

Regeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Remiss ”Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem”

1. Inledning

Här följer Transportstyrelsens synpunkter på EU-kommissionens vitbok om ett europeiskt transportområde enligt ovan.

Inledningsvis lämnas allmänna synpunkter (avsnitt 2). Därefter lämnas Transportstyrelsens synpunkter på de målsättningar som vitboken anger krävs för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (avsnitt 3). Avslutningsvis lämnas styrelsens synpunkter på de åtgärder som vitboken anger krävs för att nå målen (avsnitt 4).

2. Allmänt

Transportstyrelsen stödjer i huvudsak den inriktning som vitboken pekar ut och instämmer i att det övergripande målet för den europeiska transportpolitiken är att inrätta ett system som understödjer de ekonomiska framstegen i Europa, ökar konkurrenskraften och erbjuder högkvalitativa transporttjänster på ett resurseffektivt sätt.

Transportstyrelsen håller med om att den viktigaste utmaningen för det framtida transportsystemet ligger i problematiken kring trängsel och miljö.

Transportstyrelsen instämmer i att minskad rörlighet inte är ett alternativ för att lösa de utmaningar vi står inför. Detta samtidigt som ytterligare åtgärder kommer att vara nödvändiga då priset på transporter skapar ineffektiva rörelsemönster via transporter som inte belastas med sina samhällskostnader. Ekonomisk utveckling kan kräva ökad rörlighet. Det viktiga är att det inte sker

via subventioner. För en kostnadseffektiv omställning är en internalisering av de externa kostnaderna med beaktande av respektive trafikslags specifika egenskaper av avgörande betydelse.

Transportstyrelsen konstaterar att en internalisering av de externa kostnaderna kan komma att innebära att kostnaden för slutanvändaren ökar. En full internalisering av de externa kostnaderna är dock inte någon garanti för att de uppställda miljömålen nås, men ur ett samhällsekonomiskt perspektiv innebär en internalisering av de externa kostnaderna att befintlig infrastruktur och respektive trafikslag används på bästa sätt.

Styrelsen anser att ekonomiska styrmedel kan, om de utformas rätt, vara av avgörande betydelse för att en omställning ska kunna ske på ett effektivt sätt.

Transportstyrelsen instämmer i slutsatsen att enbart bränsleeffektiva transportmedel och renare bränsle inte kommer att räcka till för att göra oss kvitt oljeberoendet och nå klimatmålen samt lösa övriga utmaningar såsom överbelastning. Det är nödvändigt med även andra teknikskiften och nya transportmönster. Transportstyrelsen menar att det för att nå målen är angeläget med ett gemensamt europeiskt transportområde och välkomnar en ökad integrering av transportnäten samt stödjer därför ambitionen att avlägsna nationella hinder mellan medlemsstaterna. Transportstyrelsen anser vidare att det är viktigt att konkurrensen främjas mellan trafikutövare och transportalternativ.

Transportstyrelsen kan dock konstatera att det för att nå vitbokens intentioner i många avseenden krävs en medveten och omfattande förändring av samhälls- och resmönster. Den typen av lösningar får begränsat utrymme i vitboken och kommer att kräva ökad uppmärksamhet om målen ska nås. Satsningarna är i några fall tunna och målen kommer inte att nås enbart med hjälp av de initiativ som tas upp i vitboken, utan ytterligare åtgärder måste vidtas. I sammanhanget saknas även en diskussion kring potentiella risker och hinder i arbetet med att nå målen.

Transportstyrelsen delar även slutsatsen att transportsektorn inte bara ska betraktas ur ett transportperspektiv utan också ur ett näringspolitiskt perspektiv. Detta är ett område där EU ligger långt framme och det är viktigt att utveckla näringen för tjänster kopplade till transportsektorn.

Transportstyrelsen vill även framhålla att ett flertal av de frågor som vitboken tar upp bör adresseras på en global nivå för att få avsedd effekt och för att inte snedvrider konkurrensen.

