

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm
Er ref: N2011/2636/TE
per.bjorklund@enterprise.ministry.se

Karolina Boholm
karolina.boholm@skogsindustrierna.org
08-762 72 30
070-202 98 69

2011-05-05

Remissyttrande från Skogsindustrierna angående EU Kommissionens vitbok KOM (2011) 144 – ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde”

Skogsindustrierna finns inte med bland remissinstanserna, men vill som en av Sveriges största transportköpare lämna följande synpunkter. Inledningsvis ställer vi oss bakom det remissvar som lämnas av Näringslivets Transportråd.

SAMMANFATTNING

Skogsindustrierna anser att:

1. Vitbokens ståndpunkt ”minskad rörlighet är inget alternativ” är mycket viktig
2. En inre marknad för transporter bör utvecklas och innefatta fler åtgärder
3. Trafikslagen är kompletterande inte konkurrerande, därför bör överflyttningsmålet utgå – det är konkurrenskraftiga alternativ som skapar överflyttning
4. Sverige bör tillse att förslaget om obligatoriska infrastrukturavgifter utgår
5. Effektivitet genom längre och tyngre tåg och lastbilar måste tydligare framgå
6. Sjöfarten bör inte inkluderas i det befintliga utsläppshandelssystemet (ETS) så länge den indirekta effekten på elpriset kvarstår
7. Sverige bör ange två prioriterade korridorer till EU: Oslo-Göteborg-Köpenhamn-Rotterdam och Narvik-Stockholm-Skåne-Tyskland-Italien som core network
8. Sverige måste ta ansvar för bristen på sjöfartsforskning och därmed behandla transportslagen lika i enlighet med Vitbokens förslag
9. Regeringen bör följa åtagande i Jönköpingsdeklarationen, d.v.s. att genomföra en ”samlad översyn av transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga”

SVENSK SKOGSINDUSTRI

Skogsindustrierna är massa-, och pappers- och den trämekaniska industrins bransch- och arbetsgivarorganisation. Skogsindustrierna företräder ett 50-tal massa- och pappersbruk och cirka 140 sågverk samt ett antal företag med nära anknytning till massa-, pappers-, eller trävarutillverkning. Skogsindustrin sysselsätter drygt 70 000 personer och exporterade för 129 miljarder kronor (2010).

MINSKAD RÖRLIGHET ÄR INGET ALTERNATIV

Glädjande skriver Kommissionen att minskad rörlighet inte är något alternativ, d.v.s. att transporter i sig inte ska begränsas utan de negativa effekterna så som utsläpp. Transporter är samhällets blodomlopp och är en förutsättning för att vi även fortsättningsvis har

konkurrenskraftiga industrier och företag. Transportsektorn måste sänka sina utsläpp främst genom effektivisering så som bränsleeffektivitet och bättre logistikplanering. Hållbarhet bygger på tre aspekter: ekonomi, sociala faktorer och miljömässiga faktorer. Vad gäller rörlighet och transporter är de ekonomiska och sociala faktorerna mycket viktiga. En transport kan bara vara hållbar när alla dessa tre aspekter vägs samman.

INRE MARKNAD FÖR TRANSPORTER

Mycket positivt är att Kommissionen vill säkerställa en väl fungerande inre marknad för transporter (Single European Transport Area, SETA). En inre marknad för transporter förutsätter konkurrens på lika villkor. Reglerna för cabotage motverkar en fri inre marknad och Skogsindustrierna stöder ett borttagande av dessa regler.

Fortfarande återstår dock flera frågor för att uppnå en inre marknad för transporter. Bland annat måste avreglering av järnvägsmarknaden i flera länder fortsätta. IMO:s nya svavelregler för sjöfarten är ett annat exempel på en reglering som motverkar den inre marknaden och kommer att leda till stora logistikförändringar i Europa och ökade lastbilstransporter. Det är orimligt att norra Europa ska ha 35 gånger hårdare regler än södra Europa fram till senast 2025 och därefter 5 gånger hårdare regler. Mer logiskt är att tillämpa samma utsläppsnivåer om 0,5 % inom Europa för att främja konkurrens på lika villkor och en harmoniserad inre marknad. För lastbilstrafiken kvarstår begränsande regler vad gäller lastsäkring. Trots en uppdaterad europeisk standard (EN 12195-1) för lastsäkring, tillämpas den inte av alla EU-länder och hämmar den fria rörligheten mellan länderna. Ett direktiv för att få tillstånd harmoniserade regler inom EU bör övervägas, vilket också skulle främja säkerheten på vägarna inom hela EU. Vitboken påpekar säkerhet som ett viktigt område, men har helt bortsett från lastsäkringsfrågorna. De begränsande reglerna mot gränsöverskridande transporter av längre lastbilar måste också undanröjas.

