

Näringsdepartementet
Per Björklund
ronald.rutgersson@enterprise.ministry.se

SWEDTRAIN
c/o Teknikföretagens Branschgrupper AB
Box 5510
114 85 Stockholm

Remissvar Kommissionens vitbok: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem

SWEDTRAIN har tagit del av EU-kommissionens vitbok om transportpolitik. SWEDTRAINS medlemsföretag verkar för effektiva och hållbara transportlösningar i Sverige och i andra länder. Vi vill med detta remissvar belysa vad vi anser vara viktiga frågor för Sverige att driva i EUs transportpolitik samt hur vitboken påverkar transportpolitiken i Sverige. Inledningsvis vill Swedtrain framhålla den välskrivna, balanserade och utmanande ingressen i vitboken. Den beskriver på ett tankeväckande sätt hur transporter, ekonomisk tillväxt och välfärd, oljeberoende, utsläppsminskningar samt satsningar på infrastruktur och ett förändrat transportsystem hänger samman. Vi vill också lämna följande övergripande kommentarer:

- Att ställa om transportsystemet till ett energieffektivt, klimatsnålt och oljeberoende system är en **viktig strategisk konkurrenskraftsfråga** för Europas länder, inte minst Sverige.
- Effektivisering inom varje transportslag är nödvändigt, men det kommer inte att göra transportererna i Europa tillräckligt energieffektiva, klimatsnåla eller oljeberoende. En **överflyttning till järnväg och sjöfart** är också nödvändig, vilket kommer att kräva betydande investeringar i ny infrastrukturkapacitet.
- Vitboken betonar vikten av att fullfölja etableringen av ett europeiskt höghastighetsnät. Sverige får inte stå utanför denna utveckling. **Nödvändiga infrastruktursatsningar i Sverige** behöver ske i linje med detta.
- SWEDTRAINS medlemsföretag har själva sett vilken produktivitetshöjande och innovationsbefrämjande kraft **marknadsöppning och konkurrens** har varit för företagen i järnvägssektorn. Denna process bör därför fortsätta i Europa och Sverige. Ett alltmer avreglerat järnvägssystem kräver betydande samordning och styrning för att uppnå hög effektivitet och tillgänglighet.
- Inom järnvägssektorn finns möjlighet till **teknikutveckling och innovation**, vilket gynnar svensk industri. Den svenska järnvägsindustrin präglas av hög teknik – och innovationsnivå samt internationellt erkänt hög kompetens inom järnvägstekniska forskningscentra på universitet och högskolor.
- SWEDTRAIN håller med om vikten av att **internalisera externa kostnader** såsom klimat, utsläpp, buller och trängsel för att uppnå optimal kostnadseffektivitet.
- EUs vitbok, skulle om den genomförs med åtgärder på EU-nivå och i Sverige, bidra till att Sveriges transportpolitiska mål uppfylls. Sverige bör därför i stort **stödja målen i vitboken**.

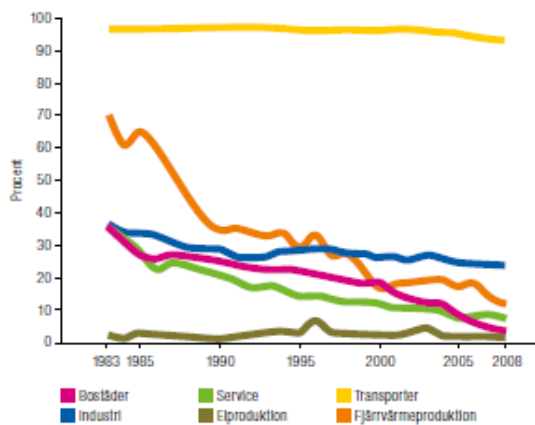
I några sakfrågor vill vi också lämna mer detaljerade kommentarer:

Minska beroendet av fossila bränslen, minska utsläppen av växthusgaser, energieffektivisering

Vitboken lyfter fram detta som extremt viktigt, en minskning av utsläppen med 80-95 % måste ske mellan 1990 och 2050 för EU generellt. Sverige har höga ambitioner på detta område. Vitboken anger att klimatutsläppen från transporter i Europa behöver minska med 70 % jämfört med 2008.

Transportsektorn är den sektor i Sverige som utvecklats sämst då det gäller att minska beroendet av fossila bränslen och utsläppen av växthusgaser. I ett Europeiskt perspektiv är Sverige ett land där transportsektorn svarar för en betydande andel av växthusutsläppen. Övriga samhällssektorer har mer utvecklade mål, program och åtgärder för teknikbyte.

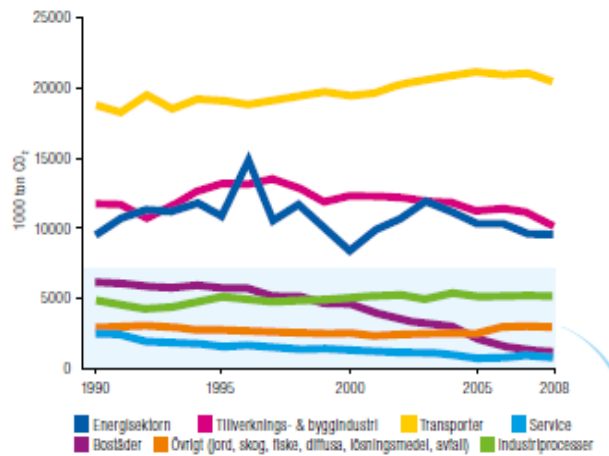
Figur 15. Användning av fossila bränslen (exkl. torv) i förhållande till total använd energi (inklusive förluster) inom olika sektorer



Källa: SCB, Energimyndighetens bearbetning

Diagram ur Transportanalys Rapport "Uppföljning av de transportpolitiska målen" 2011:1

Figur 64. Koldioxidutsläpp fördelade på olika sektorer



Källa: Sveriges utsläpprapportering av växthusgaser 2010

Oavsett energiform (bioenergi, el producerad av kol, olja, kärn, vind eller vattenkraft) så kommer tillgången på dessa energikällor att vara begränsad av olika skäl och priserna kommer att öka. Även om 100 % av den energi vi utvinnet i Sverige skulle vara koldioxidfri, så har vi i viss mån en gemensam energimarknad med resten av Europa. Vår koldioxidsnålt producerade el kan ersätta koldioxidintensiv energiutvinning i Europa. Vi måste därför använda vår el och övriga energislag så effektivt som möjligt.

