



2020-09-21, EU kommissionen och parlamentet

(Sveriges regering, SKR)

Europaforum Norra Sveriges synpunkter på den kommande strategin för hållbar och smart mobilitet

Europaforum Norra Sverige (EFNS) är ett nätverk för politiker på lokal och regional nivå från Norrbotten, Västerbotten, Jämtland Härjedalen och Västernorrland. EFNS är en mötesplats och kunskapsarena där EU:s politik analyseras och diskuteras i de avseenden där den berör norra Sverige. EFNS bevakar Europafrågor för att påverka EU:s lagstiftning, EU:s strategier och handlingsprogram samt EU:s budget. Syftet med EFNS är att tillvara norra Sveriges intressen både på den europeiska arenan och i förhållanden till den nationella nivån i frågor med ett tydligt europeiskt perspektiv.

Med anledning av den pågående utformningen av strategin för hållbar och smart mobilitet önskar Europaforum Norra Sverige lämna följande synpunkter:

Europaforum Norra Sverige anser att

- den gröna given utgör ett viktigt ramverk för grön omställning och de massiva investeringar som krävs för ekonomisk återhämtning i Europa ska vara gröna och hållbara samt gynna en konkurrenskraftig inre marknad.
- det krävs en kombination av flera insatser och lösningar för att nå EU:s klimatmål, bland annat klimatneutrala bränslen och innovativa transportlösningar.
- regelverken kring t ex statsstöd och företagsstöd utgör hinder för investeringar från risktagande aktörer då offentlig finansiering till dessa kan betraktas som en konkurrensfördel. Det krävs således en harmonisering av regler på nationell nivå och EU-nivå.
- det är viktigt att fortsätta utveckla elektrifiering av transportsektorn med särskilt fokus på järnväg, flyg och first/last mile för tunga godstransporter.
- europeisk transportpolitik bör främja en gemensam modell som ger snabbare nytta för de som väljer att gå före i teknikutvecklingen, såsom ERTMS.
- finansiering av satsningar på utbyggd infrastruktur bör prioriteras inom ramen för såväl REACT-EU som i återhämtningsplanerna för den nya faciliteten "Recovery and Resilience Facility".
- investeringar i transportinfrastruktur i norra Sverige genom ERUF bör möjliggöras även i nästa budgetperiod.
- i det fall insatsområdena breddas, inom ramen för Fonden för rättvis omställning (JTF), bör investeringar i transportinfrastruktur möjliggöras.

Den europeiska gröna given och arbetet post covid-19

EFNS välkomnar EU:s nya tillväxtstrategi, den europeiska gröna given, som ska se till att klimataspekterna genomsyrar all EU-politik framöver i strävan mot ett klimatneutralt Europa år 2050. Europeisk transportpolitik står inför stora utmaningar och den gröna given kan spela en viktig roll för att hantera dessa. Investeringsbehoven inom det europeiska transportnätverket är stora samtidigt som de ordinära budgetarna är begränsade, med en ytterligare utmaning genom de ekonomiska



konsekvenser som följer av covid-19-krisen. Samtidigt är transporterna fortsatt avgörande för att EU:s inre marknad ska fungera, vilket visats tydligt under den rådande folkhälsokrisen där stängda gränser skapat mångdubblade leveranstider. Med den inställda flygtrafiken är norra Sverige särskilt drabbat då järnvägs- och vägnäten inte är lika utbyggda och väl underhållna som i södra Sverige och i stora delar av Europa.

Genom sina rika naturresurser har norra Sverige stora möjligheter att bidra till den gröna omställningen. Många insatser pågår redan, inte minst bland de energiintensiva industrierna, vilket underlättas av en stor tillgång på förnybara energikällor såsom vindkraft, vattenkraft och bioenergi. Norra Sverige är även en av Europas skogrikaste och tillgången till biomassa utifrån rest- och sidoströmmar inom skogsindustrin är mycket god, vilket ger unika förutsättningar för produktion av biodrivmedel som är oundgängliga i övergången till ett hållbart energisystem. Tillgången till klimatneutral el ger även goda förutsättningar för framställning av vätgas, med fördel kopplat till den omfattande biltestnäringen.