3. Målsättningar för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem

Nya och hållbara bränslen och framdrivningssystem (1-2)

Ska klimatmålen nås kommer det att krävas omfattande minskningar av koldioxidutsläppen. Detta är också ett av de största miljöproblemen inom transportsektorn. Transportstyrelsen vill dock understryka att klimatfrågan är global och det är, inte minst ur ett konkurrensperspektiv, viktigt att koldioxidfrågan också adresseras på ett globalt plan exempelvis inom ramen för arbetet inom internationella organisationer såsom IMO, ICAO osv. Risken är annars att transportörer från andra delar av världen får en konkurrensfördel, utan att åtgärderna på ett påtagligt sätt bidrar till att minska utsläppen av växthusgaser.

Transportstyrelsen instämmer i att det inte får uppstå en situation där medlemsstaterna oberoende av varandra fastställer egna och divergerande politiska ramar för den framtida bränsleförsörjningen då detta skulle kunna inkräkta på möjligheterna att resa problemfritt inom EU. Den fria rörligheten är viktig, men detta måste vägas mot att huvuddelen av resorna sker inom respektive medlemsstat. Förutsättningarna att producera bränsle varierar starkt mellan olika medlemsländer och de gemensamma regler som tas fram får inte innebära hinder för medlemsländerna att utnyttja sina olika resurser på bästa sätt. Exempelvis kan elbilar vara det bästa alternativet där el kan produceras miljö- och kostnadseffektivt, medan bibränslen kan vara det bästa alternativet i andra medlemsstater. Det är dessutom tveksamt om det i nuläget finns en lösning som är tillräcklig, utan troligtvis behövs det flera olika alternativ för att nå målen.

Transportstyrelsen stödjer ambitionen när det gäller luftfart att det fram till 2050 är realistiskt att nå en 40% användning av hållbara bränslen med lågt kolinnehåll.

Optimera verksamheten i den multimodala logistikedjan bland annat genom ökad användning av mer energieffektiva transportmedel (3-6)

Transportstyrelsen instämmer i att det för att nå klimatmålen på kort sikt och för att komma till rätta med trängselproblematiken är nödvändigt med ett annat transportmönster. Vitboken har en stark intention att överföra person- och godstrafik från vägtrafik till övriga trafikslag. Transportstyrelsen avvisar vitbokens hållning i detta avseende och menar att inriktningen snarare bör vara att det mest effektiva transportmedlet bör användas vid varje transport och varje transportslag bör optimeras för sin uppgift. En förutsättning för detta är dock en korrekt prissättning av vad det kostar att utnyttja respektive trafikslag, dvs. en

internalisering av de externa kostnaderna. Transportstyrelsen konstaterar även att det finns problem med att flytta över vissa vägtransporter till järnväg och sjötransporter bl.a. eftersom sjöfarten inte kan erbjuda ett nät som tillgodoser krav på finmaskighet och därför behöver kompletteras med andra transporter. Motsvarande problem finns på järnvägen, där dessutom kapaciteten på flera håll närmar sig taket och inte kan utvecklas utan omfattande investeringar.

Transportstyrelsen anser att förutsättningar för höghastighetståg bör utredas av varje enskild medlemsstat och ställer sig därför frågande till vitbokens framhävande av en generell satsning på höghastighetståg.

Öka effektiviteten hos transporterna och infrastruktur användningen genom informationsystem och marknadsbaserade initiativ (7-10)

Transportstyrelsen stödjer målsättningen att EU ska bli världsledande när det gäller säkerhet och trygghet inom alla transportmedel.

Transportstyrelsen anser att övervakningssystem kan vara användbara instrument i många avseenden. De främsta vinsterna ligger dock i att vi får effektivare transporter då det finns lättnader att hämta avseende administrativa rutiner. Även på säkerhetskidan finns vinster med en automatiserad övervakning av bl.a. trafiksepareringar till sjöss.

Transportstyrelsen anser att målen för vägtrafiken ligger rätt. För att målen ska nås behöver dock aktiviteterna på trafiksäkerhetsområdet göras tydligare och fylligare. Enligt Transportstyrelsens uppfattning fordras att en systemtillsyn tillämpas inom trafiksäkerhetsområdet för att målen ska kunna nås. Infrastrukturens roll för trafiksäkerheten finns inte nämnd i vitboken i samband med att trafiksäkerhetsområdet beskrivs. Det är viktigt att infrastrukturhållarna tar sin del av ansvaret för en säker vägtrafik så att inte hela ansvaret ligger på användarna.