KILOMETERSKATT OCH EUROVINJETTE

Enligt Vitboken ska "phase in mandatory infrastructure charges" gälla inom unionen, vilka ska baseras på gemensamma tariffer och ska ersätta existerande brukaravgifter. Skogsindustrierna vill påtala att "Infrastructure charges" är inte det samma som kilometerskatt, vilket ibland missuppfattas. De mer perifera områdena, t.ex. Sverige, har inte samma förutsättningar för detta som stora transitländer, t.ex. Tyskland. Förslaget kan därför komma att innebära försämrad konkurrenskraft för Sverige.

Förslaget i Vitboken går dessutom längre än gällande svensk hållning om att endast de externa effekterna ska prissättas. Det är inte rimligt att investeringar i infrastrukturen som inte har med externa effekter att göra ska ingå i en infrastrukturavgift som dessutom ska vara obligatorisk i alla medlemsländer. Skogsindustrierna menar att Sverige inte kan gå med på detta förslag utan bör verka för att det ska utgå.

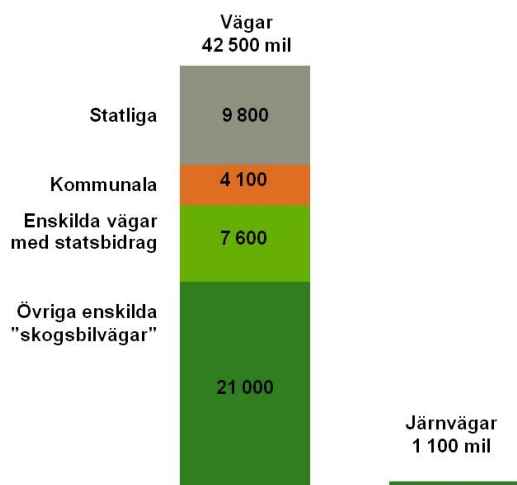
LÄNGRE OCH TYNGRE FORDON

Vitboken bortser i stort från diskussionen om längre och tyngre tåg och lastbilar för effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur. Detta trots att frågor som godskorridorer, effektivare transporter, mindre miljöpåverkan, och effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur tas upp. Längre och tyngre transporter är ett effektivt sätt säkerställa så att rörligheten inte begränsas och samtidigt erhålla effektivare och miljövänligare transporter. Danmark har signalerat att de avser lyfta frågan om EMS-fordon

för gränsöverskridande trafik under sitt ordförandeskap som börjar 1 januari 2012. Skogsindustrierna menar därför att Regeringen aktivt bör verka för denna fråga, bland annat i sitt remissvar till Kommissionen.

ÖVERFLYTTNING TILL JÄRNVÄG OCH SJÖFART

Att konkret fastslå att transporter över 300 km ska flyttas till järnväg är ett illa valt mål vilket bör utgå från Vitboken. Trafiklagen är inte konkurrerande, utan de kompletterar varandra. Det är dessutom fysiskt omöjligt att flytta över gods till järnvägen när den inte finns "överallt". Figur 1 nedan visar förhållandet mellan tillgänglig väg- respektive järnvägssträcka i Sverige. Skogsindustriernas medlemföretag arbetar aktivt för att flytta stor andel transporter till järnväg där det är möjligt, men vissa initiativ hindras på grund av flaskhalsar eller minskad tillförlitlighet inte minst på grund av de två senaste årens vinterkaos. Att ensidigt höja kostnaden för vägtransporter ger inte den överflyttning som ofta önskas åstadkommas utan det leder bara till försämrad konkurrenskraft för företagen. Istället måste konkurrenskraftiga alternativ skapas, vilket leder till automatisk överflyttning.



Figur 1 Totala vägsträckan i Sverige inklusive skogsbilvägar är cirka 42 500 mil och motsvarande sträcka med räls är 1 100 mil.

