

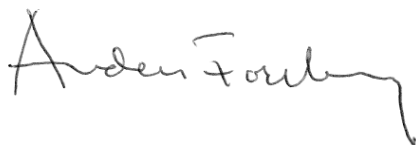
2009-10-22

Till Europeiska kommissionen  
[sg-national-parliaments@ec.europa.eu](mailto:sg-national-parliaments@ec.europa.eu)

Riksdagen har hänvisat kommissionens meddelande *Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrkt och användarvänligt transportsystem*, (KOM(2009) 279), till trafikutskottet för granskning.

Utskottet har redovisat sin granskning i utlåtande 2009/10:TU4 till kammaren. Beslut om utlåtandet fattades den 21 oktober 2009.

Utlåtandet bifogas.



Anders Forsberg  
Riksdagsdirektör



# Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem

---

## Sammanfattning

Utskottet redovisar i detta utlåtande sin granskning av Europeiska kommissionens meddelande Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem, daterat den 17 juni 2009 (KOM (2009) 279).

Syftet med meddelandet är det ska att utgöra diskussionsunderlag inför arbetet med en gemensam transportpolitik för perioden fram till 2020.

Sammanfattningsvis välkomnar utskottet att kommissionen genom meddelandet har berett olika intressenter möjlighet att på ett tidigt stadium i processen lämna synpunkter på de tankar och förslag som presenteras. I allt väsentligt instämmer utskottet också med kommissionens bedömningar.

I utlåtandet lägger utskottet stor vikt vid miljö- och klimatrelaterade frågor. Bland annat ser utskottet ett behov av att infrastrukturen, såväl den befintliga som den kommande, ska vara klimatsäkrad inför förväntade risker till följd av klimatförändringarna.

Utskottet framhåller samtidigt vikten av att skapa ett mer enhetligt transportsystem i Europa, där de olika trafikslagen är bättre samordnade till ett effektivt hållbart transportsystem. Vidare ser utskottet en fortsatt teknisk utveckling som ett viktigt medel för att påskynda övergången till ett samhälle med låga koldioxidutsläpp. Ny teknik bör kombineras med olika styrmedel, däribland ekonomiska, för att målen ska kunna nås.

I sammanhanget understryker utskottet betydelsen av att man i en gemensam hållbar transportpolitik beaktar de olika förutsättningar som råder i EU:s medlemsländer. För svensk del innebär detta långa avstånd, gles bebyggelse samt kallt klimat med snö- och isbelagd infrastruktur vintertid i flera regioner. Dessa förhållanden föranleder särskilda åtgärder och högre kostnader.

Utskottet menar också att Sverige på en rad områden har genomfört eller inlett projekt och satsningar som torde kunna tjäna som goda exempel i det fortsatta arbetet med en hållbar transportpolitik för EU.

I utlåtandet finns en motivreservation (s, v, mp).

# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	5
Ärendet och dess beredning .....	5
Bakgrund .....	5
Meddelandets huvudsakliga innehåll .....	5
Faktapromemoria .....	7
Utskottets granskning .....	8
Subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna .....	8
Inledning .....	8
Sveriges transportpolitik .....	8
Svenska mål inom transportområdet under Sveriges ordförandeskap .....	9
Den gemensamma transportpolitiken 2000–2010 .....	9
Tendenser och utmaningar .....	10
Politiska mål för hållbara transporter .....	10
Högkvalitativa säkra och trygga transporter .....	10
Ett väl underhållet och fullt ut integrerat nätverk .....	12
Miljövänligare hållbara transporter .....	13
EU bör leda utvecklingen av transporttjänster och transportteknik .....	13
Skydd och utveckling av humankapitalet .....	14
Smarta priser som trafiksignaler .....	14
Planering av transporter – förbättrad tillgänglighet .....	14
Strategier för hållbar transport .....	15
Infrastruktur – underhåll, utveckling och integrering av olika transportnät .....	15
Finansiering – finna resurser för hållbara transporter .....	17
Teknik – hur kan man påskynda övergången till ett samhälle med låga koldioxidutsläpp och leda utvecklingen i världen? .....	17
Rättslig ram – ytterligare liberaliserings- och konkurrensfrämjande .....	18
Åtgärd – utbildning, information och engagemang .....	19
Styrning – effektiva och samordnade åtgärder .....	19
Den externa dimensionen – nödvändigheten av att EU agerar samstämmt .....	20
Sammanfattande ställningstagande .....	22
Reservation .....	23
Meddelande om Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem – motiveringen (s, v, mp) .....	23