För samtliga trafikslag gäller att tydliga och ändamålsenliga regler har stor betydelse för trafiksäkerheten.

4. Åtgärder för att nå målen

Ett gemensamt europeiskt transportområde

Transportstyrelsen menar att det är angeläget med ett gemensamt europeiskt transportområde och stödjer ambitionen att avlägsna nationella hinder mellan medlemsstaterna.

Transportstyrelsen är positivt till att marknaden för godsflöden och godstransporter är fri. Cabotageregler i de europeiska länderna med syfte att skydda de egna transportföretagen bör undvikas. En grundläggande förutsättning är dock att transporter sker på lika villkor för europeiska företag utanför det egna landet som för de egna företagen. Sverige ska därför där så är lämpligt ha möjlighet att ställa lika höga krav på transporter som genomförs av företag från andra länder som de krav vi ställer på våra egna företag. Det fordrar att gemensamma krav och regler samt övervakningen av dem håller en god nivå. Detta är mycket viktigt inte minst ur ett globalt perspektiv för att skapa mer likartade konkurrensvillkor.

Transportstyrelsen anser även att det är viktigt att konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportslag främjas. I möjligaste mån bör därför samma regler oavsett trafikslag gälla. Transportstyrelsen vill dock inflika att en alltför detaljerad EU-reglering kan innebära att hänsyn inte kan tas till medlemsstaternas olika förutsättningar när det gäller exempelvis hur transportsektorns struktur är uppbyggd eller klimatberoende faktorer. Särskilt när det gäller teknisk harmonisering är det viktigt att den gemensamma EU-regleringen inte görs för detaljerad, utan hålls på en funktionell nivå. Grundprincipen bör vara att reglerna ska ange vad som ska uppnås, inte hur det ska uppnås. I annat fall riskeras kostnadskrävande anpassningar och, framför allt, att den tekniska utvecklingen mot smarta lösningar hämmas.

Ett "Blue Belt" i vattnen kring Europa är enligt Transportstyrelsen en viktig åtgärd för att fullt ut integrera sjötransporterna i den inre marknaden. En förutsättning för att detta ska kunna realiserats är dock att tullmyndigheter och gränskontrollen aktivt involveras för att få till stånd förenklingar i alla delar.

Ytterligare en åtgärd för att underlätta för sjötransporter är att reglerna kring lotsdispenser ses över och görs mer enhetliga inom unionen.

Transportstyrelsen delar uppfattningen om att ett gemensamt europeiskt järnvägsområde behöver inrättas som innebär att tekniska, administrativa och rättsliga hinder avlägsnas. Det kvarstår ett antal hinder som delvis beror på att medlemsländerna inte har genomfört eller efterlever bestämmelserna i första järnvägspaketet på ett likvärdigt sätt och delvis på att de nationella marknaderna för järnvägstransporter inte öppnats fullt ut. Det kan därför krävas en ändring av befintlig EU-reglering. Det är därför angeläget att de initiativ som anges i bilaga 1 avsnitt 1.1 punkt genomförs.

För att industrin ska attraheras ytterligare att använda järnvägssystemet som transportväg är ledord som säkerhet, tillförlitlighet, attraktiva priser och

punktlighet viktiga förutsättningar. För att öka denna tillförlitlighet och prispress är det viktigt att industrin själva kan vara med i tågplaneprocessen som en aktör med rätt att söka och träffa avtal om kapacitet med infrastrukturförvaltaren. I sin tur kan industrin sedan välja operatör för uppdraget. I Sverige kan industrin eller annan organisation ansöka om tillstånd i form av auktorisation och får därmed den rätt att organisera järnvägstrafik som beskrivits ovan. Den möjligheten bör finnas även på europeisk nivå. Möjligheten för andra än järnvägsföretag att ansöka om och tilldelas tåglägen innebär att om operatören skulle gå i konkurs eller drabbas av andra problem med tillstånden säkras tåglägena och transporterna eftersom den auktoriserade har avtalet om kapacitet.

