



## Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde

---

### Sammanfattning

Utskottet redovisar i detta utlåtande sin granskning av Europeiska kommissionens vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – Ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* (KOM(2011) 144).

Utskottet välkomnar kommissionens initiativ till ny vitbok om den framtida europeiska transportpolitiken. Utskottet instämmer i huvudsak i de mål och initiativ som kommissionen redovisar i färdplanen; utskottet ifrågasätter dock att kommissionen för fram att överflyttning av trafik från ett trafikslag till ett annat är en målsättning i sig. Utskottet lägger liksom kommissionen stor vikt vid miljö- och klimatrelaterade frågor och framhåller i utlåtandet behovet av att skapa ett hållbart transportsystem där transportslagen samverkar så att de används optimalt. Utskottet understryker också vikten av att skapa ett mer enhetligt transportsystem i Europa med bl.a. väl fungerande transportflöden över nationsgränserna. Det betonas vidare att transporttjänsterna måste vara av hög kvalitet och ha god tillgänglighet och tillförlitlighet. Utskottet ställer sig bakom kommissionens initiativ till en nollvision på trafiksäkerhetsområdet och framhåller i sammanhanget vikten av att även behandla frågor om bl.a. alkohol i trafiken och iakttagande av hastighetsgränser.

Utskottet delar vidare kommissionens syn på vikten av teknisk innovation och utveckling för att påskynda övergången till ett effektivare och mer hållbart transportsystem. I sammanhanget framhålls användningen av IT för att bl.a. effektivisera transportererna.

Utskottet välkomnar också kommissionens avsikt att förbättra samordningen av de befintliga finansieringsinstrumenten på transportområdet. Utskottet instämmer vidare i det kommissionen skriver om behovet av att nyttja ekonomiska styrmedel för att påverka valet av olika transportsätt. Utskottet motsätter sig dock i sammanhanget att det skulle bli obligatoriskt att införa en nationell kilometerskatt för tunga lastbilar. Utskottet stöder inte heller något generellt initiativ till att öronmärka inkomster från transportsektorn.

Utskottet pekar på att särskild hänsyn måste tas till de speciella förhållanden som råder i t.ex. Sverige med bl.a. stora avstånd och låg befolkningstäthet i stora områden. Utskottet framhåller också att den s.k. fyrstegsprincipen som används i Sverige kan tjäna som modell för att effektivisera infrastrukturanvändningen.

Beträffande transportpolitiken gentemot tredjeland framhåller utskottet betydelsen av den nordliga dimensionen i EU:s externa och gränsöverskridande politik liksom vikten av den gemensamma strategin för Östersjöområdet.

Utskottet understryker också i utlåtandet vikten av att kommissionen i det fortsatta arbetet inte gör avkall på subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna. Utskottet anför i sammanhanget att frågor om t.ex. den lokala och regionala kollektivtrafiken lämpligtvis bör hanteras inom respektive medlemsstat.

I utlåtandet finns tre motivreservationer (S, MP, SD, V).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	5
Ärendet och dess beredning .....	5
Bakgrund .....	5
Vitbokens huvudsakliga innehåll .....	5
Faktapromemorian .....	10
Utskottets överväganden .....	11
Subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna .....	11
Utskottets granskning .....	11
Reservationer .....	20
1. Europeiska kommissionens vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – motiveringen (S) .....	20
2. Europeiska kommissionens vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – motiveringen (MP, V) .....	21
3. Europeiska kommissionens vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – motiveringen (SD) .....	24
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade dokument .....	25

## Utskottets förslag till riksdagsbeslut

### **Europeiska kommissionens vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde**

Riksdagen lägger utlåtandet till handlingarna.

*Reservation 1 (S) – motiveringen*

*Reservation 2 (MP, V) – motiveringen*

*Reservation 3 (SD) – motiveringen*

Stockholm den 31 maj 2011

På trafikutskottets vägnar

*Anders Ygeman*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Anders Ygeman (S), Jan-Evert Rådström (M), Eliza Roszkowska Öberg (M), Monica Green (S), Malin Löfsjögård (M), Lars Mejern Larsson (S), Sten Bergheden (M), Suzanne Svensson (S), Lars Tysklind (FP), Leif Pettersson (S), Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S), Edward Riedl (M), Stina Bergström (MP), Tony Wiklander (SD), Siv Holma (V), Lotta Finstorp (M) och Ola Johansson (C).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

Kammaren har den 30 mars 2011 hänvisat Europeiska kommissionens vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – Ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* (KOM(2011) 144) till trafikutskottet.

Inför utarbetandet av vitboken presenterade kommissionen i juni 2009 meddelandet *Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrkt och användarvänligt transportsystem* (KOM(2009) 279). Utskottet har granskat detta meddelande i utlåtande 2009/10:TU4. Utskottet har vidare den 28 februari 2011 sammanträffat med Henrik Hololei, kabinettschef hos transportkommissionär Siim Kallas, för att bl.a. diskutera innehållet i den framtida europeiska transportpolitiken.

Utskottet har i ärendet mottagit Regeringskansliets faktapromemoria 2010/11:FPM103.

## Bakgrund

I december 1992 presenterade kommissionen en första vitbok om en gemensam europeisk transportpolitik (KOM(92) 494). Denna inriktades huvudsakligen på att öppna transportmarknaderna.

I september 2001 publicerade kommissionen en andra vitbok om den gemensamma transportpolitiken (KOM(2001) 370). Denna vitbok sträckte sig fram till 2010 och behandlade bl.a. trafiktillväxten, den tilltagande trängseln och behovet av att integrera transporter i målet om en hållbar utveckling. För att bryta sambandet mellan tillväxten av transporter och tillväxten av BNP underströks bl.a. behovet av att flytta över transporter på väg till andra transportslag. Vitboken uppdaterades i vissa avseenden vid en halvtidsöversyn 2006 (KOM(2006) 314). För att uppnå ett optimalt och hållbart resursutnyttjande lanserades då bl.a. begreppet sammodalitet, dvs. en effektiv användning av olika transportslag separat och i kombination.

Den nu framlagda vitboken (KOM(2011) 144) är den tredje i ordningen. Vitboken förbereddes bl.a. genom meddelandet om hållbara framtida transporter (KOM(2009) 279) som lades fram i juni 2009.

## Vitbokens huvudsakliga innehåll

Kommissionen betonar i vitboken den grundläggande betydelse som transporter har för vår ekonomi och vårt samhälle. Kommissionen framhåller dock att Europas transportsystem står inför ett antal stora utmaningar, bl.a. behovet av att komma till rätta med oljeberoendet och att drastiskt minska

utsläppen av växthusgaser. Kommissionen konstaterar också att mycket återstår att göra för att fullborda den inre marknaden för transporter liksom för att koppla samman transportsystemen i Europas östra och västra delar. Med utgångspunkt i de identifierade utmaningarna presenterar kommissionen i vitboken en färdplan med visioner och målsättningar för att åstadkomma ett konkurrenskraftigt och hållbart transportsystem. Kommissionen identifierar också de nyckelåtgärder som krävs för att förverkliga dessa.

