



Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden (Europeiska kommissionens vitbok)

Till EU-nämnden

Trafikutskottet har beslutat avge yttrande till EU-nämnden över Europeiska kommissionens vitbok om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden, KOM(2001) 370 slutlig, som lades fram den 12 september 2001. Regeringskansliets faktapromemoria 2001/02:FPM22 Kommissionens vitbok om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010 har samtidigt förelegat.

Detta yttrande till EU-nämnden har beretts av en arbetsgrupp inom trafikutskottet med företrädare för samtliga riksdagspartier.

Bestämmelser om den gemensamma transportpolitiken återfinns i avdelning V i EG-fördraget. Enligt vad utskottet har erfarit kommer vitboken att behandlas vid rådets möte (transport- och telekommunikationsministrarna) den 25 och 26 mars 2002 för en politisk diskussion. Regeringen avser att – utöver deltagande i diskussionen – överlämna en skrivelse med den svenska ståndpunkten. I Europaparlamentet har vitboken remitterats till utskottet för regionalpolitik, transporter och turism (RETT-utskottet), vars betänkande förväntas bli behandlat av Europaparlamentet vid dess session den 10–13 juni 2002.

Det ankommer på EU-nämnden att bedöma hur utskottets synpunkter skall redovisas för regeringen inom ramen för det samråd som sker i EU-frågor enligt bestämmelserna i 10 kap. riksdagsordningen. Utskottet anser det lämpligt att yttrandet hanteras så att regeringen kan beakta utskottets överväganden i samband med att regeringen avger sin ståndpunkt avseende vitboken vid nyssnämnda ministerrådsmöte.

Information från Regeringskansliet

Företrädare för Näringsdepartementet har informerat utskottets ledamöter dels om vitboken vid utskottssammanträde den 5 december 2001, dels om vitboksrelaterade förslag om ett europeiskt luftrum och om det andra järnvägspaketet vid utskottssammanträde den 5 februari 2002.

Förslagets huvudsakliga innehåll

Europeiska kommissionen har i vitboken *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden* beskrivit de problem som råder inom de europeiska transportsystemen. Överskuggande frågor gäller tilltagande trängsel, trafiktillväxt, bl.a. till följd av Europeiska unionens utvidgning, och behovet av att integrera transporterna i målet om en hållbar utveckling. Ett modernt transportsystem förutsätts sålunda vara hållbart ur såväl ekonomisk och social synpunkt som ur miljösynpunkt.

Mot denna bakgrund anses en helhetsstrategi nödvändig, genom vilken även andra politikområden än transportpolitiken inkluderas. Ett exempel är budget- och skattepolitiken när det gäller att förena genomförandet av det transeuropeiska nätet med ett rättvist kostnadsansvar, där även miljökostnaderna m.m. beaktas. Ett annat är konkurrenspolitiken när det gäller – särskilt inom järnvägssektorn – att säkerställa att avregleringen av marknaden inte bromsas av redan etablerade transportföretag.

Inga formella lagstiftningsförslag läggs fram i vitboken. Däremot aviseras ett sextiotal förslag på åtgärder på gemenskapsnivå som kommissionen avser återkomma om i mer preciserade former. Därutöver presenteras insatser som enligt den s.k. subsidiaritetsprincipen inte ligger på gemenskapens beslutsnivå, men som kommissionen finner är av vikt för att målet om uthålligt transportsystem skall kunna nås. Åtgärderna sammantagna bedöms åstadkomma en brytning av kopplingen mellan ekonomisk tillväxt och transporttillväxt samtidigt som kraven på tillgänglighet och transportkvalitet blir tillgodosedda.

Det är angeläget, menar kommissionen, att en ny form av lagstiftning på gemenskapsnivå för transportsektorn utvecklas – i likhet med vad som skett på andra områden såsom energi och telekommunikationer. Det rör sig om de första proven på de nya styrelseformer som håller på att ta form inom EU. Samtidigt berörs vissa frågor som är nationella; en ny strategi för uppläggningsen av stadstrafiken från de lokala myndigheternas sida där en modernisering av kollektivtrafiken förenas med insatser för ett mer rationellt personbilsanvändande. Detta är även en förutsättning för att unionen skall kunna uppfylla sina internationella åtaganden att minska koldioxidutsläppen, anför det.