I norra Sverige driver de traditionella näringarna på klimatomställningen genom test- och produktionsutveckling såsom fossilfri stålframställning och automatiserade gruvor. Samtidigt växer nya näringar fram såsom serverhallar, rymdteknik, AI, digital vård och Europas första och största batterifabrik Northvolt.

Efter pandemin krävs stora insatser för att få fart på den europeiska ekonomin där en kraftfull utbyggnad av ett klimatsmart transportsystem bör få sin givna roll. Basindustrin i norra Europa är central i arbetet med att sänka koldioxidutsläppen. Idag försvåras deras hållbarhetsarbete av den bristande infrastrukturen. EFNS vill här understryka vikten av att de massiva investeringar som krävs för ekonomisk återhämtning i Europa ska vara gröna och hållbara samt gynna en konkurrenskraftig inre marknad. Ett utbyggt hållbart och klimatvänligt transportsystem i norra Sverige skulle gynna både Sverige och EU och säkra godstransporter och personresor både till vardags och i framtida kriser.

- **EFNS anser att den gröna given utgör ett viktigt ramverk för grön omställning och de massiva investeringar som krävs för ekonomisk återhämtning i Europa ska vara gröna och hållbara samt gynna en konkurrenskraftig inre marknad.**

Vikten av transportsektorn i den gröna omställningen

EFNS ser ett mervärde i att EU:s transportpolitik bidrar till övergången till en ekonomi och ett samhälle som präglas av koldioxidsnål förbrukning och klimattålighet samt att investeringar i infrastrukturen ska göras i ljuset av en grön omställning. Framst anser vi att europeisk transportpolitik bör inriktas på gränsöverskridande infrastruktur, avlägsnande av hinder, främjande av innovativa transportlösningar, främjande av multimodala transportkedjor samt att bidra till utfasning av fossila bränslen. Att transportsektorn står för en fjärdedel av EU:s utsläpp av växthusgaser gör att en omställning av sektorn är avgörande för att uppnå klimatneutralitet. Genom fortsatt utbyggnad av järnvägsstrukturen kan en betydande del av vägtransporterna - som står för 71,7 % av växthusgasutsläppen från transportsektorn i EU - flyttas över till järnväg och sjöfart, vilket skulle minska utsläppen radikalt.



Ett hållbart transportsystem är avgörande för att nå satta klimat- och miljömål. För att nå dit krävs en kombination av flera insatser och lösningar där ett flertal frågor kan behöva drivas parallellt, däribland:

- Sömlös multimodalitet
- Fortsatt fokus på elektrifiering för att integrera icke elektrifierad järnväg med det övriga systemet
- Överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart
- Infrastruktur för alternativa drivmedel/bränslen till exempel snabbbladdare för elfordon, vätgas och biobränslen
- Ökad produktion av klimatneutrala bränslen
- Ökad överföringskapacitet i elnätet, vilket är strategiskt såväl för omställning av transportsystemet som möjligheten för fortsatta etableringar av företag etc.
- Innovativa transportlösningar, såsom HCT (high capacity transport) och elvägar för first och last mile

Transportsektorn i glesbygdsregioner

I norra Sverige finns områden där det långsiktigt sett finns möjligheter för offentliga och privata aktörer att bidra till en omställning mot ett klimatsmartare transportsystem. Samtidigt finns marknadsmässiga utmaningar, där till exempel lönsamheten i etablerandet av snabbbladdstolpar sannolikt är ekonomiskt ofördelaktiga för den aktör som står för investeringen. Erfarenheten är att regelsystemen kan utgöra stora eller till och med avgörande hinder för att via offentliga medel, nationella eller europeiska, medfinansiera investeringar i snabbbladdstolpar.

Ett annat exempel är överföring av gods från väg till järnvägstransporter i de mer glesbefolkade delarna av vår region. Där kan det långsiktigt finnas marknadsmässiga förutsättningar för att kunna etablera systemtåglösningar för intermodala transporter. Ett stort eller avgörande hinder kan då vara bristen på risktagande aktörer beroende på antingen större aktörers ovilja att ta risker, eller på mindre aktörers reella möjligheter att ta risker. I vissa fall finns det en stark vilja från kommunerna att öka intermodaliteten, men regelverken rörande kommunernas möjligheter att nyttja offentliga medel eller brist på ekonomisk styrka kan utgöra ett hinder.