UTSLÄPPSHANDEL OCH SJÖFARTEN

Utsläppshandel är ett sätt att prissätta utsläpp av koldioxid, men den har även indirekta effekter så som höjt elpris, vilket är kännbart för basindustrin så länge systemet inte är globalt. Denna effekt bidrar till ökad risk för "carbon leakage", d.v.s. att produktion flyttar till länder utan hårda miljökrav. Rapporten "Transporter och klimat" (Kågeson, 2008) skriver att det är angeläget att åtgärda denna indirekta elpriseffekt för elintensiv industri. Utsläppshandeln har en påverkan på elpriset och med sjöfartens inträde i utsläppshandelssystemet skulle denna effekt bli än större. Skogsindustrierna anser därför inte att transporter ska inkluderas i det befintliga utsläppshandelssystemet (ETS), så länge den indirekta effekten på elpriset kvarstår.

TEN-T OCH GODSKORRIDORER

Fungerande gosstråk och noder är oerhört viktiga för att få till effektiva transporter. Vitbokens förslag till korridorer är välkomna därför särskilt. Kommissionens idé om "core network" och fokus på gränsöverskridande projekt är mycket viktigt då godstransporter ofta är internationella. Det finns också en tydlig koppling till det arbete

med "Gröna Korridorer" som Regeringens Logistikforum arbetar med i Sverige, tyvärr nämns dock inte arbetet med Gröna Korridorer i Vitboken.

Efter kontakter med DG Move om järnväg och korridorer har det framkommit att Sverige bara har anmält en korridor från Stockholm till Malmö (för vidare sträckning genom Danmark osv. till Italien) som "core network". En begreppsförvirring verkar därmed finnas kring detta då man skiljer på "core network" och "comprehensive network". Inom "comprehensive network" ingår de co-modala korridorerna Oslo-Göteborg-Köpenhamn-Rotterdam och Narvik-Stockholm-Skåne-Tyskland-Italien. Skogsindustrierna anser att de två korridorerna inom "comprehensive network" även bör anges som "core network" till Kommissionen samt ingå inom TEN-T.

FÖRSTÄRKT INNOVATIONSPOLITIK PÅ TRANSPORTOMRÅDET

I Vitboken föreslår Kommissionen en förstärkt innovationspolitik på transportområdet. Även i EU:s meddelande om sjöfart, som Sverige också ställt sig bakom, anges att EU ska vara världsledande inom forskning och innovation när det gäller sjöfart. Tyvärr ligger Sverige troligen i det absoluta bottenskiktet vad gäller sjöfartsforskning inom EU. Idag finansierar Sjöfartsverket sjöfartsforskningen med en närmast symbolisk summa om cirka 5 miljoner kronor. Sjöfartsverkets finansiering härleds från farledsavgifterna och därmed direkt från sjöfarten självt. I Bjelvenstams utredning om sjöfartens konkurrenskraft noteras att endast cirka 3-4 procent av de totala transportforskningsresurserna går till sjöfarten idag. Sjöfartsforskning är tydligt underprioriterad i Sverige trots att nästan all vår import/export har transporterats via fartyg.

Utan relevant forskning kan sjöfarten aldrig bli konkurrenskraftig eller långsiktigt hållbar, enligt det svenska transportpolitiska målet. Det är dags för Sverige att inse att det i princip inte finns någon svensk sjöfartsforskning, detta trots att sjöfarten har många miljöfrågor som behöver belysas. Det är dags för Sverige att äntligen ta ansvar för denna viktiga fråga och därmed behandla transportslagen lika i enlighet med Vitbokens förslag.

DAGS FÖR REGERINGEN ATT FÖLJA JÖNKÖPINGSDEKLARATIONEN

I augusti 2010 samlades Logistikforum och skrev tillsammans med Regeringen under den så kallade Jönköpingsdeklarationen. En av punkterna i den anger att en "samlad översyn av den svenska transportnäringens kostnadsläge och konkurrensförmåga" ska ske "i syfte att stärka näringslivets konkurrenskraft i hela landet". Med tanke på de förslag Vitboken anger och tidigare aviserade åtgärder som höjda banavgifter och IMO:s nya svavelregler för sjöfarten etc., anser Skogsindustrierna att Regeringen snarast bör tillsätta en sådan utredning.

Stockholm, den 5 maj 2011
Skogsindustrierna

Karolina Boholm