De åtgärder på gemenskapsnivå som kommissionen aviserar är bl.a. följande:

Återupprättad balans mellan transportslagen

Enligt kommissionens bedömning råder en tilltagande obalans mellan skilda transportslag. Vägtrafikens och luftfartens framgångar leder till trängsel medan järnvägens och sjöfartens potential inte fullt ut utnyttjas. De förslag som lyfts fram inom avsnittet skall leda till "reglerad konkurrens" mellan transportslagen och bättre samordning av skilda transportslag.

- *Vägtrafiken* präglas av en bristande respekt för gällande regler, anser kommissionen. Detta leder till prisdumpning med negativa verkningar på övriga transportslag. En harmonisering av regler om kontroll och påföljder bör genomföras för att en enhetlig tillämpning skall kunna säkras. Vissa minimiregler för arbetsförhållanden aviserar. Arbetsgivarens ansvar för vissa lagöverträdelser som begås av anställda förare bör fastställas och antalet kontroller som utförs av medlemsstaterna för att kontrollera att bestämmelserna om förarnas körtider och vilotider iakttas bör ökas.
- *Järnvägen* behöver vitaliseras för att balans mellan transportslagen skall kunna nås. En gradvis avreglering av järnvägsmarknaden i Europa och integrering av järnvägstransporterna i den inre marknaden förordas. Det s.k. andra järnvägspaketet presenteras översiktligt och föreslås omfatta bl.a. följande: Ytterligare öppnande av de nationella marknaderna för cabotage, oberoende lagstiftning och ett klart definierat ansvar för var och en av aktörerna. Kundaspekten lyfts fram genom regler om bl.a. ersättningsvillkor vid förseningar eller om kraven på tjänsterna inte iakttas. I paketet ingår också inrättande av en europeisk myndighet för järnvägssäkerhet och interoperabilitet.
- *Flygets* problem består främst av överbelastning av luftrummet. För bättre kapacitetsutnyttjande föreslås en gemensam marknad – "ett gemensamt europeiskt luftrum" – med en rad konkreta åtgärder.
- *Samordnad utveckling av transportslagen* är en rubrik under vilken bl.a. transporter till sjöss och på inre vattenvägar behandlas. Kommissionen anser att dessa transporter är en resurs som borde utnyttjas bättre, bl.a. genom samordning mellan dessa båda och järnvägen. Vidare föreslås vissa minimiregler för arbetsförhållanden, ett system för sjötrafikledning och för uppmuntran av "inflaggning" genom att sjöfartsnäringen erbjuds gynnsamma skattevillkor.

Avlägsnande av flaskhalsarna

För att den inre marknaden skall kunna utvecklas och EU:s olika delar skall kunna knytas samman är det avgörande att flaskhalsar på viktiga länkar åtgärdas.

- *Korridorer* både för godstrafik och för snabba persontransporter är några av satsningarna.
- Revidering i två omgångar av det *transeuropeiska nätet* (TEN) aviseras och ett antal nya större infrastrukturprojekt föreslås, däribland en fast förbindelse över Fehmarn bält.
- *Förbättrade finansieringsmöjligheter* bedöms angelägna och i detta syfte föreslås bl.a. åtgärder för att underlätta dels ökad privat finansiering av infrastrukturprojekt, dels möjligheten att användaravgifter på vägtrafik skall kunna finansiera ny infrastruktur, särskilt på järnvägsområdet.