Åtgärder som klargör statsstödsregler, regler för företagsstöd eller möjligheten att stödja en övergång till intermodala lösningar via den typ av stöd som givits inom ramen för Motorways of the Sea är därvidlag intressanta att beakta.

Det är även viktigt att fortsätta utveckla elektrifiering av flygsektorn. I norra Sverige pågår ett antal projekt med syfte att minska flygsektorns miljö- och klimatpåverkan, med ett särskilt fokus på eldrivet flyg för korta distanser, något som kan få stor betydelse för inom regionala och gränsöverskridande förbindelser. Erfarenheterna från dessa projekt kan vara till nytta för den Europeiska unionen som helhet.



- EFNS anser att det krävs en kombination av flera insatser och lösningar för att nå EU:s klimatmål, bland annat klimatneutrala bränslen och innovativa transportlösningar
- EFNS anser att regelverken kring t ex statsstöd och företagsstöd behöver klargöras så att de inte utgör hinder för investeringar från risktagande aktörer då offentlig finansiering till dessa kan betraktas som en konkurrensfördel. Det krävs således en harmonisering av regler på nationell nivå och EU-nivå.
- EFNS anser att det är viktigt att fortsätta utveckla elektrifiering av transportsektorn med särskilt fokus på järnväg, flyg och first/last mile för tunga godstransporter

Teknikutveckling via digitaliseringen - automatiserad och uppkopplad multimodal mobilitet

Norra Sverige, Norge och Finland är av OECD utsedda som ledande inom innovation. Där utvecklas den senaste tekniken för allt från gruvdrift, stålproduktion och råvaruanvändning till besöksnäring, Artificiell Intelligens och rymdteknik. På grund av de stora avstånden till marknaderna och våra särskilda förutsättningar är digitalisering en naturlig del av vårt dagliga arbete. Till exempel använder gruvföretaget Boliden i Aitikgruvan redan idag självkörande uppkopplade fordon och styrning av hela gruvan via mobiltelefonen.

I normalfallet är det slutkund eller brukaravgifter med visst riskstöd som finansierar utveckling av tjänster och ny teknik. Även om infrastrukturen i norra Sverige hanterar Europas tyngsta tåg - malmtåg med största tillåtna axellast på 32,5 ton - och Sveriges första ERTMS-banor i drift - sker inte samma omställning och teknikutveckling av fordon. En av anledningarna är att digitalisering i normalfallet finansieras av brukarna. När det gäller ny teknik för fordon faller inte nyttan ut samtidigt som kostnaden. I norra Sverige är det få aktörer som kan dela på utvecklingskostnaderna, vilket innebär en risk att man tvingas använda det billigaste tillgängliga alternativet i stället för att gå före i teknikutvecklingen.

EU:s transportpolitik bör främja en snabbare digitalisering av transportsektorn. Detta skulle kunna underlättas med en gemensam modell som ger ekonomisk nytta till den som väljer att gå före i teknikutveckling genom att utveckla och delta i pilotprojekt eller investera i ny teknik. Modellen kan exempelvis handla om undantag i statsstödsregler för att möjliggöra statligt stöd till en begränsad grupp, finansieringsmodeller där medlemsstaterna och EU står för de initiala kostnaderna mot att användare börjar betala när nyttan faller ut. Det sistnämnda har använts i Nederländerna för att finansiera implementeringen av ERTMS där de som uppgraderar fordon för ERTMS börjar betala först när systemet är fullt utbyggt. Motsatsen är införandet i Sverige där infrastrukturägaren valt ut ett antal sträckor på ordinarie järnvägsnät som testbanor. De aktörer som använder banan tvingas då löpande installera nya versioner av ERTMS, 15-20 år innan hela systemet byggts ut och nyttorna uppstår för brukaren.