### **Visioner och målsättningar**

Kommissionen understryker nödvändigheten av att fram till 2050 uppnå målet om en minskning av växthusgasutsläppen med minst 60 % jämfört med 1990. Kommissionen betonar samtidigt att minskad rörlighet inte är något alternativ och att transporternas konkurrenskraft måste öka.

Kommissionen konstaterar vidare att möjligheterna att ändra det sätt på vilket transporterna fungerar är beroende av vilket transportmedel det rör sig om; kommissionens inriktning delas därför in i tre transportsegment:

- *långa distanser* med lika konkurrensvillkor i hela världen för långdistansresor och för interkontinentala godstransporter
- *medellånga distanser* med ett effektivt stomnät för multimodala resor och transporter mellan städer
- *transporter i städer* med en ren stads- och pendeltrafik.

Kommissionen fastställer också i vitboken tio målsättningar som delas in i tre huvudområden:

---

#### **Framtagning och användning av nya och hållbara bränslen och framdrivningssystem**

1. Halvera användningen i stadstransporter av fordon som drivs med konventionella drivmedel fram till 2030. Fasa ut dem fram till 2050.
2. Fram till 2050: Nå en 40-procentig användning i luftfarten av hållbara bränslen med lågt kolinnehåll liksom 40 % lägre utsläpp av koldioxid i sjöfarten.

---

#### **Optimering av verksamheten i den multimodala logistikkedjan, bl.a. genom ökad användning av mer energieffektiva transportmedel**

3. Fram till 2030 bör 30 % av vägtransporterna över 300 km flyttas över till andra transportmedel, och mer än 50 % fram till 2050.
4. Tredubbla längden på det befintliga nätet för höghastighetståg till 2030 och färdigställ nätet till 2050. Flertalet passagerartransporter på medellånga sträckor bör 2050 ske med tåg.
5. Upprätta ett väl fungerande och EU-omfattande multimodalt TEN-T-stomnät till 2030.
6. Fram till 2050 bör alla centrala flygplatser anslutas till järnvägsnätet (som bör vara av höghastighetstyp); se till att alla viktiga hamnar har bra anslutningar till järnvägsnätet för gods och om möjligt till inre vattenvägar.

---

**Ökning av effektiviteten hos transporterna liksom infrastruktur användningen genom informationssystem och marknadsbaserade initiativ**

---

7. Fram till 2020 bör den moderniserade flygledningsinfrastrukturen (SESAR) införas liksom motsvarande ledningssystem för land- och sjötransporter (ERTMS m.fl.). Likaså ska det europeiska globala systemet för satellitnavigering (Galileo) införas.
  8. Till 2020 bör en ram för ett europeiskt informationssystem för multimodala transporter, transportförvaltning och betalning införas.
  9. Fram till 2050 bör målet om nästan inga dödsolyckor i vägtrafiken uppnås. Antalet dödsolyckor på vägarna ska halveras fram till 2020.
  10. Gör framsteg mot full tillämpning av principerna ”användarna betalar” och ”förorenaren betalar”.
- 

**Förslag till åtgärder**

För att förverkliga de framtagna målen lyfter kommissionen fram ett antal nyckelåtgärder inom fyra strategiska områden. En utförligare förteckning över de planerade initiativen redovisas i bilagan till vitboken och åtföljande arbetsdokument.

*Ett gemensamt europeiskt transportområde*

Kommissionen pekar på behovet av att fullborda genomförandet av ett gemensamt europeiskt transportområde inom alla transportslag. Det understryks att marknadsöppningen måste gå hand i hand med arbeten av hög kvalitet och goda arbetsvillkor. Kommissionen framhåller också vikten av ytterligare initiativ för att främja trygga och säkra transporter liksom för att säkerställa transporttjänsternas kvalitet, tillgänglighet och tillförlitlighet.

---

**Följande initiativ föreslås:**

---

- genomförande av en verklig inre marknad för järnvägstjänster
- fullbordande av det gemensamma europeiska luftrummet
- ökning av kapaciteten och kvaliteten på flygplatserna
- vidareutveckling av det europeiska området för sjötransporter utan hinder till ett ”blue belt”
- fastställande av ett lämpligt regelverk för sjöfart på inre vattenvägar
- översyn av lagstiftningen för godstransporter på väg, bl.a. genom att kvarvarande restriktioner för vägcabotage tas bort och genom att reglerna om fordons vikter och längder samt färdskrivare ses över
- utveckling av e-transport för multimodala godstransporter
- översyn av de sociala villkoren för arbetstagare inom transportsektorn
- förbättring av säkerheten och skyddet inom alla transportslag, bl.a. genom en nollvision på trafiksäkerhetsområdet

- främjande av tjänster med hög kvalitet och hög tillförlitlighet, bl.a. genom förbättrade passagerarrättigheter, förbättrad tillgänglighet och ytterligare integrering av transportmedel för passagerare för att kunna erbjuda friktionsfria transporter från dörr till dörr.

### *Innovation för framtiden – teknik och beteende*

Kommissionen understryker den tekniska innovationens betydelse för att skapa ett effektivare och mer hållbart transportsystem. Kommissionen pekar i sammanhanget ut tre viktiga områden: förbättrad fordonseffektivitet (genom nya motorer, material och design), renare energianvändning (genom nya bränslen och framdrivningssystem) samt bättre användning av nät och tryggare drift (genom informations- och kommunikationssystem). Det betonas att skyddet av personuppgifter och privatliv måste utvecklas parallellt med den ökade användningen av informationsverktyg. Likaså framhålls betydelsen av standardisering och driftskompatibilitet.

Kommissionen anför vidare att ett mer hållbart beteende måste främjas och att det i städer behövs en integrerad strategi för rörlighet som inbegriper fysisk planering, prissättningsprogram, effektiva kollektiva färdmedel, infrastruktur för icke motordrivna färdmedel samt laddning och tankning av rena fordon.

---

#### **Följande initiativ föreslås:**

---

- en färdplan för teknik med gemensamma europeiska forskningsinsatser
- en innovations- och utvecklingsstrategi
- ett regelverk för innovativa transporter där nödvändiga ramvillkor fastställs genom standardisering eller reglering
- främjande av ett mer hållbart beteende genom förbättrad reseinformation, beräkning av koldioxidavtryck, bättre fordonsmärkning med avseende på koldioxidutsläpp och drivmedelseffektivitet samt sparsam körning och hastighetsbegränsningar
- planer för rörlighet i städer
- en EU-omfattande ram för vägtullar i städer
- en strategi för utsläppsfri stadslogistik 2030.

### *Modern infrastruktur, smart prissättning och smart finansiering*

Kommissionen framhäver att det behövs en modern infrastruktur med bl.a. ett strategiskt stomnät och multimodala korridorer som kan transportera stora mängder gods och passagerare. Kommissionen understryker i sammanhanget vikten av att införa IT-verktyg inom stomnätet för att t.ex. möjliggöra spårning av last och optimera tidtabeller och transportflöden. Vidare betonas att skillnader i transportinfrastrukturen mellan de östra och västra delarna av EU måste åtgärdas.