På järnvägsområdet är harmonisering och kontroll av utfärdandet av säkerhetsintyg av stor betydelse för att skapa ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Det pågår även ett arbete inom den Europeiska järnvägsmyndigheten (ERA) att få till stånd ett harmoniserat typgodkännande av fordon. Med ett sådant typgodkännande underlättas godkännandeprocessen. Är det nytillverkade fordonet av en viss typ så blir godkännandeprocessen enklare. Det finns även förslag på att stärka ERA:s roll på området järnvägssäkerhet, särskilt dess övervakning av åtgärder som vidtas av nationella säkerhetsmyndigheter och den progressiva harmoniseringen av dessa åtgärder. Inom ERA har man haft en "peer review" av järnvägssäkerheten och nu pågår det en "peer review" av godkännandeprocessen. Den erfarenhet som ERA har fått av dessa två peer review-genomgångar har föranlett ERA till att arbetet ska utföras på ett annat sätt i framtiden. Detta arbetssätt benämns "cross-auditing", och är ett utmärkt exempel på en resurseffektiv åtgärd för att åstadkomma harmonisering. Cross-auditing innebär förenklat att de nationella säkerhetsmyndigheterna under några dagar besöker varandra och granskar varandras arbetssätt för att lära av varandra och komma fram till "best practice". Sverige är med i det pågående arbetet och det är väsentligt för att hanteringen av säkerheten och driftskompatibiliteten blir lika i alla medlemsländerna vilket krävs på en gemensam järnvägsmarknad.

I flera rapporter där regleringsorganen i EU frågat järnvägsföretag om vad de största inträdesbarriärerna är för att ta marknadsandelar på järnvägstransportmarknaden är svaret godkännandeprocessen eller utfärdandet av säkerhetsintyg hos säkerhetsmyndigheten. Att initiativförslag för att komma tillrätta med detta problem genom harmonisering och att detta lyfts inledningsvis för en verklig inre marknad för järnvägstjänster, samtidigt som järnvägssäkerheten kan upprätthållas, välkomnas.

Säkrare transporter

Säkra transporter är en förutsättning för ett fungerande transportsystem och är, som framhålls i vitboken, av stor betydelse. Transportstyrelsen välkomnar därför ambitionerna på säkerhetsområdet.

Transportstyrelsen anser att det ur ett säkerhetsperspektiv är av stor vikt med tydliga och ändamålsenliga regler samt en hög efterlevnad av det befintliga regelverket. Att tillse att regelefterlevnaden är hög är betydelsefullt även ur ett konkurrensperspektiv. Innan nya regler införs är det dock Transportstyrelsen bedömning en samhällsekonomisk analys genomförs och att denna sedan kan utgöra en del av beslutsunderlaget vid genomförandet.

Transportstyrelsen ser positivt på förslaget om att gemenskapen ska utveckla ett säkerhetsorganisationssystem för europeisk luftfart som omfattar mål för och mätningar av säkerhetsnivån i syfte att identifiera risker och kontinuerligt öka säkerheten.

Transportstyrelsen ställer sig dock tveksam till om passagerarsäkerheten är särskilt eftersatt på sjöfartssidan, den statistik som finns tillgänglig såväl nationellt som globalt visar inte på att riskerna är särskilt höga för transporter till sjöss, tvärtom är dessa mycket låga.

Transporttjänsternas kvalitet, tillgänglighet och tillförlitlighet

Transportstyrelsen anser att det bör läggas stor vikt vid passagerares rättigheter. Det är dock viktigt att regleringen utformas på ett sätt som gör att den får en styrande effekt.

Multimodala transporter som medger enkla och effektiva byten av transportmedel, för såväl passagerare som gods, behöver utvecklas. För att förverkliga detta finns behov av effektiva multimodala länkar, behov av att upprätta förbindelser som saknas och att anlägga multimodala terminaler vid viktiga knutpunkter. Genom väl fungerande noder och system som på ett enkelt sätt medger omlastning kommer man att kunna se mer förpackat gods och containers m.m. För detta är en utbyggnad av kombiterminaler nödvändig. Transportstyrelsen anser mot denna bakgrund att förslagen om effektivare utnyttjande av transporter och infrastruktur genom bl.a. bättre trafikförvaltning måste utvecklas så att de är helt trafikslagsövergripande.