För transportsektorn betyder det t ex att vi även om effektivare bil – och lastbilar kommer att utvecklas, så finns det inget som talar för att de kommer att kunna bli energieffektivare än med tåg eller sjöfart. Att åka kollektivt på stålhjul mot räls har väsentliga fysikaliska fördelar och sjötrafikens skal fördelar slår också igenom.

För att Sveriges utsläppsmål ska kunna uppnås, måste därför nya typer av åtgärder än hittills vidtas för transportsektorn. SWEDTRAIN föreslår därför:

- **Ett konkret och mätbart nationellt mål för utsläppsminskningar omfattande hela transportsektorn**
- **Åtgärder (i Sverige) som möjliggör och leder till överflyttning till klimatsmarta och energieffektiva transportslag**

Effektivisering möjlig i järnvägssektorn

Järnvägssektorn i Sverige har de senaste 25 åren genomgått en omreglering. Infrastrukturägare och operatör har skiljts åt. Likaså har underhåll av infrastruktur och fordon avskiljts och är inte längre statliga monopolverksamheter. Delar av den tidigare statliga organisationen har alltså privatiserats eller bedrivs nu på kommersiella villkor på en öppen marknad. Andra länder i Europa har inte kommit lika långt i denna utveckling. Frågan är nu hur långt och med vilken hastighet utvecklingen kommer att gå i dessa länder.

En avreglerad marknad kräver en samordning och tydliga spelregler för att möjliggöra hög effektivitet och tillgänglighet. Ansvaret för samordningen åvilar i första hand politiska instanser och myndigheter.

SWEDTRAINS medlemsföretag verksamma inom tillverkning och underhåll av fordon vill påpeka vad konkurrensutsättningen gjort för deras företag. Konkurrensen har tvingat företagen att optimera, kundanpassa och specialisera sig. Detta har gynnat deras kunder och i slutändan även passagerare och godstransportköpare.

- **SWEDTRAIN föreslår att Sverige verkar för att dessa erfarenheter tas tillvara i utformandet av EUs transportpolitik.**

Innovation för framtiden, potential för svensk järnvägsindustri

Kommissionen betonar vikten av teknisk innovation för att snabbare och billigare övergå till ett effektivare och mer hållbart transportsystem. SWEDTRAIN instämmer i detta och vill betona att svensk järnvägsindustri kan spela en viktig roll i detta.

Svensk järnvägsindustri präglas av innovation, högt förädlingsvärde och samverkan med en internationellt erkänt kompetent forskarkår. X 2000 var en teknisk innovation som utvecklades i Sverige i samverkan mellan ASEA (numera Bombardier) och svenska forskningsinstitut. Genom den kunde tågen köras snabbare utan att nya spår behövde byggas.

Utvecklingen av Reginatåget har skett i Sverige och blivit en internationellt gångbar produkt. Regina ökar kapaciteten genom fler sittplatser per vagn.

Projektet Gröna Tåget, ett samarbete mellan industri, operatörer, högskola och myndigheter, utvecklar tekniska koncept för kortare restider, lägre kostnader och ökad kapacitet.

Profilområden för svensk järnvägsindustri är:

- Design, utveckling och tillverkning av elektriska **driv och styrsystem**, Bombardier Västerås
- **Utveckling av signalsystem (ERTMS etc)**. Bombardiens globala utvecklingscentrum för signalsystem ligger i Stockholm.
- **Koppel och dampers**, Dellner Couplers Falun
- Utveckling och tillverkning av **godsvagnar**, Kockums Industrier Malmö
- **Effektiva underhållslösningar**, Euromaint, Duroc, Motala Train, Alstom, Bombardier med flera
- **Bromssystem**, Faiveley Transport Landskrona
- **Fordonsintegration, järnvägssystemkunnande, interaktion fordon/bana** samt **vintertålighet** är andra profilområden.

Sverige har alltså goda förutsättningar att ta del av nyttan av den teknikutveckling som kommer att ske om vitbokens intentioner genomförs.

Vi delar vitbokens slutsatser att betydande förändringar av rese – och transportmönster, bland annat ökat kollektivt resande, är nödvändigt.

EUs vitbok, skulle om den genomförs med åtgärder på EU-nivå och i Sverige, bidra starkt till att Sveriges transportpolitiska mål uppfylls. Sverige bör därför alltså i stort **stödja målen i vitboken**.

Med vänlig hälsning
Swedtrain – Föreningen Svenska Järnvägsindustrier
Magnus Davidsson

SWEDTRAIN är branschföreningen för järnvägsindustrin. Våra medlemsföretags verksamhet i Sverige omsätter tillsammans över 13 miljarder och finns över hela landet. Vi är verksamma inom tillverkning, underhåll och tjänster av allt ovan räls – från spårfordon, drivenheter, bromssystem och koppel till IT-lösningar, signalsystem och verkstadslokaler.