Kommissionen konstaterar att ett väl fungerande transportnät kräver betydande resurser. Det framhålls att det behövs diversifierade finansieringskällor inom både den offentliga och den privata sektorn. Kommissionen



konstaterar i sammanhanget att det krävs bättre samordning mellan sammanhållnings- och strukturfonderna och de transportpolitiska målen. Kommissionen anför också att de projekt som kommer att vara berättigade till EU-finansiering måste lägga större tonvikt vid det mervärde som de tillför EU. Vidare framhålls att medlemsstaterna måste se till att det avsätts tillräckliga medel i statsbudgeterna. Det uppges i sammanhanget att finansieringskällor som också kan övervägas är bl.a. program för internalisering av externa kostnader och avgiftsfinansiering.

Kommissionen understryker prissättningens betydelse och menar att transportavgifter och transportskatter måste omfördelas så att de i större utsträckning avspeglar principerna om ”förorenaren betalar” och ”användaren betalar”. Det anförts att internalisering av externa kostnader, undanröjande av skattemässig snedvridning och av obefogat stöd samt främjandet av fri konkurrens är del av ansträngningarna för att anpassa marknadens val till hållbarhetsbehoven. Kommissionen anser således att lokala externa kostnader som buller, luftföroreningar och trafikstockningar skulle kunna internaliseras genom en avgiftsbeläggning av infrastruktur användningen. Kommissionen meddelar bl.a. sin avsikt att ta fram riktlinjer för tillämpningen av internaliseringsavgifter för alla fordon och alla viktiga externa kostnader.

---

**Följande initiativ föreslås:**

---

- Ett stomnät av strategisk infrastruktur, dit EU:s resurser ska koncentreras, fastställs inom ramen för de transeuropeiska transportnäten (TEN-T).
- Den privata sektorn engageras genom bl.a. förbättrade ramar för offentligt-privat samarbete (OPS).
- Transportavgifter och -skatter omstruktureras för att skapa en smart prissättning och beskattning. Det föreslås bl.a. att en obligatorisk infrastrukturavgift för tunga lastbilar införs gradvis, att internaliseringen av de externa kostnaderna för samtliga transportmedel fortsätter, och att ramar som gör det möjligt att avsätta intäkter från transport till utvecklingen av ett integrerat och effektivt transportsystem införs.

*Den externa dimensionen*

Kommissionen kommer att förbättra EU:s transportpolitik och infrastrukturpolicy gentemot länderna i närområdet samt verka för att bl.a. utvidga reglerna för den inre marknaden genom arbetsinsatser i internationella organisationer och genom att fortsätta att arbeta för ökat marknadstillträde på transportområdet i internationella förhandlingar.

## Faktapromemorian

Av Regeringskansliets faktapromemoria (2010/11:FPM103) framgår den preliminära svenska ståndpunkten i de frågor som behandlas i meddelandet. Regeringen delar kommissionens syn när det gäller att det övergripande målet för europeisk transportpolitik är att bidra till ett system som stöder ekonomiska framsteg, ökar konkurrenskraften och erbjuder transporttjänster med hög kvalitet samtidigt som resurserna används effektivare. Regeringen framhåller att transportsystemen måste använda mindre och renare drivmedel, utnyttja infrastrukturen bättre och minska sin negativa inverkan på miljön. Regeringen välkomnar följaktligen målet att minska transportsektorns oljeberoende och utsläppen av växthusgaser med 60 % fram till 2050. Det framhålls att generella ekonomiska styrmedel, dvs. sektorsneutrala, i första hand bör användas för att uppnå målen på aggregerad nivå.

Regeringen konstaterar att vitboken inkluderar flera av de angelägna frågor som Sverige har drivit under förberedelsearbetet med vitboken, exempelvis vikten av att skapa ett effektivt och robust enhetligt europeiskt transportsystem, användningen av ny teknik och förändrade beteenden hos trafikanterna.

Regeringen ifrågasätter dock att kommissionen för fram att överflyttning av trafik från ett trafikslag till ett annat är en målsättning i sig. Enligt regeringen bör målet i stället vara att skapa ett sammodalt transportsystem som är hållbart i alla dimensioner och där transportslagen samverkar så att de används optimalt. Vidare invänder regeringen mot kommissionens åsikt om att det bör bli obligatoriskt att införa vägavgifter och skatter genom kilometerskatt för tunga lastbilar. Regeringen motsätter sig också kravet på öronmärkning av inkomster från transporter och menar att dessa måste få användas där de gör mest nytta.

# Utskottets överväganden

## Subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna

De olika idéer eller förslag som kommissionen presenterar och listar i vitboken redovisas på ett övergripande sätt. Det närmare innehållet i respektive åtgärd kommer att framgå först när de enskilda förslagen presenteras; det är således svårt att i dagsläget göra någon närmare analys av hur subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna iakttagits. Utskottet vill dock understryka vikten av att i det fortsatta arbetet inte göra avkall på dessa principer; enligt utskottets mening kan detaljstyrning genom EU-regler inom vissa områden leda till suboptimering och ineffektivitet, till följd av bristande anpassning till lokala eller regionala förhållanden.

Utskottet noterar att det i sammanfattningen av den konsekvensanalys som följer med kommissionens vitbok (SEK(2011) 359) anförs att de frågor som behandlas i vitboken om transportpolitiken har transnationella aspekter som inte på ett tillfredsställande sätt kan behandlas enbart av medlemsstaterna, utan i stället måste samordnas på EU-nivå. Det anförs också att åtgärder på EU-nivå på grund av sin omfattning kan ge bättre resultat och insatserna bli mer omfattande på många områden, såsom kapacitetsbyggnad, forskning, informations- och datainsamling, utbyte av bästa praxis, utveckling och samarbete. Utskottet kan i stora delar instämma i denna bedömning. Utskottet noterar dock att kommissionen i några fall tar upp frågor där besluten ligger hos medlemsstaterna – på nationell, regional respektive kommunal nivå; det gäller t.ex. frågor om urbanisering eller om ett institutionaliserat samstämmigt agerande i EU visavi internationella organ. Mot denna bakgrund vill utskottet generellt framhålla nödvändigheten av att ansvarsfördelningen mellan gemenskapsnivå och nationell nivå blir så tydlig som möjligt.

## Utskottets granskning

### *Inledande kommentarer*

Det europeiska transportsystemet är en viktig förutsättning för en fungerande europeisk marknad och en hållbar tillväxt. Utskottet välkomnar därför att kommissionen tagit initiativ till en ny vitbok om den framtida politiken på området.

I vitboken fastslås ett antal angelägna målsättningar för den framtida europeiska transportpolitiken. Det är dock enligt utskottets mening tämligen vagt hur dessa ska uppnås; utskottet vill därför understryka vikten av att vitboken omvandlas till konkreta handlingsplaner. Utskottet kan därför inte i detta utlåtande i detalj kommentera alla enskilda förslag i vitboken.