Användarna i centrum för transportpolitiken

- *Säkrare transporter.* Ett mål om att antalet dödsolyckor på Europas vägar skall halveras fram till år 2010 föreslås. Kommissionen betonar att ansvaret till stor del åvilar medlemsstaterna men hävdar samtidigt ett gemenskapsansvar när det gäller erfarenhetsutbyte och viss lagstiftning. En europeisk organisation för vägtrafiksäkerhet föreslås. Inom lagstiftningsområdet vill man ta initiativ för att harmonisera regler och påföljder. Krav på säkerhetsbälten i nya bussar är också ett av förslagen.
- *Trafikens verkliga kostnader.* Priset för transporter bör inkludera alla de kostnader som uppstår, inklusive kostnader för s.k. externa effekter, såsom påverkan på miljön. Kommissionen avser att föreslå ett ramdirektiv för infrastrukturavgifter som fastställer gemensamma principer för alla transportslag. Vidare skall intäkter som är relaterade till avgifter på externa effekter kunna användas för att motverka just sådana effekter, t.ex. genom investering i miljövänliga transportslag. Dessutom vill kommissionen möjliggöra uttag av vägavgifter utöver marginalkostnaderna för att därigenom skapa finansieringsutrymme för åtgärder som främjar en ökad järnvägstrafik. Ett nytt vägavgiftsdirektiv (Eurovinjettdirektiv) aviseras liksom ett initiativ för att garantera interoperabilitet mellan avgiftssystem på vägnätet. Vidare föreslås att drivmedelsbeskattningen för kommersiell trafik skall harmoniseras. När det gäller sjöfartsavgifter framhålls det svenska systemet som intressant, och kommissionen avser att analysera det vidare.
- *Användarnas rättigheter och skyldigheter.* Grundläggande, gemensamma konsumenträttsliga regler bör finnas för samtliga transportslag, anser kommissionen och ser reglerna för flyget som förebild. De konkreta förslag som nu presenteras går ut på att förbättra samordningen mellan transportslagen – intermodalitet eller kombitrafik – även inom persontrafiken och innefattar bl.a. ökade rättigheter för flygpassagerare som ej kan

genomföra sin bokade resa på grund av t.ex. överbokade flygningar liksom integrerad biljettförsäljning och tryggad kontinuitet i resorna.

Globaliseringen av transporterna

- *Utvidgningen.* Behovet av stärkta infrastrukturkopplingar mellan medlems- och kandidatländerna framhålls. Kommissionen anser vidare att en fortsatt hög järnvägsandel i kandidatländerna skall underlättas. Finansieringen av ny infrastruktur är en viktig fråga att lösa. Vidare framhålls betydelsen av att kandidatländernas administrativa förmåga utvecklas så att de kan införa den gemensamma lagstiftningen och se till att den följs.
- *Internationellt samarbete.* Transportsektorn regleras till stor del genom samarbete i internationella organ (t.ex. ICAO och IMO) där enskilda länder är medlemmar och där den europeiska gemenskapen har observatörsstatus. Bland annat med hänsyn till utvidgningen bedömer kommissionen att EU:s ställning bör stärkas genom att gemenskapen söker fullt medlemskap. Gemenskapen bör ges rollen att för medlemsländernas räkning förhandla fram ett gemensamt luftfartsavtal med USA.

Utskottets bedömning

1 Övergripande synpunkter

Inledningsvis vill utskottet ge sitt erkännande av vitbokens beskrivning av de problem inom transportväsendet som vuxit sig allt starkare i EU. För att skapa en hållbar transportutveckling krävs att en rad viktiga frågor beaktas. Sverige skiljer sig i vissa avseenden från flertalet övriga medlemsländer genom nordligt läge, gles bebyggelse, stora avstånd och kallt klimat, vilket innebär särskilda transportförutsättningar som måste beaktas. Trängselp Problemen har t.ex. inte samma relevans i Sverige som i det centrala Europa, även om också Sverige är drabbat av trängsel i de större städerna. Att avhjälpa problemen är emellertid viktigt, inte bara med avseende på Sveriges transporter till dessa delar av unionen utan även av miljöskäl.

Utskottet delar uppfattningen att den gemensamma transportpolitiken skall vara grundad på uthållig utveckling. Detta är i linje med slutsatserna från Europeiska rådets möte i Göteborg i juni 2001 om ett säkerställande av hållbara transporter. Det är också i enlighet med det övergripande målet för den nationella transportpolitiken.

I detta sammanhang vill utskottet kommentera frågan om målhierarki. Då vitboken spänner över så vitt skilda politikområden och över samtliga transportslag är det än mer angeläget med en pedagogisk struktur av hur målen

förhåller sig till varandra för att man skall kunna uppmärksamma eventuella konflikter mellan målen.

