Gör 25,25 m-fordon till EU-standard. Att genomföra denna åtgärd bidrar till effektivitet och kan dessutom minska utsläppen. I den växande interkontinentala trafiken med containers blir 45-fotarna allt viktigare. Därför är det viktigt att reglerna för mått och vikt för vägfordon i EU utformas så att rationell vägtransport blir möjlig.

BRT (Bus Rapid Transport) är ett sätt att effektivisera kollektivtrafiken och göra den mer attraktiv. Idag definieras dessa bussar inom EU som "articulated buses" med en maximal längd på 18,75 meter. Längden bör istället vara 25,25 m.

## Action plan on urban mobility

Mer än 60 procent av Europas befolkning bor i städer samtidigt som 85 procent av Europas BNP skapas där. Städerna är nyckeln till tillväxt och sysselsättning. Samtidigt återfinns negativa effekter från transporter just i städerna som t ex utsläpp och trängsel. Effektiva transporter är mycket viktigt för städers ekonomi och välfärd. Ansvaret för att komma tillrätta med exempelvis miljö- och trängselproblem ligger primärt på nationella och lokala myndigheter men det finns vinster med att arbeta även på EU-nivå med olika åtgärder som kan stödja lokala åtgärder. Under 2007 presenterade Kommissionen grönboken "Towards a new culture for urban mobility". I den tas bl a frågor upp om energieffektiva transporter och tillgängliga, trygga och säkra transporter. Därefter skulle Kommissionen ta fram en "Action plan on urban mobility" vars syfte är att presentera ett slags verktygslåda med stödjande åtgärder på kort och medellång sikt för att komma tillrätta med problemen i städerna. Men arbetet med "The action plan" är försenat. För att komma till rätta med problemen och därigenom verka för tillväxt tror vi att åtgärder måste vidtas på såväl europeisk som nationell och lokal nivå. Kommissionens plan måste därför snarast presenteras.

## LIKA VILLKOR

### Åtgärder för konkurrens på lika villkor även på nationellt plan

Inom EU bedrivs omfattande arbete för att få konkurrens på lika villkor på marknaden. Varje EU-medlemsland har ett ansvar att också på nationellt plan verka för detta. I Sverige har taxibranschen stora problem med konkurrens på lika villkor med anledning av den ekonomiska brottsligheten som förekommer, det vill säga fusk med skatter. En åtgärd som är nödvändig för att komma tillrätta med problemen är att införa obligatorisk tömning av taxameterdata till godkända redovisningscentraler i taxibranschen.

Ett sådant system skulle utgöra ett bra verktyg för Skatteverket när de genomför sina kontroller för att finna ekonomisk brottslighet i taxibranschen. Tillsynsmyndigheten skulle då ha möjlighet att på ett enkelt och resurseffektivt sätt kontrollera att samtliga taxiföretagare har betalt skatt för de belopp de kör in genom att stämma av de inlämnade uppgifterna mot uppgifterna från taxametern.

### Kör- och vilotider för lokförare

Europeiska fackliga avtal och EU-lagstiftningen måste underlätta, inte försvåra, den internationella trafiken. Den europeiska tågbranschorganisationen CER, The Community of European Railway and Infrastructure Companies och ETF, det Europeiska transportfacket, har tecknat ett avtal om kör och vilotider. Avtalet har gjorts om till en EU-förordning och implementerats i svensk lagstiftning. Förordningen föreskriver att en lokförare får bara ha en övernattning i annat land. Det går att avtala om ytterligare en natt. Det är ett stort hinder för de järnvägsföretag som vill utöka sin verksamhet och bedriva trafik i ett land inom EU. För landsvägstransporter finns inte samma begränsningar. Det går inte att få till stånd en förändring via avtal med det europeiska facket. Därför behövs istället förändringar

genomföras den politiska vägen med nya EU-regler som ger lika förutsättningar för järnvägs- och vägtrafik. Ett avtal med mer flexibilitet måste till för att bland annat länder som Sverige och dess geografiska läge, ska kunna vara med och konkurrera på den europeiska marknaden.

Anpassa förslaget om busspassagerarrättigheter så att det inte motverkar utvecklingen av kollektivtrafiken

Arbetet med att införa en förordning för att stärka busspassagerarnas rättigheter pågår för fullt. I slutet av april månad genomförde Europaparlamentet den första läsningen av Kommissionens förslag. Förslaget innebär i korthet att bussbolagen åläggs en utökad informations- och ersättningskyldighet.

Problemen är att den höjda ersättnings- och skadeståndsnivån vid inställda eller försenade resor är mer utformade för att passa långväga busstransporter, men inte den lokala busstrafikens villkor. Föreslagna skadeståndsnivåer är orimliga för bussbolagen i förhållande till verksamhetens villkor. Förslagen kan komma att negativt påverka konkurrensförhållandena på kollektivtrafikmarknaden och försämra busstrafikens konkurrensmöjligheter gentemot den privata biltrafiken. EU ska främja kollektivtrafikens utveckling och förstår branschens oro inför den föreslagna förändringen. Därför ska vi se till att villkoren blir anpassade till den regionala och lokala trafikens förutsättningar. För den långväga trafiken måste vi också se till att ersättningsvillkoren blir rimliga. Samtidigt ska de vara i paritet med vad som gäller för andra trafikslag, t ex tågtrafik (där en ny förordning redan är beslutad och träder i kraft i december i år).