Transportstyrelsen gör bedömningen att det finns behov av utvecklingen av gemensamma fraktdokument som bör kunna underlätta intermodala lösningar vad gäller gods och minska transaktionskostnaden vid användningen av flera

olika trafikslag. Även vad avser försäkringar och ansvarighetsfrågor finns möjligheter att utveckla intermodala lösningar. Här måste dock beaktas att regelgivning förekommer även inom andra organ, t.ex. OTIF och olika FN-organ, vilket innebär att EU inte själv råder över detta. EU bör dock kunna bidra till att utveckla regelverket genomförslag från medlemsstaterna i berörda organ.

Transportstyrelsen anser därför att förslagen i Bilaga 1 avsnitt 1.5 är nödvändiga att genomföra.

Innovation för framtiden – teknik och beteende

Transportstyrelsen instämmer i att det krävs omställning och tekniskskifte inte bara i fråga om bränsle för att vi ska göra oss kvitt oljeberoendet.

Som nämnts tidigare i texten är det vidare nödvändigt att alla externa kostnader internaliseras. Prislappen för utnyttjandet av respektive trafikslag måste framgå för att en effektiv omställning ska kunna ske.

Det är vidare en direkt nödvändighet att utforma incitament och regler för att påskynda teknikutvecklingen samt att beakta åtgärder som underlättar för företagen att investera i ny teknik. Det kan handla om klara och tydliga regler och att vara proaktiv i regelutvecklingen för att möjliggöra och skapa förutsättningar för introduktion av ny teknik. En analys av kostnader och nyttor är i detta sammanhang viktigt och man måste ha en stor medvetenhet om att alltför detaljerade regler kan få negativa konsekvenser och motverka bl.a. innovation och tekniska utveckling.

Bränsle

Transportstyrelsen konstaterar att även om det inte enbart är på bränslesidan det krävs betydande tekniskskifte så är det dock nödvändigt med ett sådant för att bli kvitt oljeberoendet.

På sjöfartssidan kan gasdrift (LNG och/eller biogas) komma att fungera som ett mellansteg. För att främja utvecklingen av gasdrift och andra alternativa lösningar är det särskilt viktigt att investeringar sker i infrastruktur som möjliggör och underlättar en omställning. Det är även av stor vikt för att nå likartade konkurrensvillkor på en global nivå.

Det talas på många områden i vitboken om vikten av teknikutveckling inom fordonsområdet. Det är dock generellt inte så tydliga incitament som driver fram teknikutvecklingen för fordon på det sätt som vore nödvändigt om man ser att fordonsparken inom vägområdet ska vara utbytt till 2050. Transportstyrelsen

anser att det är en nödvändighet att utforma incitament och regler för att påskynda teknikutvecklingen. Med de incitament som finns i dagsläget är drivkraften inte tillräckligt stor för att medborgare eller företag som köper eller upphandlar fordon tydligare i första hand ska efterfråga fordon som drivs med fossilfria eller energieffektivare lösningar. Generellt sett är både diesel- och bensinpriserna inte tillräckligt kostsamma för att dessa bränslen helt ska undvikas, vilket kopplas till problematiken med transporterens samhällsekonomiska kostnader och internaliseringen av externa kostnader.

Stadsutveckling

Sverige har under de senaste decennierna satsat på att utveckla trafiksystemet i tätorter vilket har gett oss en bra position på det området. Det är därför viktigt att vi söker allianser med städer i Europa när det gäller stadsutveckling samt utveckling av effektiva och hållbara trafiksystem i tätortsmiljöer.

Transportstyrelsen konstaterar att intentionen i vitboken avseende bullerfrågan på väg- och järnvägssidan är god, men lösningarna är mer tveksamma. Ett exempel är distribution av varor i stadskärnor nattetid med lågbullrande fordon. Bullret kopplat till varudistributionsaktiviteter är inte bara en fråga om fordonets framförande, utan även om distributionsaktiviteter som lastning och lossning. Transportstyrelsen kan se negativa hälsoeffekter för såväl distributörer som boende. En analys av för- och nackdelar som ett förändrat distributionsmönster innebär behövs.