Utskottet ställer sig tveksamt till vad som betecknas som ett mål i fråga om återupprättande av balansen mellan trafikslagen. Att på förhand ställa upp en ”kvotering” mellan transportslagen som ett mål i sig framstår som mindre logiskt och innebär att man bortser från att förutsättningarna för de olika transportslagen skiljer sig mycket mellan olika medlemsländer och regioner. Det mest ändamålsenliga är att förutsättningar skapas som innebär att en hållbar utveckling nås där olika transportslag utnyttjas på ett samhällsekonomiskt lämpligt sätt.

I några fall går kommissionen in på frågor där avgörandet ligger på nationell nivå. Enligt utskottets uppfattning hade det varit önskvärt med en tydligare avgränsning än som nu har gjorts av de frågor som faller under EU:s kompetens och de som – i enlighet med subsidiaritetsprincipen – bör hanteras på nationell eller regional nivå.

Pålitliga och begripliga texter är en förutsättning för ett effektivt beredningsarbete. Läsningen av vitboken har emellertid bitvis varit förenad med betydande ansträngning till följd av dels en inte alltid adekvat eller konsekvent svensk översättning av fackuttryck, dels den för svenska språket främmande uppbyggnaden och som medför att det väsentliga i texten kan skymmas.

2 Synpunkter på vissa delar av vitboken

2.1 Balansen mellan transportslagen

2.1.1 Vägtransporter av högre kvalitet

Utskottet välkomnar vad som anförs om enhetliga regler för kontroll och påföljder, inklusive sådana som gäller arbetsgivarens ansvar. Åtgärden skall inte bara ses som ett sätt att motverka illojal konkurrens utan även att öka trafiksäkerheten på väg och att motverka social dumpning. Det är angeläget att alla former av diskriminerande särreglering avvecklas till förmån för ett gemensamt system med minimiregler. Ett exempel på regler som får diskriminerande effekter på svenska företag gäller turist- och beställningstrafik med buss. Vid trafik utomlands avkrävs svenska bussar av detta slag såväl vägskatter, vägavgifter som vägmervärdesskatt. Ett bussföretag kan bli registreringspliktigt för mervärdesskatt, motsvarande kilometerbeskattning i flera länder, t.ex. Danmark, Tyskland och Österrike. Systemet är inte bara dyrt utan också krångligt och tidsödande. Dessutom påverkar det konkurrenssituationen negativt genom att mindre seriösa företag ofta underlåter registrering. Sverige bör därför ansluta sig till kommissionens förslag om ett nytt vägavgiftsdirektiv och särskilt bevaka att det nu beskrivna problemet får sin lösning.

Förslaget om insatser för att främja åkaryrket ser utskottet i första hand som en nationell fråga, åtminstone såvitt gäller främjande av kompetens.

Minimnivå i fråga om behörighetskrav kan dock bidra till ökad trafiksäkerhet.

Förslaget om en harmonisering av minimibestämmelserna i transportavtal förefaller inte primärt vara en fråga på gemenskapsnivå. Syftet anges vara att möjliggöra ändrade taxor i samband med höjda kostnader, såsom bränsleprishöjningar. Enligt utskottets mening är detta en fråga för sedvanliga avtalsförhandlingar. Det är snarast konkurrensförhållandena som bör avgöra i vilken utsträckning som kostnadshöjningar kan tas ut i senare led.

2.1.2 Vitalisering av järnvägen

Utskottet ansluter sig till att syftet med åtgärderna beträffande järnvägen bör vara att nå en optimal användning av infrastrukturen och en modernisering av tjänsterna liksom ett trygghetssäkerhet. Som utskottet uttalat i det föregående bör det däremot inte vara ett självändamål att ange särskild andel eller "kvot" för något trafikslag; det viktigaste är att målet om ett hållbart transportsystem nås. Enligt utskottets mening är det således angeläget med en marknadsanpassning och effektivisering av järnvägstransporterna samt gemensamma regler för säkerhet vid sådana transporter.

Vad som aviseras om ytterligare öppnande av s.k. cabotage, dvs. rätten att utföra tillfälliga inrikes godstransporter i ett annat land, kan leda till positiva effekter anser utskottet, men reglerna måste vara enhetliga och framför allt innebära full ömsesidighet mellan medlemsländerna.

Stöd till anläggning av ny infrastruktur kan enligt utskottet vara ändamålsenligt, i synnerhet om det avser anläggning för gränsöverskridande transporter eller för intermodalitet, omlastning och terminalhantering. Däremot är utskottet något tveksamt till generella investeringar i separata godsjärnvägslinjer; en effektivare prissättning och investeringar enbart på banavsnitt med särskilt kapacitetsbehov bör prövas i första hand.