## Utskottets förslag till riksdagsbeslut

### **Meddelande om Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem**

Riksdagen lägger utlåtandet till handlingarna.

*Reservation (s, v, mp) – motiveringen*

Stockholm den 29 september 2009

På trafikutskottets vägnar

*Lena Hallengren*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Lena Hallengren (s), Jan-Evert Rådström (m), Oskar Öholm (m), Christina Axelsson (s), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Mahmood Fahmi (m) och Lars-Axel Nordell (kd).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

Kammaren har den 3 september 2009 hänvisat Europeiska kommissionens meddelande Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem (KOM(2009) 279) till trafikutskottet.

Meddelandet hade antagits av Europeiska kommissionen den 17 juni 2009. Därmed inleddes den konsultationsperiod som är tänkt att avslutas den 30 september 2009.

Utskottet har vidare mottagit Regeringskansliets faktapromemoria 2008/09:FPM142 "Future of Transport" – en framtida europeisk transportpolitik, daterad den 27 juli 2009. Dessutom har utskottet tagit del av de remissvar som inkommit med anledning av regeringens (Regeringskansliets) remiss av meddelandet. Vidare har regeringen anordnat en utfrågning i ämnet. Utskottet har beretts möjlighet att ta del av remissvaren.

Statsrådet med ansvar för infrastrukturfrågor, Åsa Torstensson, informerade utskottet den 29 september 2009 om meddelandet om hållbara framtida transporter.

## Bakgrund

Den 12 september 2001 lade Europeiska kommissionen fram en vitbok med titeln Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden.

Tilltagande trängsel, trafiktillväxt och behovet av att integrera transporterna i målet om en hållbar utveckling var de huvudsakliga frågor som behandlades i vitboken. Den innehöll inga lagförslag men däremot aviseras ett 60-tal förslag på åtgärder inom olika områden. Vitboken antogs våren 2002. Genom meddelandet Hållbara transporter för ett rörligt Europa – Halvtidsöversyn av EU-kommissionens vitbok från 2001 om den gemensamma transportpolitiken (KOM(2006) 314) uppdaterades vitboken i vissa avseenden.

Det nu framlagda meddelandet Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem (KOM(2009) 279) avses – tillsammans med de synpunkter som framkommer genom bl.a. konsultationsprocessen – utgöra viktiga utgångspunkter för den nya vitbok om transporter som kommissionen planerar att lägga fram under 2010 och som ska omfatta tiden fram till 2020.

## Meddelandets huvudsakliga innehåll

Meddelandet innehåller fyra huvudsakliga delar.

Inledningsvis redovisar kommissionen sin bedömning av de hittillsvarande resultaten av *den gemensamma transportpolitiken 2000–2010*. Särskilt pekar kommissionen på de frågor som återstår att hantera.

Vidare lämnar kommissionen en beskrivning av de *tendenser och utmaningar* inom transportsektorn som kommissionen bedömer har betydelse för utformningen av den framtida politiken på området. Siktet är här inställt på ända fram till 2050. De omvärldsfaktorer som tas upp är bl.a. åldrande befolkning, migration och inre rörlighet, miljöutmaningar och begränsad tillgång på fossila bränslen.

