

2018-06-13

## **Brev till Näringsdepartementet – Transportstyrelsens Vägledning vid tillämpning av regelverken avseende cabotage och kombinerade transporter – innebörden av begreppet ”närmaste lämpliga järnvägsstation” vid tillämpning av regelverket angående kombinerade transporter – Behov av ändring i Yrkestrafikförordningen (2012:237)**

### ***Sammanfattning***

**Transportindustriförbundet önskar att Yrkestrafikförordningen ändras beträffande kriterierna för bedömning av vad som är närmaste lämpliga järnvägsstation i kombinerad transport.**

**Transportindustriförbundet önskar kriterier som beaktar förutsättningarna att genomföra ett transportkoncept och som ger större rätts- och planeringssäkerhet samt en viss flexibilitet och som inte försämrar konkurrenskraften hos intermodala transportlösningar.**

### **1 Problemet**

Enligt direktivet om kombinerade transporter (92/106/EG) gäller bl.a. som begränsning för tillåten landvägstransportsträcka mellan lastnings- respektive lossningsplats och järnväg att vägtransporten får gälla sträckan mellan på- respektive avlastningsplats och ”närmaste lämpliga järnvägsstation”.

Direktivet har införlivats med svensk rätt genom Yrkestrafikförordningen (2012:237) 1 Kap 3 § där den nu ifrågavarande regeln finns i andra stycket första strecksatsen.

Enligt Transportstyrelsens Vägledning vid tillämpning av regelverken avseende cabotagetransporter och kombinerade transporter i en version daterad 2017-11-15 skall med närmaste lämpliga järnvägsstation förstås ”närmaste station som har utrustning att hantera godset”. Det innebär att hänsyn inte tas till lämplighetsaspekter som kapacitet, tillgängliga järnvägsförbindelser m.m.

Enligt uppgift från flera av Transportindustriförbundets medlemsföretag har en skärpning skett vid hanteringen av denna regel. Den har bl. a. inneburit att fordon tvingats bryta en planerad resa och åka till en annan terminal än ursprungligen avsett sedan polis i samband med kontroll undersökt vilken som varit närmast belägna terminal med adekvat lyftutrustning. Någon avstämning vad gäller planerad resa, tillgängliga tågförbindelser och omdirigerings effekt på transportens som helhet effektivitet har inte skett.

Ingripanden av detta slag skapar självfallet problem och kostar pengar. Konkurrenskraften hos intermodala transportlösningar riskerar också att försämrats jämfört med direkt internationell lastbilstransport. Hänsyn av den typen verkar dock inte alls ha beaktats vid ingripandena.

## 2 Möjliga alternativ

Transportindustriförbundet noterar att t.ex. § 14 i den tyska förordningen om gränsöverskridande godstransport på väg och cabotage säger att närmast liggande lämpliga järnvägsstation skall:

- Förfoga över erforderlig utrustning för att genomföra omlastning för kombinerad transport.
- Regelbundet genomföra kombioperationer av motsvarande slag och i samma riktning
- Har den kortaste trafiklämpliga vägförbindelsen med på - eller avlastningspunkten.

På ansökan skall Bundesamt für Güterverkehr kunna medge att en annan järnvägsstation brukas om detta främjar kombinerad transport.

Undantagsmöjligheten skapar flexibilitet för att kunna tillgodose specifika behov som t.ex. önskan att behålla en affärsförbindelse eller samarbeta med en viss terminal.

EU domstolen har vid ett tillfälle gjort en tolkning av kombidirektivet i en tidigare version, då man godtog avlastning på en station i Schweiz av en kombilast till Italien eftersom det var den närmaste stationen (Mål C 2/84). Domstolen körde i det fallet över Generaladvokaten som hade formella betänkligheter eftersom stationen låg utanför EU och inte kunde stämpla vissa dokument med giltig verkan. Ett försök i samma riktning från Kommissionen vid ett senare tillfälle misslyckades tyvärr på grund av formella brister i underlaget (Mål C-305/06).

Samtidigt har Kommissionen i sitt 2017-11-08 framlagda förslag till ändringar i Kombidirektivet, som för närvarande är under behandling i EU-institutionerna, föreslagit att texten, i en reservregel som medger längre sträckor för vägtransport än normal, formuleras: "The road distance limit may be exceeded....to reach the geographically nearest transport terminal which has the necessary operational transshipment capacity for loading or unloading in terms of transshipment equipment, terminal capacity and appropriate rail freight services."

## 3 Förslag

Som redan sagts skapar den nuvarande praxisen stora problem och försämrar förutsättningarna att bedriva kombinerade transporter på ett effektivt och konkurrenskraftigt sätt.

Transportindustriförbundet föreslår därför att Regeringen ändrar Yrkestrafikförordningen(2012:237) 1 Kap 3 § andra stycket första strecksatsen så att vid bedömningen av vad som är närmaste lämpliga järnvägsstation skall beaktas inte bara befintlig utrustning och avstånd utan också om stationen regelmässigt används för kombitrafik och om trafiken passar det aktuella transportkonceptet.

En möjlighet till dispens efter ansökan hos Transportstyrelsen bör också införas för att ge utrymme för ett medgivande att använda en annan järnvägsstation än vad som följer av de allmänna reglerna.