2.1.3 Kontrollerad tillväxt inom flyget

Utskottet instämmer med kommissionen om behovet av en väl fungerande konkurrens inom flyget. Även på detta område vill utskottet framhålla vikten av att se till målen om uthålliga transporter snarare än att i förväg söka precisera vilka transportslag som bör minskas och vilka som bör ökas.

Utskottet vill i detta sammanhang betona att flyget är ett viktigt transportslag, både inom Sverige med dess struktur i fråga om geografi och boende samt för transporter till och från vårt land till följd av det nordliga läget. Flyget är ett viktigt inslag för upprättande av en nordlig dimension i transporthänseende.

Den diskussion om flygplatserna liksom den översyn av slotförordningen som aviseras får mot denna bakgrund inte leda till diskriminering av regionalflyget i Sverige. Begränsningar i fråga om flygföretagens möjligheter att använda flygplan av viss storlek skulle exempelvis allvarligt försämra förutsättningarna för regional balans.

Översynen av slottförordningen är intressant; hittillsvarande system har visat sig ineffektivt på många sätt och en omprövning är därför lämplig.

Slutligen vill utskottet peka på det system i Sverige med gemensam luftledning av civilt och militärt flyg och som tillämpas med stor framgång sedan länge.

2.1.4 Samordnad utveckling av sjöfarten m.m.

Utskottet vill framhålla den betydelse som sjöfarten har och den potential som finns. Även på sjöfartsområdet välkomnar utskottet harmoniserade regler, både av konkurrens- och säkerhetsskäl. Vikten av en enhetlig tillämpning bör understrykas.

Beträffande sjöfartsstödet erinrar utskottet om att regeringen har förklarat sin avsikt att ta upp diskussioner med vissa länder i EU i syfte att statligt stöd till passagerar- och färjetrafik som bedrivs i konkurrens med annan europeisk trafik inom EU-/EES-området skall avskaffas. Utskottet vill åter betona vikten av denna fråga.

Enligt utskottets uppfattning behöver förslaget om utvecklande av infrastruktur för vad som i den svenska översättningen kallas för "höghastighets-sjövägar" (ett bättre begrepp vore europeisk sjötrafikkorridor) analyseras ytterligare.

Av vitalt intresse – inte minst när det gäller Östersjön – är frågan om en sänkning av svaveldioxidhalterna; nyligen har framkommit att den europeiska sjöfarten svarar för mer svaveldioxidutsläpp än de övriga transportslagen tillsammans. Även halterna av kväveoxider måste nedbringas.

Alltför långtgående formaliteter i fråga om administration och tull är, enligt utskottets uppfattning, en begränsande faktor för sjöfartens utveckling. Förslaget om förenklade regler välkomnas därför. Det bör samtidigt framhållas att Sverige har kommit långt i sådan förenkling och att detta borde kunna föras fram som ett bra exempel; enligt de svenska reglerna behöver fartyg t.ex. inte tvingas in i hamn för kontroller.

Vidare vill utskottet erinra om det utredningsarbete som inletts med anledning av riksdagens tillkännagivande hösten 2001 om en översyn av sjöfartens farledsavgifter (bet. 2001/02:TU1, rskr. 2001/02:125). Syftet är att skapa ett avgiftssystem som medger ett konkurrensneutralt förhållande mellan transportslagen och som motsvarar de principer om marginalkostnadsprissättning som förordas i vitboken.

Innebörden av förslaget om ett europeiskt system för trafikövervakning till sjöss ter sig enligt utskottets uppfattning något oklar. Insamlingen av uppgifter om vilka båtar som trafikerar olika vatten måste tjäna angelägna syften – såsom att förhindra eller beivra brott – och det måste finnas en rimlig möjlighet att ett sådant syfte kan uppnås med den föreslagna åtgärden. Vid t.ex. oljeutsläpp från fartyg är det mer effektivt med märkning av bränslet.

