

Er ref: LI2023/03543Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se**Vår ref:** R:2024-07

Elin Swedlund

elin.swedlund@skogsindustrierna.se

Yttrande över ” EU-kommissionens förslag om ändring av direktiv 92/106/EEG om intermodal transport”

Sammanfattning

Skogsindustrierna tackar för möjligheterna att lämna synpunkter och anser att:

- Kommissionens förslag är välkommet
- Samtidigt som kostnaderna för intermodala transporter behöver minska så behöver även tillförlitligheten öka för att kommissionens mål om ökad intermodalitet ska uppnås.
- Gränsöverskridande intermodala transporter mellan EU's medlemsländerna måste säkerställas i varje lands nationella plan.
- Myndigheter ska ha i uppdrag att säkerställa att de regler som implementeras också går att efterleva med bibehållen konkurrenskraft hos näringslivet.
- Det är av vikt att Kommissionens förslag skapar de förutsättningar som krävs för att få genomslag i praktiken för att på så sätt motivera de kostnader och arbetsinsatser som förslaget innebär.
- Det finns många åtgärder att implementera i en nationell plan för intermodala transporter. Två exempel är:
 - Styrmedel, så som tex banavgifter för tunga godstransporter, behöver ses över.
 - Nationell strategi avseende tågterminaler

Skogsindustrin står bakom *Näringslivets Transportråds (NTR)* och *Transportindustriförbundets* remissvar.

Skogsindustrins yttrande

Skogsindustrin välkomnar Kommissionens förslag. Skogsindustrierna är en av Sveriges största transportköpare och vi är för transporter med flera transportslag, som en del i ett effektivare och grönare transport-Europa.

Skogsindustrin har enats om gemensamma klimatmål i Skogsindustrins framtidsagenda vilket bland annat innebär att svensk skogsindustri ska ha fossilfria transporter år 2040. Intermodala transporter är en förutsättning för att nå detta då energieffektiva transporter är avgörande för att klara omställningen till fossilfria transporter eftersom tillgången till fossilfritt bränsle kommer vara både begränsat och dyrt. För att skogsindustrin ska vara konkurrenskraftig blir det därför avgörande att kunna transportera mer gods med mindre energi/bränsle.

De två viktigaste faktorerna som styr valet av trafikslag när Skogsindustrin planerar transporter är Skogsindustriföretagets totala kostnad för transport, samt tillförligheten på transporten. När tillförligheten brister stiger kostnaden för företaget. Det räcker alltså inte att bara sänka kostnaden för intermodala transporter med 10 % för att uppnå en större överflyttning, utan även tillförligheten på intermodala transporter behöver öka.

80 % av svensk skogsindustris årsproduktion exporteras till ett värde på drygt 160 miljarder kronor och Europa står för 55 % av hela marknaden. Kostnadseffektiva och tillförlitliga gränsöverskridande intermodala transporter inom EU är därmed avgörande för en konkurrenskraftig svensk skogsindustri. Skogsindustrin ser både risker och möjligheter i nationella politiska planer. Möjligheterna ligger i att planerna kan anpassas till regionala behov i respektive land. Riskerna ligger i att gränsöverskridande intermodala transporter mellan medlemsländerna försvåras genom att länders regelverk kan komma att skilja sig åt.

Det bör ingå i de nationella planerna att berörda myndigheter ska ha i uppdrag att även analysera och säkerställa att de regler som föreslås också går att efterleva med bibehållen konkurrenskraft för näringslivet, både vid transporter inom landet och internationellt. Utan konkurrenskraftiga lösningar blir det omöjligt för näringslivet att applicera dem och transportflödena kommer inte flyttas över till intermodala alternativ.

Små och medelstora speditörer är en viktig leverantörsgrupp till Skogsindustrin som är en bransch med speciella transportkrav, och dessa små och medelstora speditörer riskerar drabbas av oproportionerligt stora merkostnader om allt för långtgående administrativa krav läggs på dem. Det är därför av vikt att Kommissionens förslag verkligen skapar de förutsättningar som krävs för att få substantiellt genomslag i praktiken för att på så sätt motivera de kostnader och arbetsinsatser förslaget i sin nuvarande form innebär.

Det finns stora vinningar i att se över hur befintliga styrmedel används inom Sverige för att styra mot fler eller färre intermodala transporter. De ökade banavgifterna för tunga godstransporter på järnväg är ett tydligt exempel på hur svenska myndigheter (i detta fall Transportstyrelsen) tolkar EU-direktiv på ett sätt som direkt motverkar transporteffektiva godstransporter på järnväg och i stället innebär att skogsindustrin riskerar flytta över gods från järnväg till lastbil.

Det finns även vinningar i att ta fram en nationell strategi avseende tågterminaler. Många kommuner har byggt egna terminaler på ibland inte optimala ställen. Med många små nya terminaler blir det obalans i transportflödena vilket gör det svårt att nå full fyllnadsgrad. Finns även nya logistikcentra som inte har någon järnvägsanslutning. Det även för få järnvägsanslutna terminaler som kan ta stora flöden med konventionella godsvagnar. Många järnvägsanslutna terminaler är gamla/små och blir flaskhalsar i systemen. Fyra till fem stora effektiva terminaler som kan ta stora flöden med järnvägsagnar samt erbjuda lagerhållning och möjlighet till ellastbilar skulle behöva byggas med en nationell strategi i botten.

Skogsindustrin står bakom Näringslivets Transportråds (NTR) och Transportindustriförbundets remissvar.

Skogsindustrierna konkurrerar på en global marknad

Skogsindustrierna är en av Sveriges största transportköpare. Skogsnäringen upphandlar logistiktjänster för drygt 25 MDSEK per år. Vid export av skogsindustriprodukter är cirka 25 procent lastbilstransporter, 65 procent sjötransporter och 10 procent järnvägstransporter. Transportkedjan är intermodal och alla trafikslag är viktiga för att nå kund. För transporter inom Sverige används både tåg och lastbilar. Lastbil är

det dominerande transportslaget för rundvirke (64 procent), flis (85 procent) och sågade trävaror (87 procent). För andra produkter gäller det omvända med högre andel järnväg för massa (62 procent) och för papper (85 procent).

Sveriges geografiska läge i världen och stora avstånd inom landet medför att skogsindustrin är starkt beroende av väl fungerande transporter för sin konkurrenskraft. Transporter utgör en stor del av företagets totala kostnadsmassa. En stor daglig utmaning är att effektivisera logistik- och transportsystem för att begränsa avståndsnackdelarna.

Skogsindustrins framtidsagenda

Skogsindustrin vill driva på en mer hållbar utveckling. Därför har skogsindustrin i nära samarbete med medlemsföretagen tagit fram tre löften som berör klimat, cirkularitet och biologisk mångfald:

- 2040 ska skogsindustrins klimatnytta öka med 30 procent.
- 2040 ska skogsindustrins produkter vara helt fossilfria och återvinningsbara.
- 2040 ska Sverige ha livskraftiga skogar med en rikare biologisk mångfald

För Skogsindustrierna

Elin Swedlund
Ansvarig transportfrågor