IT-verktyg

Utveckling av tekniska system som kan användas för logistiska ändamål utgör ett viktigt bidrag för ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem. Det är i detta sammanhang viktigt att se hur befintliga system kan merutnyttjas. Det kan exempelvis handla om att tillgängliggöra vissa data till näringarna så att de kan utveckla logistiksystem.

Det behövs kraftfulla IT-verktyg för att en avsändare eller mottagare av gods ska få veta var godset befinner sig under transporten. Även för passagerartrafiken är det väsentligt att informationen om var exempelvis ett tåg befinner sig i realtid görs tillgänglig.

Forskning

Transportstyrelsen instämmer i att forsknings- och utvecklingsarbetet i Europa är fragmenterat och kan behöva samordnas på vissa områden. Samtidigt vill styrelsen betona vikten av att behålla en bred ansats i detta arbete.

För att en omställning av transportsystemet ska komma till stånd med hjälp av nya tekniker anser Transportstyrelsen att det krävs mer medel för forskning och utveckling. De insatser som görs på området i dag kommer inte att vara tillräckliga.

Modern infrastruktur, smart prissättning och smart finansiering

Det är viktigt för Sverige och för svensk transportindustri att någon av EU: s moderna, hållbara och effektiva transportkorridorer finns som en transportled i vårt land. Det innebär möjligheter att praktiskt tillämpa moderna angreppssätt samt modern logistik och teknik. Korridorerna är en väsentlig del i vitbokens angreppssätt där ett samspel mellan innovation och styrmedel samt mellan teknik och beteenden etc. lyfts upp som viktiga angreppssätt. Idag ligger Sverige långt framme i detta område. T.ex. testas vägtåg på testbanor i Sverige. Det är viktigt att sådana lösningar tidigt kan användas i praktisk drift i Sverige så att viktiga erfarenheter kan vinnas.

I ett intermodalt transportsystem är fokus på resenären och transportköparen viktigt. Transportstyrelsen anser därför att ett tydligare mål kring framkomlighetsaspekten borde formuleras. Framkomlighetsgarantier kommer att vara minst lika viktiga i framtiden som idag och är det som till stor del kommer att vara avgörande för val av transportmedel både inom gods- och persontransport.

Transportstyrelsen välkomnar en ökad integrering av transportnäten. Transportstyrelsen konstaterar dock att vitboken tar upp skillnader mellan transportsektorerna i de östra respektive västra delarna av gemenskapen men övriga skillnader mellan medlemsländerna nämns inte. Det föreligger stora skillnader när det gäller befolkningstäthet och topologi mellan gemenskapens södra och norra delar. Den skillnaden påverkar förutsättningarna för trafikslagen och lämpliga trafiklösningar. Det gäller exempelvis frågan om snabbtåg, betydelsen av mindre regionala flygplatser osv.

För att skapa konkurrensneutralitet anser Transportstyrelsen det vara angeläget med ökad enhetlighet mellan trafikslagen vad gäller beskattning och avgiftssättning samt statliga subventioner. Det är nödvändigt att alla externa kostnader internaliseras för att åstadkomma en hållbar utveckling. Det är också viktigt att detta görs samtidigt inom samtliga transportslag så att obalanser inte skapas som sedan blir svåra att eliminera. Styrelsen anser att ekonomiska styrmedel kan, om de utformas rätt, vara av avgörande betydelse för att en omställning ska kunna ske på ett effektivt sätt. Exempel på det är rätt utformade kilometer/farledsavgifter.

Transportstyrelsen noterar att då järnvägen går genom tätbebyggelse så upplever de som bor nära järnvägen att den bullrar väldigt mycket. En teknisk specifikation för driftskompatibilitet för att minska bullret har tagits fram och har varit ikraft sedan mitten på 2006. Alla nya och modifierade järnvägsfordon ska följa denna specifikation. Beroende på att livslängden på ett järnvägsfordon är cirka 40 år så skulle det dröja innan hela järnvägsflottan har tystare bromsar. Initiativet i vitboken om att internalisera järnvägsbuller till 2010 har förutsättningar att skynda på den processen.