Såvitt gäller de förslag som går ut på att uppmuntra bekvämlighetsflaggade fartyg att åter registrera sig inom gemenskapen vill utskottet betona vikten av en ändamålsenlig definition av begreppet bekvämlighetsflagg. Avgörande är

framför allt att regelsystemet – syftande till bl.a. ökad sjösäkerhet och motverkande av social dumpning – är enhetligt och gällande för all sjöfart inom gemenskapen, oavsett i vilket land som fartyget är registrerat.

2.2 Avlägsnande av flaskhalsarna

Utskottet instämmer i att det är avgörande att flaskhalsar på viktiga internationella länkar åtgärdas för att den gemensamma marknaden skall kunna utvecklas och för att skilda delar av unionen skall kunna knytas samman. Ett viktigt skäl att avlägsna flaskhalsarna är också att positiva miljömässiga effekter – särskilt med avseende på klimatfrågan – kan uppnås. Utskottet vill i detta sammanhang betona vikten av att TEN-projekten prövas på grundval av hur miljön påverkas av de sammantagna effekterna av transportnätet.

Samtidigt vill utskottet framhålla det angelägna i att de TEN-projekt som kommer till genomförande också är samhällsekonomiskt motiverade, att det kan visas att projekten leder till målet om en maximering av användarnas trafiknytta och att denna nytta kommer större delen av EU-området till del.

2.3 Användarna i centrum för transportpolitiken

2.3.1 Trafiksäkerhet

Utskottet anser att det är angeläget med en hög ambitionsnivå på trafiksäkerhetsområdet även på EU-nivå och välkomnar därför att kommissionen nu aviserar ett gemensamt operativt mål. Detta mål går ut på en halvering av antalet trafikdödade inom unionen fram till år 2010. Enligt utskottets mening finns det en mångfald av åtgärder som ännu inte utnyttjats. Det rör sig om åtgärder både på EU-nivå och nationell nivå. På EU-nivå handlar det bl.a. om harmoniserade regler för fordonsutrustning. Även harmoniserade regler för vägmärken och signaler bör kunna hanteras på denna nivå. Utskottet anser att den svenska transportpolitiken i fråga om trafiksäkerhet – med en nollvision på lång sikt och ett operativt etappmål för år 2007 om en halvering av antalet döda i vägtrafikolyckor – kan utgöra en intressant förebild för en mer ambitiös säkerhetspolitik.

Särskilt vill utskottet lyfta fram frågan om barn i trafik. Enligt utskottets mening är det angeläget att säkerheten för barnen i trafiken ägnas ökad uppmärksamhet. Riksdagen har ställt sig bakom ett förslag av trafikutskottet om ett tillkännagivande till regeringen om vad utskottet anför om behovet av en samlad redovisning av de åtgärder som bör vidtas för att öka säkerheten för barn i trafiken. En sådan redovisning bör ske, anför utskottet i ljuset av FN:s barnkonvention om barns rättigheter samt riksdagens beslut om målen för trafiksäkerheten, dvs. nollvisionen och etappmålet för år 2007.

Det finns också skäl att i EU-sammanhang upprepa att trafiksäkerhetsforskningen och erfarenheten av trafiksäkerhetsarbete ligger långt framme i Sverige och att resultaten härav skulle kunna vara till nytta i arbetet på gemenskapsnivå.

Enligt utskottets uppfattning är de mest kostnadseffektiva åtgärderna de som avser dels alkohol- och drogpåverkan (gäller även transporter till sjöss och på inre vattenvägar), dels hastighetsanpassning, dels bilbältesanvändning. Såvitt gäller åtgärder mot alkoholpåverkan finns skäl att särskilt nämna s.k. alkoholås, där goda svenska erfarenheter finns att redovisa, och elektroniska körkort.

Säkerheten bör omfatta samtliga trafikslag. För gränspasserande transportslag – såsom järnvägstrafik – är det särskilt viktigt med gemensamma regler och med tydlig ansvarsfördelning mellan aktörerna. För flyg gäller att Sverige har en högre säkerhetsnivå än den som föreslagits i vitboken. Enligt utskottets mening bör den svenska nivån vara riktningsgivande för strävandena på EU-nivån.