En liknande modell bör även kunna användas för effektivare omlastning och stadsnära logistik. Även EU-övergripande samordning och projekt där små och medelstora företag och aktörer kan delta med idéer, praktiska tester och med erfarenhetsutbyte kan inkluderas i arbetet. Allt detta skulle kunna



samordnas som ett särskilt uppdrag inom korridorarbetet eller som horisontell prioritet likt dagens ERTMS och Motorways of the Sea.

- **EFNS anser att europeisk transportpolitik bör främja en gemensam modell som ger snabbare nytta för de som väljer att gå före i teknikutvecklingen, såsom ERMTS.**

Finansiering av transportinfrastruktur

Nedskärningar i budgeten för finansiering av infrastruktur gör att det transeuropeiska transportnätverket riskerar att inte färdigställas enligt tidsplan. Efter pandemin krävs stora insatser för att få fart på den europeiska ekonomin och då bör en kraftfull utbyggnad av ett klimatsmart transportsystem få sin givna roll. Finansiering av satsningar på utbyggd infrastruktur bör prioriteras inom ramen för såväl REACT-EU som för den nya faciliteten för återhämtning och resiliens (Recovery and Resilience Facility, RRF). Denna prioritering bör således införlivas i de nationella återhämtningsplanerna för RRF.

I norra Sverige har EU bidragit till att bygga upp infrastruktur som skapar nya förutsättningar för innovation och tillväxt genom TEN-T- och CEF-finansiering, men även till stor del genom medel från den europeiska regionala utvecklingsfonden (ERUF). Det gäller till exempel utveckling av intermodala terminaler, hamninfrastruktur, utbyggnad av infrastruktur för alternativa fordonsbränslen och särskilda åtgärder för delar av järnvägsnätet som ur ett regionalt perspektiv är mycket viktiga. EFNS understryker vikten av att möjliggöra investeringar i transportinfrastruktur i norra Sverige genom ERUF även i nästa budgetperiod.

Fonden för rättvis omställning (JTF) har möjlighet att bli ett betydelsefullt och kompletterande verktyg till EU:s sammanhållningspolitik för att hantera en del av de utmaningar som omställningen till en klimatneutral ekonomi innebär. Däremot vill EFNS betona att inrättandet av en ny fond inte får ske på bekostnad av ordinarie insatser inom EU:s sammanhållningspolitik utan genom nationell medfinansiering helt utanför budgeten för ERUF och ESF+. I det fall de prioriterade insatsområdena breddas understryker EFNS vikten av att möjliggöra investeringar i transportinfrastruktur inom ramen för JTF. Ett utbyggt hållbart och klimatvänligt transportsystem i norra Sverige skulle gynna både Sverige och EU och säkra gods- och passagerartrafik både till vardags och i framtida kriser.

- **EFNS betonar vikten av att prioritera finansiering av satsningar på utbyggd infrastruktur inom ramen för såväl REACT-EU som i återhämtningsplanerna för den nya faciliteten "Recovery and Resilience Facility".**
- **EFNS understryker vikten av att möjliggöra investeringar i transportinfrastruktur i norra Sverige genom ERUF även i nästa budgetperiod.**
- **I det fall insatsområdena breddas, inom ramen för Fonden för rättvis omställning (JTF), understryker EFNS vikten av att investeringar i transportinfrastruktur möjliggöras.**



Antaget vid Europaforum Norra Sverige

Glenn Nordlund (S)
Ordförande EFNS
Region Västernorrland

Jonny Lundin (C)
Region Västernorrland

Erik Lövgren (S)
Kommunförbundet
Västernorrland

Åsa Ågren Wikström (M)
Vice ordförande EFNS
Region Västerbotten

Rickard Carstedt (S)
Region Västerbotten

Ann Åström (S)
Region Västerbotten

Nils-Olov Lindfors (C)
Region Norrbotten

Britta Flinkfeldt (S)
Norrbottens Kommuner

Anders Josefsson (M)
Norrbottens Kommuner

Elise Ryder Wikén (M)
Region Jämtland Härjedalen

Robert Uitto (S)
Region Jämtland Härjedalen

Thomas Andersson (C)
Region Jämtland Härjedalen

Daniel Danielsson (C)
Kommunerna i Jämtlands
län