Givet de stora belopp som ofta kännetecknar insatserna på transportområdet vill utskottet också framhålla vikten av att följa upp med utvärderingar av gjorda satsningar. Sådana utvärderingar bör utföras med enhetliga modeller och indikatorer och baseras på jämförbara och relevanta faktorer.

### *Angående vitbokens visioner och målsättningar*

Färdplanens övergripande mål om ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportssystem synes ligga i linje med det övergripande transportpolitiska målet i Sverige om att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utskottet har vid tidigare tillfällen (bl.a. i utlåtande 2009/10:TU26) framhållit att utvecklingen av transportinfrastrukturen inom gemenskapen bör inriktas på att skapa kommunikationer med utgångspunkt i resenärers, företags och samhällets behov och som samtidigt är förenliga med EU:s klimat- och energipaket.

Klimatfrågorna kommer att finnas högt på de politiska dagordningarna under lång tid, såväl på den globala arenan som i EU och i de enskilda medlemsstaterna. Övergången till ett samhälle som är anpassat till klimatförändringarna och till minskade utsläpp av växthusgaser kommer att för överskådlig framtid vara en nödvändig utgångspunkt för såväl den nationella som den internationella politiken. Behovet av att minska utsläppen av växthusgaser är särskilt påtagligt inom transportsystemet och utskottet välkomnar därför att kommissionen i vitboken fastställt specifika utsläppsmål. Utskottet kan konstatera att det framför allt på miljö- och klimatområdena återstår mycket att göra, bl.a. när det gäller arbetet med energieffektivitet inom transportsektorn och övergången till förnybara drivmedel. Transportsektorn måste bli mer miljövänlig och medel måste satsas på klimatsmarta lösningar, exempelvis stöd för att utveckla effektiva och långsiktigt hållbara godstransportkorridorer eller för att öka järnvägens och sjöfartens andel av godstransporterna. Det är angeläget att den europeiska transportpolitiken underlättar för resenärer och transportköpare att välja klimateffektiva lösningar.

Av vitboken framgår utgångspunkten att transporter inom EU kommer att öka framöver. Utskottet vill understryka att resor och transporter bidrar till en önskad samhällsutveckling som bl.a. innebär en ökad frihet att bo och leva där man vill och samtidigt ha tillgång till en god arbetsmarknad. Utskottet menar därför i likhet med kommissionen att det inte är ett mål i sig att minska resandet eller transportarbetet. Det är däremot angeläget att kunna bryta sambandet mellan ekonomisk tillväxt och ökade utsläpp.

Utskottet noterar att kommissionen föreslår ett procentuellt mål för överflyttning av transporter från väg till andra transportslag. Utskottet vill med anledning av detta understryka att det inte är trafiken som sådan som bör begränsas utan dess negativa effekter i form av t.ex. skador på miljö och hälsa samt trängsel. Att vissa transporter skulle kunna undvikas vid en

bättre tillgänglighet är obestridligt. I vissa fall kan givetvis tillgänglighetsbehovet tillgodoses ”virtuellt”, t.ex. genom IT-teknik. En framsynt samhällsplanering i övrigt, t.ex. i urbana miljöer, är självklart också angelägen. Detta är dock ett område som medlemsstaterna själva råder över. Utskottet vill framhålla att en överflyttning från ett transportslag till ett annat inte kan vara ett mål i sig utan ett verktyg för att bryta sambandet mellan ökade transporter och ökade utsläpp. I stället för ett procentuellt mål för överflyttning av vägtransporter till andra transportslag synes det enligt utskottets mening vara lämpligare att fokusera på att förbättra förutsättningarna för konkurrenskraftiga transporter inom de övriga transportslagen. För att förbättra kvaliteten och tillförlitligheten inom järnvägen är det t.ex. angeläget att skapa ett mer integrerat europeiskt järnvägssystem med särskilda godstransportkorridorer. När det gäller sjötransporter är det t.ex. viktigt att underlätta formaliteterna för fartyg som går mellan hamnar i EU och undanröja hinder som står i vägen för ett ökat utnyttjande av inre vattenvägar. I likhet med den svenska regeringen vill utskottet understryka att målet bör vara att skapa ett hållbart transportsystem där transportslagen samverkar så att de används optimalt. Genom sammodalitet kan ett effektivt transportsystem skapas som också är miljö- och klimateffektivt.

I vitboken förutspås en kraftig tillväxt för luftfarten. Utskottet instämmer i luftfartens betydelse för bl.a. längre transporter, inte minst för områden inom Europa där lämpliga alternativa resealternativ inte står till buds. Utskottet vill dock i sammanhanget framhålla att luftfartstransporter delvis borde kunna ersättas av transporter på järnväg förutsatt att kvaliteten och tillförlitligheten för sådana transporter förbättras, inte minst över nationsgränserna. I sammanhanget kan nämnas att regeringen givit Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av ökad kapacitet i det svenska järnvägssystemet (dnr N2011/1933/TE). Trafikverket ska lämna förslag till effektiviseringsåtgärder och kapacitetshöjande åtgärder som kan vidtas för att tillgodose kapacitetsbehovet. I uppdraget ingår att även analysera olika alternativ för höjd hastighetsstandard och att i detta arbete bl.a. beakta Utredningen om höghastighetsbanors (dir. 2008:156) betänkande *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft* (SOU 2009:74).

Det är också av yttersta vikt att inom unionen ytterligare prioritera arbetet inom trafiksäkerhetsområdet. Det är inte tillfredsställande att antalet trafikdödade i EU:s medlemsländer uppgår till närmare 40 000 personer per år. Arbetet med trafiksäkerhet har sedan länge varit ett prioriterat område i svensk transportpolitik och 1997 beslutade riksdagen om den s.k. nollvisionen, dvs. strävan efter att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Utskottet välkomnar att kommissionen i vitboken nu höjer ambitionerna på området på europeisk basis genom att inrätta ett snarlikt mål om att till 2050 uppnå målet om nästan inga dödsolyckor i trafiken.

### *Angående förslagen till åtgärder för att skapa ett gemensamt europeiskt transportområde*

Utskottet instämmer med kommissionen när det gäller vikten av att skapa en fungerande inre marknad med ett samverkande transportsystem. Som framhålls i vitboken finns det dess värre fortfarande ett antal hinder för att den inre marknaden ska fungera väl och det är följaktligen angeläget att komma till rätta med dessa. Utskottet har vid flera tillfällen (senast i utl. 2009/10:TU26) framhållit att i syfte att skapa fungerande transportflöden återstår mycket att göra över nationsgränserna, bl.a. för att se till att godstågstrafiken genom Europa bedrivs på ett mer effektivt och smidigt sätt, och håller en högre hastighet för att därigenom kunna utgöra ett fullgott alternativ till lastbilstransporter. Utskottet har i sammanhanget särskilt förespråkat s.k. gröna korridorer som ett sätt att begränsa trafikens negativa miljöeffekter och minska trängseln, samtidigt som konkurrenskraften ökar. Utskottet påminner om att det i Sverige har bedrivits ett arbete med denna inriktning inom det logistikforum som regeringen inrättade i maj 2007. Enligt utskottets mening kan EU:s transportpolitik utvecklas genom internationella partnerskap som skapar gröna transportkorridorer till och från Norden. Detta system skulle kunna tjäna som exempel inom övriga Europa. Utskottet vill även betona att sjöfarten har en stor potential att bidra till hållbara transporter och att det därför är angeläget att bl.a. sjömotorvägarna fortsättningsvis ses som ett prioriterat initiativ.