Slutligen bör framhållas att säkerhetsnivån bör vara väl anpassad till de olika slags risker som är förknippade med respektive transportslag. Det innebär bl.a. att proportionalitetsprincipen bör iakttagas, dvs. åtgärden bör inte vara mer ingripande än nödvändigt för att garantera en viss, definierad säkerhetsnivå. Ett exempel gäller bussar och krav på säkerhetsbälten i stadstrafik, ett annat gäller sjöfart och risken för terrorhandlingar, som utskottet anser vara alltför långtgående.

2.3.2 Trafikens verkliga kostnader

Utskottet ansluter sig till kommissionens uppfattning om vikten av att priset för transporter bör inkludera alla de kostnader som uppstår, inklusive kostnader för externa effekter såsom påverkan på miljön. Åtgärder för ökad harmonisering och rättvisande prissättning inom transportområdet är därför angelägna.

2.3.3 Användarnas rättigheter och skyldigheter

Utskottet välkomnar den markering av ett konsumentperspektiv som görs i vitboken. Grundläggande, gemensamma konsumenträttsliga regler bör finnas för samtliga transportslag. Utskottet vill samtidigt framhålla det angelägna i att regelsystemet utvecklas i en dialog med företrädare för olika användargrupper.

2.4 Globaliseringen av transporterna

Utskottet vill betona att det är av stor vikt att kandidatländerna snarast kan anslutas till Sveriges och övriga EU-länders infrastruktur. Utskottet inser att det finns en rad problem men anser att åtminstone vissa minimiåtgärder för en anslutning skall kunna genomföras.

Vidare bör Sveriges vilja och beslutsamhet när det gäller att bistå med utveckling av bl.a. administrativa rutiner framhållas. Även Sveriges erfarenheter i övrigt när det gäller utvecklingen av ett samhällsekonomiskt effektivt transportsystem som bygger bl.a. på en hög grad av delegering av beslutsansvar och beaktande av miljökonsekvenser borde kunna nyttiggöras i samband med utvidgningen.

Återigen vill utskottet betona det angelägna i att EU:s transportpolitik även innehåller en nordlig dimension. Barents- och Östersjöområdena förväntas få en ökad betydelse i transporthänseende. Behov finns bl.a. av godsstråk i öst–västlig riktning och förbättrade möjligheter till effektiva transporter – t.ex. i form av tågfärjor och anslutande järnvägsförbindelser.

Beträffande frågan om medlemsländernas överlämnande till gemenskapen av förhandlingsmandat och andra befogenheter i internationella transportorgan är det enligt utskottets uppfattning nödvändigt att sådana eventuella beslut föregås av analyser av hur svenska intressen kan tas till vara i en sådan stärkt roll för kommissionen. ICAO är ett viktigt forum för att t.ex. åstadkomma en avreglering av det internationella flyget.

3 Kompletterande och sammanfattande synpunkter

- Utskottet ansluter sig till kommissionens utgångspunkt om att målet bör vara ett långsiktigt hållbart transportsystem. Vitboken tydliggör dock inte helt hur de konkreta förslag som aviseras också kommer att leda till att problemen i trafiksektorn kommer att få sin lösning.
- Resonemangen om att balansen mellan transportslagen skall återupprättas och att detta skall utgöra ett mål i sig ställer sig utskottet tveksamt till. Det mest ändamålsenliga är att förutsättningar skapas som innebär att en hållbar utveckling nås där olika transportslag utnyttjas på samhällsekonomiskt och marknadsmässigt lämpligt sätt.
- Utskottet anser det särskilt angeläget med harmoniserade och därmed konkurrensneutrala regler samt ett för användarna rättvist kostnadsansvar avseende samtliga transportslag. I detta ligger att avgifterna inte bara skall täcka kostnaderna för användningen av infrastrukturen utan även kostnaderna för miljöpåverkan och andra externa effekter.
- Regelsystem eller andra åtgärder får inte hindra eller hämma möjligheterna att genomföra de svenska transportpolitiska målen, t.ex. det om positiv regional utveckling.
- En hög ambitionsnivå bör gälla på EU-nivå i fråga om trafiksäkerhet. Särskilt vill utskottet lyfta fram frågan om barn i trafiken. Frågor som gäller alkohol och droger i trafiken samt bältesanvändning är angelägna.
- Ett jämställt transportsystem är också angeläget i EU-länderna. Transportsystemet skall vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Det skall också innebära att kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.
- Ett transportsystem som tillgodoser behovet av tillgänglighet även för personer med funktionshinder är en viktig del av svensk transportpolitik. Sådana transportsystem är angelägna i hela EU.