Strategiska mål för det medellånga perspektivet bör genomföras för att ta itu med de utmaningar som förutses uppstå inom sektorn. De främsta prioriteringarna anser kommissionen vara bättre integrering av olika transportslag för att förbättra transportsystemets effektivitet överlag, liksom en snabbare utveckling och tillämpning av ny teknik. Kommissionen framhåller särskilt att när politiken utformas måste detta ske utifrån transportanvändarnas och transportarbetarnas behov.

Kommissionen skisserar härefter sju tänkbara breda *politiska mål*. Dessa är följande:

- Högkvalitativa, säkra och trygga transporter.
- Ett väl underhållet och fullt ut integrerat nätverk.
- Miljövänliga/hållbara transporter.
- EU måste gå i bräschen för transporttjänster och transportteknik.
- Skydd och utveckling av humankapitalet.
- Smart prissättning för ökad effektivitet och bättre ”signalvärde”.
- Planering av transporter – förbättrad tillgänglighet.

Slutligen redovisas ett antal *strategier* för hur de tänkbara målen skulle kunna uppnås. Det handlar sålunda om vilka politiska instrument som kan komma i fråga. Förslagen är indelade efter följande rubriker:

- Infrastruktur – underhåll, utveckling och integrering av olika transportnät.
- Finansiering – finna resurser för hållbara transporter.
- Teknik – hur kan man påskynda övergången till ett samhälle med låga koldioxidutsläpp och leda utvecklingen i världen?
- Rättslig ram – ytterligare liberaliserings- och konkurrensfrämjande.
- Åtgärd – utbildning, information och engagemang.
- Styrning – effektiva och samordnade åtgärder.
- Den externa dimensionen – nödvändigheten av att EU agerar samstämigt.

## Faktapromemoria

I Regeringskansliets faktapromemoria ”Future of Transport” – en framtida europeisk transportpolitik (2008/09:FPM142) redovisas den preliminära svenska ståndpunkten avseende kommissionens meddelande Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem enligt följande.

Ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt europeiskt transportsystem är av grundläggande betydelse för Europas utveckling och välförhållanden. För att bidra till målsättningen med ett hållbart transportsystem prioriteras EU:s transportpolitik efter 2010 under det svenska EU-ordförandeskapet. Mot denna bakgrund välkomnas kommissionens meddelande och den debatt som förväntas följa.

Under rubriken Fortsatt behandling av ärendet anmäls vidare att meddelandet om den framtida europeiska transportpolitiken prioriteras under det svenska EU-ordförandeskapet. Bland de tänkta aktiviteterna nämns riktlinjedebatter och antagande av slutsatser inom ramen för ministerrådet.



# Utskottets granskning

## Subsidiaritets- och proportionalitetsprinciperna

Utskottet är positivt till en fortsatt utveckling av den gemensamma transportpolitiken. Sverige är såsom ett litet land med betydande utrikeshandel i hög grad betjänt av väl fungerande gränsöverskridande transporter.

I några fall tar kommissionen upp frågor där besluten ligger hos medlemsstaterna – på nationell, regional respektive kommunal nivå. Enligt utskottets mening hade det varit önskvärt att kommissionen tydligare hade markerat områden där man kan riskera att subsidiaritetsprincipen inte följs, och då också utvecklat skälen för sin bedömning. Generellt bör gälla att ansvarsfördelningen mellan gemenskapsnivå och nationell nivå bör bli så tydlig som möjligt. Med detaljstyrning genom EG-regler riskerar man suboptimering och ineffektivitet, till följd av bristande anpassning till lokala eller regionala förhållanden.

För sin del anser utskottet att främst frågor om urbanisering, en gemensam infrastrukturförvaltare och ett eventuellt institutionaliserat samstämmigt agerande i EU visavi internationella organ behöver analyseras närmare ur subsidiaritetssynpunkt.

## Inledning

### Sveriges transportpolitik

I Sverige har det nyligen genomförts en ny inriktning av transportpolitiken i syfte att åstadkomma ett hållbart transportsystem. Ett medel är att anlägga ett transportslagsövergripande arbetssätt. Arbetet har bedrivits i olika steg.