Tillsyn och kontroll inom EU måste harmoniseras för verklig konkurrensneutralitet  
Tillsyn och kontroll inom EU måste harmoniseras och intensifieras för att uppnå verklig konkurrensneutralitet och lika villkor. En samsyn kring prioriteringar och likabehandling oavsett nationell tillhörighet måste bli tydligare norm. För långväga bussresor måste t ex dagens nationella särkrav kring olika kontrolldokument och lokala tillstånd harmoniseras. Reglerna för momshantering vid internationella transporter måste förenklas. Bara så får resenärerna tillgång till ett heltäckande system för busstrafik inom hela EU.

## **FÖRENKLINGSÅTGÄRDER**

Harmonisera järnvägssystemen och undvik byråkratiska fällor

För att skapa en mer enhetlig järnvägsstandard har EU beslutat att harmonisera järnvägssystemet och införa gemensamma regler inom Europa. Tekniska Specifikationer för Driftskompatibilitet [TSD] reglerar både infrastrukturen och den rullande materielen. I TSD-erna hänvisas det till obligatoriska normer som kan reglera ner till komponentnivå och anges den minimistandard som en järnväg eller ett fordon i TEN-nätet skall uppfylla.

Det finns en risk att det nya regelverk som växer fram snarare försvårar än underlättar järnvägstrafiken i Europa.

Harmonisering och certifiering får inte leda till en överlappning av befogenheter och kompetensområden. Det är viktigt att göra certifiering av fordon snabbare och att minska antalet kontroller genom att avskaffa dubbelarbete i medlemsstaterna, så att järnvägsföretagen inte drabbas av ökad byråkrati.

I flera fall har de nya reglerna försvårat för den internationella järnvägstrafiken - stick i stäv med Kommissionens intentioner.

## Minska EU-byråkratin

När det gäller att minska EU-byråkratin kan listan göras lång och detaljerad. Två exempel på åtgärder som behövs är dock:

- Förenkling av regelverk för transportsektorn för att reducera administrativa kostnader: Exempelvis måste reglerna och kraven för förare enligt EUs nya utbildningsdirektiv klargöras vid transporter i olika länder
- Förenkling av regelverk gällande mervärdesskatt vid internationella transporter (0% moms och "one stop shop")

## Förenkla securitykontrollerna

Securitykontrollerna är idag en plåga. På en flygplats ska man ta av sig bältet och röntga det, på en annan får man behålla bältet och istället ta av sig skorna som genomsöks noga. På några flygplatser är köerna till security mycket långa så att man sen får rusa för att hinna med planet. Det ska inte behöva vara så att man aldrig vet vad som gäller och att det blir omöjligt att planera sin restid. Därför ska vi städa upp i securityreglerna i EU och deras tolkning och tillämpning som idag är olika mellan olika flygplatser, mellan olika länder och från tillfälle till tillfälle. Dessutom ska reglerna självklart vara förebyggande och gynna säkerheten; det finns delar av dagens regler som kan uppfattas som reaktiva eller symbolhandlingar för att visa att vi gör något i Bryssel. Målet är självklart att flyget som den globala kollektivtrafiken blir både snabbare – det är ju därför vi behöver flyget - och billigare.

## Förenkla sjötransporterna mellan EU-länder

En sjötransport mellan två EU länder är idag en internationell transport. I ett meddelande har den avgående Kommissionen föreslagit att sjötransporter från ett annat EU land i stort sett ska behandlas som nationella transporter. Detta skulle medföra befrielse från mycket formalia och kontrollrutiner. Förslaget måste genomföras för att underlätta EU:s öppna marknad, men är också givet ur miljöperspektiv.

## Samordning mellan EU-ländernas trafikverk för att underlätta intermodalitet

Nyckelordet för framtidens transporter är intermodalitet. Med intermodala transporter avser vi transportsätt som kombinerar väg-, järnväg-, sjö- och flygtransporter, dvs transporter som kan utnyttja hela infrastrukturens kapacitet maximalt.

I och med att huvuddelen av den intermodala trafiken idag sker i förbindelse med utlandet anser vi det avgörande att utveckla det internationella samarbetet i intermodala frågor. Inte minst bör en ökad samordning mellan EU-ländernas respektive trafikverk vara prioriterat.

## Inrätta nationella organ som kan samordna EU:s program för hållbara internationella transporter

I syfte att skapa konkurrenskraftiga och hållbara internationella transporter finns det idag ett antal EU-program att söka medel ur. Flertalet av dessa program bör förenklas för sökande företag. Regelverket är i många fall så komplicerat att företag inte ger sig in i ansökningsfasen. Därför behöver någon form av nationella organ, som kan göra initiala bedömningar av företagens förutsättningar att få igenom sina ansökningar, inrättas. Dessa organ även ansvara för att en samordning mellan olika program för nationella och internationella satsningar på infrastruktur sker.



SVENSKA  
TAXIFÖRBUNDET



SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK



TRANSPORTGRUPPEN



FÖRENINGEN

Svenskt Flyg

SPI

SVENSKA PETROLEUM INSTITUTET



Branschföreningen  
Tågoperatörerna