Det är angeläget att lagstiftningen är utformad så att konkurrens på lika villkor skapas för företag, länder och olika delar av Europa samtidigt som det inte görs avkall när det gäller säkerhet, miljöskydd och hälsa. Utskottet vill, liksom i det tidigare utlåtandet 2009/10:TU4, framhålla vikten av såväl harmoniserade regler som förenkling i övrigt när det gäller regelgivning och den administrativa tillämpningen av reglerna. Det finns t.ex. enligt utskottets mening en stor potential för effektivisering rörande hanteringen av transporthandlingar och biljetter i syfte att åstadkomma enhetlighet inom gemenskapen, till nytta för såväl person- som godstrafik. Vidare anser utskottet att företag inom transportbranschen alltför är belastade av en onödigt omfattande byråkrati.

Utskottet instämmer med kommissionen när det gäller vikten av att skapa attraktiva transporttjänster av hög kvalitet och med god tillgänglighet och tillförlitlighet liksom en hög säkerhetsnivå. Det är även angeläget att transportsystemet understöds av system för trafik- och reseinformation som förser resenärerna med information som är såväl lättillgänglig som tillförlitlig. Utskottet vill också framhålla vikten av att tillgodose passagerarnas behov av användarvänliga transporter, t.ex. vad gäller säkerhetskontrollernas utformning. Vidare vill utskottet understryka att transportsystemet måste utformas så att det är användbart för alla, inklusive personer med funktionsnedsättningar. Det är här också angeläget att beakta den demografiska utvecklingen; med en åldrande befolkning kommer bl.a. kraven på bra lösningar för resenärer med nedsatt rörlighet att öka.

Som tidigare nämnts välkomnar utskottet kommissionens initiativ till en nollvision på trafiksäkerhetsområdet inom EU. Utskottet noterar att det framhålls i vitboken att insatser med fokus på bl.a. utbildning är av stor betydelse för att minska antalet trafikdödade. Utskottet delar denna uppfattning och vill i sammanhanget även lyfta fram vikten av att behandla frågor om alkohol vid ratten och iakttagande av hastighetsgränser. Det svenska trafiksäkerhetsarbetet har med goda resultat fokuserats till bl.a. dessa frågor, och de svenska erfarenheterna skulle kunna tjäna som exempel för arbetet i övriga Europa.

Liksom kommissionen anser utskottet också att marknadsöppningen på transportområdet måste gå hand i hand med arbeten av hög kvalitet och bra arbetsvillkor. Utskottet välkomnar därför kommissionens avsikt att utvärdera EU:s strategi i fråga om sysselsättning och arbetsvillkor inom transportsektorn. Det är enligt utskottets mening angeläget att t.ex. se över arbetsförhållandena inom sjöfarten och att även arbetsförhållandena för lastbilschaufförer uppmärksammas. Utskottet anser generellt att det är viktigt att strukturförändringar med förväntade sysselsättningseffekter följs och analyseras på EU-nivå och att en hög beredskap iakttas när det gäller att förutse sådana förändringar. De enskilda åtgärderna bör däremot vidtas i de enskilda medlemsstaterna.

#### *Angående förslagen till åtgärder avseende teknik och beteende*

Utskottet delar kommissionens syn om vikten av teknisk innovation och utveckling för att påskynda övergången till ett effektivare och mer hållbart europeiskt transportsystem. Utskottet är positivt till den aviserade färdplanen för teknik liksom den planerade innovations- och utvecklingsstrategin för transportsektorn. Utskottet vill dock i sammanhanget framhålla betydelsen av att vissa tekniska lösningar inte otillbörligt främjas på bekostnad av andra. Teknikneutralitet och fastställandet av öppna standarder bör enligt utskottets mening vara viktiga led i detta arbete.

I fråga om ny teknik vill utskottet också särskilt framhålla att det finns stora möjligheter att bl.a. effektivisera transporter, minska logistikkostnader och minska belastningen på miljön genom att använda IT i transportsystemet (ITS). ITS bidrar till att systemen kan anpassas efter användarnas behov och önskemål av sömlösa transporter och smidiga byten mellan transportslag. ITS bidrar även till att öka säkerheten och minska sårbarheten i transportsystemet, inte minst vid transporter av farligt gods. Utskottet noterar att det i vitboken samtidigt understryks att skyddet av personuppgifter och privatliv måste utvecklas parallellt med den ökande användningen av informationsverktyg. Utskottet välkomnar detta.

Som utskottet anförde i utlåtande 2009/10:TU4 är utvecklingen av transporttjänster och transportteknik av synnerligen stor betydelse när det gäller att komma till rätta med de problem och olägenheter som transporter förorsakar. Samtidigt bör det betonas att ny teknik inte ensam kan förväntas klara av dessa utmaningar. Enligt utskottets mening är det angeläget att ny

teknik kombineras med olika styrmedel, däribland ekonomiska, för att målen ska kunna nås. Prisinstrumentet kan exempelvis vara ett effektivt och flexibelt styrmedel för att påverka valet av olika transportsätt. Det är dock viktigt att i detta sammanhang även beakta andra faktorer såsom regionalpolitiska och fördelningspolitiska konsekvenser.

Kommissionen understryker i vitboken vikten av att främja en hållbar rörlighet i städerna och att det behövs en integrerad strategi som bl.a. innefattar fysisk planering, effektiv kollektivtrafik och prissättningsprogram. Utskottet delar denna uppfattning. Utskottet vill i sammanhanget framhålla att kollektivtrafiken är ett viktigt medel för att åstadkomma en långsiktigt hållbar tillväxt. Med en väl fungerande kollektivtrafik kan människors behov av rörlighet tillgodoses på ett energieffektivt och klimatvänligt sätt. I Sverige har kollektivtrafikbranschen och andra intressenter tagit initiativ till en partnerssamverkan där det övergripande målet är att kollektivtrafikens marknadsandel ska fördubblas på sikt. Som ett mål på vägen dit ska antalet resor med kollektivtrafik fördubblas till 2020. Detta initiativ kan enligt utskottets mening utgöra ett exempel för andra medlemsländer på hur kollektivtrafiken kan utvecklas. Utskottet vill samtidigt betona att det utifrån ett subsidiaritetsperspektiv inte är ändamålsenligt att EU engagerar sig i olika genomförandefrågor för hur stadstrafiken bör utformas i Europas städer. Liksom det anfördes i utlåtande 2009/10:TU4 hanteras sådana åtgärder lämpligare inom medlemsstaterna med hänsyn till gällande ansvarsförhållanden och vikten av att trafikbeslut fattas i så decentraliserade former som möjligt. Utskottet kan dock välkomna kommissionens initiativ på området i den mån dessa innebär att riktlinjer för bästa praxis och resultatavlor tas fram eller att kunskap och metodutveckling när det gäller samhällsplaneringens betydelse för ett effektivt trafiksystem, i vilket även kollektivtrafik ingår som en integrerad del, sprids. Utskottet menar att EU:s insatser därigenom kan bli stödjande i stället för styrande och främja en ändamålsenlig uppgiftsfördelning mellan EU och dess medlemsstater.