- Utskottet vill betona vikten av utvidgningen och de därigenom förstärkta förutsättningarna för en nordlig dimension i transporthänseende. Effektiva transportleder inte bara i nord-sydlig utan även i öst-västlig riktning är av betydelse
- Satsningar för att underlätta intermodalitet – såväl för gods- som persontrafik – är av vitalt intresse där sådana kan öka effektiviteten.
- Utskottet anser att i vitboken alltför liten uppmärksamhet ägnas modern informationsteknik (IT) och möjligheterna att genom användning av IT nå målet om ett hållbart transportsystem. Fysiska transporter kan i viss utsträckning ersättas med IT-baserade kommunikationer. Vidare finns en stor potential när det gäller styrning och optimering av transportflöden samt begränsning av olika miljöproblem.
- De frågor som utskottet i det föregående särskilt har pekat på ligger i linje med vad utskottet i skilda sammanhang tidigare har uttalat i fråga om såväl den nationella transportpolitiken som den som gäller hela unionen. Utskottet vill som en sammanfattande synpunkt lyfta fram behovet av en helhetssyn när det gäller valet mellan olika åtgärder för att målet om en hållbar utveckling skall kunna nås.

Som har framgått i det föregående redovisas i vitboken ett stort antal åtgärder, vilka kommer att preciseras i särskild ordning. Utskottet utgår från att företrädare för regeringen även i fortsättningen kommer att hålla utskottet informerat och ge möjligheter till en dialog i tidiga skeden av behandlingen av sådana förslag. Det är särskilt angeläget med en sådan fortsatt dialog när det gäller dels den kvantifiering av målen som kommissionen avser att presentera under 2002, dels de olika utvärderingar som aviseras i vitboken och som gäller de rekommenderade åtgärderna och i vilka utvärderingar de ekonomiska, sociala och miljörelaterade konsekvenserna kommer att belysas. Utskottet förutser även en analys av utvidgningens inverkan på det europeiska transportsystemet.

Stockholm den 5 mars 2002

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Monica Öhman (s), Anders G Högmark (m), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Mikael Johansson (mp), Jan-Evert Rådhström (m), Christina Axelsson (s), Viviann Gerdin (c) och Elver Jonsson (fp).

Avvikande mening

Kontrollerad tillväxt inom flyget

Karin Svensson Smith (v), Stig Eriksson (v) och Mikael Johansson (mp) anför:

Vi i Vänsterpartiet och i Miljöpartiet de gröna anser att problemen med en ökad tillväxt inom flyget bör uppmärksammas mer och anser därför att det första stycket i avsnitt 2.1.3 Kontrollerad tillväxt inom flyget borde ha följande lydelse:

Problemen med en ökad tillväxt inom flyget bör uppmärksammas mer, och det kan konstateras att de luftföroreningar som detta medför inte är förenliga med en ekologisk hållbar utveckling.

Innehållsförteckning

Information från Regeringskansliet	2
Förslagets huvudsakliga innehåll	2
Återupprättad balans mellan transportslagen	3
Avlägsnande av flaskhalsarna	4
Användarna i centrum för transportpolitiken	4
Globaliseringen av transporterna	5
Utskottets bedömning	5
1 Övergripande synpunkter	5
2 Synpunkter på vissa delar av vitboken	6
2.1 Balansen mellan transportslagen	6
2.1.1 Vägtransporter av högre kvalitet	6
2.1.2 Vitalisering av järnvägen	7
2.1.3 Kontrollerad tillväxt inom flyget	7
2.1.4 Samordnad utveckling av sjöfarten m.m.	8
2.2 Avlägsnande av flaskhalsarna	9
2.3 Användarna i centrum för transportpolitiken	9
2.3.1 Trafiksäkerhet	9
2.3.2 Trafikens verkliga kostnader	10
2.3.3 Användarnas rättigheter och skyldigheter	10
2.4 Globaliseringen av transporterna	10
3 Kompletterande och sammanfattande synpunkter	11
Avvikande mening	13
Kontrollerad tillväxt inom flyget (v, mp)	13