En särskild fråga att lyfta fram kring infrastrukturen är behoven för personer med nedsatt rörlighet. Vid byggande av ny infrastruktur och transportmedel måste det tas hänsyn till att personer med nedsatt rörlighet ska kunna använda de olika transporttjänsterna.

Alla ansträngningar bör därför göras för att de initiativ som föreslås i Bilaga I avsnitt 3.3 genomförs och att detta görs inom de tidsramar som där anges. En samhällsekonomisk investeringspolitik måste gå hand i hand med en samhällsekonomiskt effektiv prissättningspolitik. Fas II av prissättningsstrategin i avsnitt 3.3 är central för effektiviteten och konkurrenskraften i transportsystemet.

För att förbättra tillgängligheten i järnvägssystemet behövs enligt Transportstyrelsen stora investeringar i både infrastruktur och i rullande materiel. Intresset för järnvägstransporter av både passagerare och gods har ökat kraftigt under de senaste åren och det råder idag kapacitetsproblem på många järnvägslinjer i Sverige. För att få plats med den ökande trafiken så måste infrastrukturen byggas ut eller trafikstyrningen radikalt förändras på vissa områden.

Sverige har redan marknadsöppnat såväl gods- som persontrafiken inom järnvägsområdet och det har redan uppstått problem med kapacitetsbrist med nuvarande volymer. Ska godstrafiken och persontrafiken öka i den stora omfattning som färdplanen avser kommer det att krävas ökad omfattning av såväl underhåll som nybyggnation i järnvägsinfrastruktur och i terminaler.

En del av den framtida finansieringen föreslås ske med offentlig-privat samverkan (OPS). Sverige behöver analysera vad en sådan lösning innebär för den svenska infrastrukturens utveckling. Det är viktigt att Sverige analyserar och kommer med förslag till hur EU:s principer ska tillämpas i Sverige för att vi ska nå både europeiska och svenska mål. Instrument som säkerställer att resurser satsas i projekt med högst samhällsekonomisk avkastning behövs.

Vad avser väg- och järnvägssektorn kommer sannolikt flaskhalsar i transportsystemet att finnas oavsett hur mycket medel (offentliga såväl som privata) som investeras i infrastruktur. Därför behövs det harmoniserade, transparenta och konkreta tilldelningskriterier som kan avgöra kapacitetskonflikter på järnvägsnätet där samhällsekonomisk effektivitet ska vara ledordet. Dessa kan även utformas som ekonomiska styrmedel i tilldelningsprocessen (auktion). Ett komplement till detta är en avgift för trängsel (preventivt) som används inom delar av vägtransportsektorn redan idag. Detta är särskilt viktigt för godskorridorsinitiativet där redan exempelvis harmoniserad prissättning av infrastrukturen ska gälla.

För att utveckla sjöfarten är hamnarna av avgörande betydelse. Sverige har en lång kust och med rätt infrastruktur finns därför goda förutsättningar att utveckla kusttrafiken. Utvecklingen av en sådan trafik skulle bl.a. kunna utgöra ett medel för att avlasta järnvägen och bidra till att minska klimatpåverkan från transportsektorn.

Den externa dimensionen

Transportstyrelsen anser att en viktig åtgärd för att främja global handel och en bra konkurrens är att utvidga reglerna för den inre marknaden bl.a. genom arbetsinsatser i internationella organisationer. Som har framhållits tidigare är det även av stor vikt för det europeiska transportsystemets konkurrenskraft att vi arbetar för globala lösningar på exempelvis miljöfrågorna.

Transportstyrelsen är tveksam till ett fullvärdigt medlemskap för kommissionen i dessa organisationer. Det finns en risk att det kan komma att försvaga Europas ställning i organisationerna och även vara taktiskt olämpligt. En sådan ansökan bör i vart fall övervägas noga i varje enskilt fall. Transportstyrelsen vill understryka att EU har en viktig roll i ifrågavarande organisationer men då som summan av medlemsstaterna som agerar gemensamt och på ett trovärdigt sätt.

Detta ärende har beslutats av generaldirektören Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog stabschefen Mats Andersson, sakkunnige Anders Gradin, sjöfartssakkunnige Anders Hermansson, utredaren Henrik Sandén och juristen Anna Blomdahl, den senare föredragande.

Staffan Widlert