#### *Angående förslagen till åtgärder för att skapa en modern infrastruktur och smart finansiering*

Utskottet instämmer med kommissionen i att Europa behöver ett multimodalt stornät som kan transportera stora och samlade mängder av gods och passagerare på ett högeffektivt och hållbart sätt. Det är viktigt med transportkorridorer som på ett effektivt sätt kan knyta länderna inom EU och angränsande områden närmare varandra. Utskottet vill i sammanhanget understryka behovet av att ta särskild hänsyn till de speciella förhållanden som råder i Sverige och vissa andra medlemsstater i de nordliga delarna av EU. Gles bebyggelse och låg befolkningstäthet i stora områden, stora avstånd och ett kallt klimat med snö och is vintertid innebär särskilda behov i transporthänsende.



Det är angeläget med en god samverkan mellan transportslagen för att uppnå högre effektivitet och lägre transportkostnader samt för att minska negativ miljöpåverkan. I detta sammanhang bör också knutpunkternas och de intermodala plattformarnas betydelse för optimering av passagerar- och godstrafiken framhållas. Utskottet välkomnar därför att kommissionen i vitboken lyfter fram vikten av t.ex. multimodala terminaler vid havet och konsolideringscentrum för stadslogistik. Utskottet vill betona att det är angeläget att fullt ut integrera transportslagen och transportnäten, liksom att anamma ett transportslagsövergripande synsätt vid infrastrukturplaneringen. Det kan här påminnas om att regeringen, i syfte att främja ett trafikslagsövergripande perspektiv inom transportpolitiken i Sverige, den 1 april 2010 inrättade Trafikverket samtidigt som bl.a. de tidigare trafikslagsinriktade myndigheterna Vägverket och Banverket upphörde med sin verksamhet (prop. 2009/10:59).

Mot bakgrund av att händelser som översvämningar, ras och skred kan förväntas inträffa oftare på grund av de befarade klimatförändringarna vill utskottet också, liksom i tidigare utlåtanden (se t.ex. utl. 2009/10:TU26) påtala behovet av att i den gemensamma transportpolitiken ha en särskild fokusering på sårbarhetsfrågor. Det är angeläget med ett hänsynstagande till dessa förväntade risker när det gäller såväl befintlig som planerad infrastruktur.

Ny infrastruktur är dyr och det har också visat sig vara svårt att få träffsäkerhet i kalkylerna samtidigt som kostnaderna inte sällan underskattas. Enligt utskottet är det därför rationellt att i första hand undersöka möjligheten till ett optimalt utnyttjande av befintliga anläggningar, exempelvis genom ”smarta” prioriteringsregler. Utskottet anser att den s.k. fyrstegsprincipen som tillämpas i Sverige kan tjäna som modell i detta sammanhang. Vid behov av ny kapacitet på väg eller järnväg ska åtgärderna enligt denna princip analyseras i fyra steg som översiktligt kan beskrivas som påverkansåtgärder, effektivare utnyttjande, smärre ombyggnader och nyinvesteringar. Syftet är att därigenom ta reda på om man kan effektivisera användningen av den befintliga infrastrukturen innan man använder resurser för att bygga nytt.

Behoven inom infrastrukturuområdet är många och stora. Utskottet instämmer därför med kommissionen i att det behövs diversifierade finansieringskällor inom både den offentliga och privata sektorn. Utskottet anser också att det behövs en bättre samordning av de olika EU-instrumenten för transportområdet och välkomnar således det aviserade initiativet om att skapa en ny finansieringsram för transportinfrastruktur. Utskottet vill i det sammanhanget understryka behovet av transparens och tydlighet.

Kommissionen förespråkar i vitboken ett generellt initiativ till att avsätta intäkter från transporter till utvecklingen av transportsystemet. Liksom regeringen motsätter sig utskottet en dylik öronmärkning av inkomster från transporterna. Det följer av huvudprincipen i den svenska budgetlagen (2011:203) att statens inkomster ska redovisas brutto på sta-

tens budget och att statens medel inte ska användas på något annat sätt än riksdagen har bestämt. Medlen måste få användas inom det område där de bedöms göra mest nytta.

Kommissionen förespråkar vidare i vitboken en internalisering av externa kostnader som buller, luftföroreningar och trafikstockningar. Utskottet kan instämma i att externa kostnader bör internaliseras i större utsträckning och med utgångspunkt i prissättningen för marginalkostnaderna. Såväl styrande som finansierande avgifter behövs enligt utskottet för att kunna möta de utmaningar som finns. Det är dock angeläget att avgiften inte är så hög att den nya infrastrukturen underutnyttjas eller att den t.ex. medverkar till en omfördelning av trafik till kringliggande, sämre vägnät. Vidare är det viktigt att åtgärder i transportsystemet är samhällsekonomiskt lönsamma samtidigt som också regionalpolitiska och andra faktorer bör ingå i totalbedömningen. Det bör t.ex. inte införas någon avgift om inte samhällsvinsten med detta påtagligt överstiger administrationskostnaderna. Utskottet motsätter sig därför kravet på att det bör bli obligatoriskt att införa vägavgifter och skatter genom en nationell kilometerskatt för tunga lastbilar. Utskottet har i tidigare ställningstaganden (se yttr. 2009/10:TU5y) konstaterat att en majoritet av lastbilstransporterna är kortare än 30 mil, vilket är avstånd där järnvägen har svårare att konkurrera och än mindre sjöfarten. En kilometerskatt ger därför i första hand ökade kostnader men inte någon miljöeffekt. Utskottet vill även i likhet med i yttrande 2009/10:TU5y tillägga att Glesbygdsverket har framhållit att en kilometerskatt innebär sämre förutsättningar för tillväxt i landet samtidigt som landets möjligheter att delta i den internationella konkurrensen försvagas. Utskottet noterar i sammanhanget att det också i vitboken framhålls att godstransporter på korta och medellånga distanser (under 300 km) även fortsättningsvis kommer att ske med lastbil. Enligt utskottets mening måste fokus i stället riktas mot fortsatt teknikutveckling av fordon (exempelvis hybridlastbilar), övergång till fossilfria bränslen, effektivare transportplanering, sparsam körning m.m., i stället för orättmätiga skattehöjningar.

#### *Angående förslagen till åtgärder som rör den externa dimensionen*

Utskottet välkomnar kommissionens ambition att förbättra EU:s transportpolitik och infrastrukturpolicy gentemot tredjeland och i synnerhet visavi länderna i vårt närområde. Utskottet vill i sammanhanget, liksom i utlåtande 2009/10:TU26, särskilt framhålla den nordliga dimensionen i EU:s externa och gränsöverskridande politik och även påminna om att EU-länderna i oktober 2009 enades om att anta en gemensam strategi för Östersjöregionen. Strategin syftar bl.a. till att fördjupa och förbättra arbetet inom några prioriterade politikområden, däribland tillgänglighet, vilket innefattar transport- och infrastrukturfrågor. Strategin bör i ett längre perspektiv kunna leda till ett än mer fördjupat samarbete länderna emellan när det gäller t.ex. transport- och infrastrukturplanering och på så vis skapa effektiva transportstråk som kan utvecklas till gröna transportkorridorer. Utskot-

tet vill betona att EU:s Östersjöregion har en viktig transportpolitisk roll, inte minst för framtidens råvaruförsörjning och handeln med nya marknader i t.ex. Asien. Utskottet vill dessutom framhålla behovet av att prioritera transportkorridoren Norra axeln, som länkar samman de nordliga delarna av Sverige, Norge, Finland och Ryssland.

När det gäller kommissionens tankar om ett samstämmigt agerande från EU:s sida i internationella sammanhang vill utskottet påtala att medlemsländerna kan och bör samordna sitt agerande utan att överlåta åt kommissionen att ensam företräda länderna, t.ex. i IMO eller ICAO. Utskottet menar att en sådan ordning skulle strida mot subsidiaritetsprincipen. Utskottet vill samtidigt understryka att ett tydligare europeiskt ledarskap i transportfrågorna är avgörande för att åstadkomma nödvändiga beslut. Enligt utskottets mening bör detta kunna åstadkommas genom en tätare europeisk samverkan på transportområdet, snarare än genom kommissionen.

# Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

## **1. Europeiska kommissionens vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – motiveringen (S)**

av Anders Ygeman (S), Monica Green (S), Lars Mejern Larsson (S), Suzanne Svensson (S), Leif Pettersson (S) och Gunilla Carlsson i Hisings Backa (S).

### *Ställningstagande*

Vi är i stora delar överens med majoriteten i utskottet när det gäller synpunkterna på kommissionens vitbok om den framtida europeiska transportpolitiken. I några avseenden vill vi dock framföra en avvikande mening.

### *Införande av kilometerskatt*

Vi instämmer med kommissionen i att prissignaler spelar en viktig roll vid många beslut som har långtidsverkan på transportsystemet. Som det anförs i vitboken måste transportavgifter och transportskatter omfördelas så att de i större utsträckning avspeglar principerna om att ”förorenaren och användaren betalar”.

Koldioxidutsläppen från lastbilarna på våra vägar ökar stadigt på grund av allt fler och allt tyngre lastbilar. Denna trend måste brytas. Enligt vår mening är kilometerskatten ett effektivt styrmedel för att minska klimatpåverkan. Rätt utformad kan en sådan skatt öka effektiviteten i transportsystemet och därmed minska slitage, buller och utsläpp. Till skillnad från utskottets borgerliga företrädare ställer vi oss därför bakom kommissionens ambition att gradvis införa en obligatorisk infrastrukturavgift för tunga lastbilar. Vi noterar att man i flera andra europeiska länder redan har infört, eller planerar att införa, kilometerskatt för tunga lastbilar. Vi vill att detta också görs i Sverige. Det är dock angeläget att det i detta sammanhang tas hänsyn till de delar av skogsindustrin som saknar alternativ till transporter på väg.

### *Höghastighetsbanor*

Liksom kommissionen anser vi socialdemokrater att höghastighetståg har en viktig roll att spela i det framtida europeiska transportnätet. Vi är därför positiva till kommissionens målsättning om att bl.a. tredubbla den nuvarande sträckningen av nätet för höghastighetståg till 2030.

Till skillnad från regeringen anser vi att det är angeläget att snarast påbörja planeringen och utbyggnaden av höghastighetsbanor även i Sverige. Ett system med höghastighetsbanor skulle skapa en kraftigt utökad kapacitet i det redan hårt belastade svenska järnvägsnätet och samtidigt minska sårbarheten i detta. En satsning på höghastighetståg är också väsentlig av klimatskäl då det bl.a. skulle skapas klara alternativ till flyget på de berörda sträckorna. Höghastighetsbanor har, som det framgår av kommissionens vitbok, i allra högsta grad en europeisk dimension. Vi vill därför understryka vikten av att Sverige inte ställer sig utanför det omfattande europeiska nät för höghastighetståg som håller på att växa fram.

### *Arbetsvillkor*

Vi ser slutligen positivt på att vitboken tar sikte på att främja arbeten av hög kvalitet och goda arbetsvillkor inom transportområdet. Detta är en viktig förutsättning för att transportsystemet ska kunna fungera såväl effektivt som säkert. Vi vill i sammanhanget betona att det är helt oacceptabelt att företag i de olika medlemsstaterna kan konkurrera med låga löner och dåliga arbetsvillkor i övrigt; möjligheterna till social dumpning måste elimineras. Vi välkomnar därför kommissionens avsikt att utvärdera EU:s strategi i fråga om sysselsättning och arbetsvillkor inom transportsektorn, inte minst inom sjöfartsområdet. I sammanhanget vill vi även särskilt understryka vikten av att uppmärksamma arbetsförhållandena för lastbilschaufförer.

## **2. Europeiska kommissionens vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – motiveringen (MP, V)**

av Stina Bergström (MP) och Siv Holma (V).

### *Ställningstagande*

Transportsektorn ökar fortfarande sina utsläpp av fossila växthusgaser och detta i en sådan utsträckning att det med råge förtar minskningen inom andra samhällssektorer. Vi välkomnar därför att kommissionen tagit fram en ny vitbok om den framtida europeiska transportpolitiken med en samlad vision och konkreta målsättningar för att minska transportsystemets klimatavtryck. Vi är positiva till att kommissionen fastställer specifika utsläppsmål för transportslagen, och till skillnad från utskottsmajoriteten är vi även positiva till att kommissionen formulerat ett konkret mål om att överföra transporter från väg till mer klimatsmarta transportlösningar. Vi menar att en grundläggande syn på inte bara väg- utan också flygtrafiken måste vara att den ska minska, inte öka. På motsvarande vis anser vi att det även hade varit önskvärt med tydligt uttalade mål om att öka de miljövänligare järnvägs- och sjöfartstransporternas marknadsandelar.

Kommissionen förutser i vitboken en fortsatt kraftfull tillväxt av transporterna inom EU och medger att det är helt uppenbart att transporterna inte kan fortsätta att utvecklas som i dag. Den presenterade färdplanen innehåller därför ett antal initiativ för att främja ett hållbart transportsystem. Vi välkomnar denna ansats. De utpekade satsningarna täcker dock ett vitt område och det saknas enligt vår mening en helhetsbild och en strategi för hur dessa sammantaget kan bidra till att miljömålen uppnås, inte minst mot bakgrund av de förutspådda trafikökningarna. Vinsterna av alternativa bränslen och nya förbränningsmotorer uppväger t.ex. inte det faktum att transportvolymerna på väg och i luften fortsätter att växa.

I vitboken förutspås det att flygtrafiken inom EU kan komma att fördubblas fram till 2050. Vi anser att en sådan utveckling måste förhindras. Räknat per passagerarkilometer är flyget det transportsätt som genererar mest klimatskadliga utsläpp. Flyget är inte ett energieffektivt transportmedel och bör därför endast användas i sammanhang där andra alternativ inte finns. Mot denna bakgrund välkomnar vi kommissionens målsättning om att bl.a. tredubbla den nuvarande sträckningen av nätet för höghastighets-tåg till 2030. I sammanhanget vill vi framhålla att vi till skillnad från regeringen anser att det är angeläget att även i Sverige snarast påbörja planeringen och utbyggnaden av höghastighetsbanor. Chicagokonventionen från 1944 tillämpas för internationell civil luftfart och förbjuder parter att beskatta flygbränsle som medförs ombord på luftfartyg. Detta system är en förlagd ordning som motverkar en miljöanpassad utveckling; det är angeläget att flygtrafiken minskar sin miljöpåverkan och att beskattning av flygbränsle blir möjligt. Vi anser därför att det inom EU bör ageras kraftfullt för en omförhandling av Chicagokonventionen.

Vi invänder vidare mot den underliggande positiva bild som tecknas i vitboken av tågtrafikens avreglering. Vi instämmer inte i att en avreglering stärker järnvägen, tvärtom. Tågtrafikens avreglering och privatisering leder i stället till en försämrad och svåröverblickbar järnvägstrafik med minskad kvalitet när det gäller tider och utbud. I Sverige har tågkaoset de senaste två åren varit värre än någonsin, och resenärer, företag och godstransporter har drabbats hårt. Det är angeläget att nu återupprätta järnvägens anseende. Avregleringar och privatiseringar inom järnvägen måste ersättas med ett gemensamt och sammanhållet järnvägssystem där resenären och godstransportören åter står i centrum.

Enligt vår mening behöver också kollektivtrafikens potential lyftas fram i större utsträckning än vad som är fallet i vitboken. Kollektivtrafiken är ett jämförelsevis energisnålt och klimatvänligt sätt att tillgodose behovet av rörlighet och är därför en nyckelfaktor för att bl.a. få en hållbar stad, där transporter utförs snabbt, yteffektivt och med liten miljöpåverkan. En väl planerad och utbyggd kollektivtrafik bidrar även till att minska bilberoendet i samhället. Vi vill i sammanhanget framhäva att kollektivtrafikbranschen och andra intressenter har tagit ett initiativ i Sverige som går ut

på att andelen resor som företas med kollektivtrafik ska fördubblas. Vi anser att detta initiativ kan vara ett exempel för andra medlemsländer på hur kollektivtrafiken kan utvecklas.

Kommissionen framhåller i vitboken att prissignaler spelar en viktig roll vid många beslut som har långtidsverkan på transportsystemet. Vi delar denna bedömning. Till skillnad från regeringen är vi därför positiva till att införa en kilometerskatt för tunga fordon i Sverige. Vi anser att vi härigenom kan dämpa ökningen av den tunga trafiken på våra vägar och i stället styra över gods till järnväg och sjöfart och samtidigt stimulera till renare fordon. Vi vill dock understryka att det i sammanhanget är viktigt att ta särskild hänsyn till skogsindustrin som saknar alternativ till transport på väg; en möjlig lösning för detta vore enligt vår mening att geografiskt differentiera skatten. Förutom miljöperspektivet anser vi också att en kilometerskatt kan bidra till en förbättrad kostnadsneutralitet mellan svenska och utländska åkare. Det ska inte vara någon skillnad i skatt och avgifter för svenska och utländska åkeriföretag när de nyttjar infrastrukturen i Sverige; många svenska åkare missgynnas dock i dagsläget eftersom utländska åkare kan fylla tanken i ett lågskatteländ med betydligt miljömässigt sämre diesel än vad flertalet av de svenska åkarna använder. Genom att införa en kilometerskatt menar vi att konkurrensnackdelarna gentemot de utländska åkarna skulle minska samtidigt som vi premierar de svenska åkare som jobbar hårt med att förbättra sin effektivitet och sina fordon.

Vi välkomnar att kommissionen förespråkar en nollvision på trafiksäkerhetsområdet inom EU. Utöver de angelägna insatser som kommissionen aviserar på området vill vi dock även understryka vikten av att föra fram frågor om alkohol vid ratten och iakttagande av hastighetsgränser. Det svenska trafiksäkerhetsarbetet har med goda resultat fokuserats till bl.a. dessa frågor, och de svenska erfarenheterna skulle kunna tjäna som exempel för arbetet i övriga Europa. Det är också angeläget att fortsätta arbetet med att främja säkerheten inom övriga trafikslag, inte minst inom sjöfarten. Vi avvisar dock bestämt kommissionens intention att i detta sammanhang se över möjligheten att upprätta ett europeiskt fartygsregister liksom en EU-flagg för sjötransporter. Enligt vår mening skulle detta sannolikt kunna medföra oacceptabla inskränkningar för de nationella facken i rätten att teckna kollektivavtal.

Vi ser slutligen positivt på att vitboken tar sikte på att främja arbeten av hög kvalitet och goda arbetsvillkor inom transportområdet. Detta är en viktig förutsättning för att transportsystemet ska kunna fungera såväl effektivt som säkert. Det är helt oacceptabelt att företag i de olika medlemsstaterna kan konkurrera med låga löner och dåliga arbetsvillkor i övrigt; möjligheterna till social dumpning måste elimineras. Vi välkomnar mot denna bakgrund kommissionens avsikt att utvärdera EU:s strategi i fråga om sysselsättning och arbetsvillkor inom transportsektorn, inte minst inom sjöfartsområdet. I sammanhanget vill vi även särskilt understryka vikten av att uppmärksamma arbetsförhållandena för lastbilschaufförer.

### **3. Europeiska kommissionens vitbok Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – motiveringen (SD)**

av Tony Wiklander (SD).

#### *Ställningstagande*

Jag delar överlag utskottsmajoritetens synpunkter när det gäller kommissionens vitbok om den framtida europeiska transportpolitiken. Jag vill dock framföra en avvikande mening i frågan om införandet av en kilometerskatt för tunga lastbilar. Vi i Sverigedemokraterna anser att det är angeläget att föra en politik som styr mot hållbara alternativ utan att missgynna svenska transportörer. I dag har svenska åkerier svårt att konkurrera med utländska åkerier som ofta har lägre kostnader, bl.a. då de kan köra genom Sverige på lågbeskattad diesel från andra EU-länder. Med en kilometerskatt som omfattar alla tunga lastbilar som kör i Sverige, oavsett vilket land de kommer ifrån, skulle konkurrensnackdelarna gentemot de utländska åkarna kunna utjämnas. Vi är därför positiva till kommissionens aviserade intention om att införa en obligatorisk infrastrukturavgift för tunga lastbilar. I sammanhanget vill vi även understryka att i utformandet av en kilometerskatt måste särskild hänsyn tas till de delar av landet där det saknas alternativ till transporter på väg.



BILAGA

## Förteckning över behandlade dokument

Europeiska kommissionens vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – Ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem* (KOM(2011) 144).