En förändrad *målstruktur* för transportpolitiken beslutades av riksdagen våren 2009. Det övergripande målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För att tydliggöra detta mål och förbättra styrningen och uppföljningen av det övergripande målet finns dels ett funktionsmål: ”Tillgänglighet”, dels ett hänsynsmål: ”Säkerhet, miljö och hälsa”.

En ny, sammanhållen myndighet, Transportstyrelsen, inrättades den 1 januari 2009. Dess uppgift är att ansvara för normgivning, tillsyn och tillståndsgivning inom järnvägstrafik, vägtrafik, sjöfart och luftfart. Myndigheten arbetar för att man ska uppnå god tillgänglighet, hög kvalitet samt säkra och miljöanpassade transporter inom alla transportslag.

Dessutom har regeringen hösten 2009 beslutat att bilda en ny myndighet för utveckling av det samlade transportsystemet. Den nya myndigheten, Trafikverket, ska inleda sitt arbete den 1 april 2010. Dess grundläggande uppdrag är att ur ett samhällsbyggnadsperspektiv skapa förutsättningar för att uppnå

- funktionalitet
- effektivitet
- hållbarhet i det samlade transportsystemet.

Vidare ska Trafikverket ansvara för bl.a. följande:

- en samlad trafikslagsövergripande långsiktig infrastrukturplanering för väg, järnväg, sjö och luft
- planering, byggande, drift och underhåll av de statliga vägarna och järnvägarna.

### **Svenska mål inom transportområdet under Sveriges ordförandeskap**

Målet för Sveriges EU-arbete på transportområdet är att medverka till att skapa ett långsiktigt hållbart och konkurrenskraftigt transportsystem i Europa. Ett väl fungerande transportsystem är en viktig förutsättning för att möta klimatutmaningen och för att stärka Europas ekonomi och konkurrenskraft.

## **Den gemensamma transportpolitiken 2000–2010**

### *Kommissionen*

Enligt kommissionens mening har den gemensamma transportpolitiken under perioden 2000–2010 varit i stort sett framgångsrik. Mer blygsamma resultat har åstadkommits i fråga om EU:s strategi för hållbar utveckling; det europeiska transportsystemet uppfyller alltså inte hållbarhetskraven.

### *Utskottet*

Enligt utskottets mening har EU-arbetet bedrivits på ett ändamålsenligt sätt, och ett stort antal rättsakter m.m. har bidragit – eller kan förväntas bidra – till effektivare, säkrare och mer miljövänliga transporter.

Generellt vill utskottet starkt understryka vikten av uppföljning och utvärdering av genomförda åtgärder. Särskilt på transportområdet är detta av betydelse då det ofta handlar om stora och kostsamma investeringar men också om andra insatser som har stor inverkan på samhällsstrukturen och flödena.

Liksom kommissionen anser utskottet att det framför allt är på miljö- och klimatområdena som mycket återstår. Arbetet med dels energieffektivitet inom transportsektorn, dels övergång till förnybara drivmedel har än så länge inte gett de resultat som kommissionen sade sig eftersträva i vitboken.

## Tendenser och utmaningar

### *Kommissionen*

Kommissionen redovisar ett antal huvudområden som förväntas få stor betydelse för transportsektorns utformning, såväl på lite kortare sikt som i ett längre perspektiv. De handlar om befolkningsmässiga frågor (åldersstruktur och rörlighet genom migration samt arbets- och turistresor m.m.), miljöutmaningar, minskad tillgång på fossila bränslen, urbanisering samt allmänna tendenser såsom ekonomisk tillväxt och geopolitiska förhållanden.

### *Utskottet*

Utskottet instämmer i allt väsentligt med kommissionen i beskrivningen av tendenser och utmaningar. Vad särskilt gäller avsnittet om urbanisering vill utskottet betona att det råder skiftande förhållanden i de olika medlemsstaterna och att detta också bör beaktas i en gemensam transportpolitik.

## Politiska mål för hållbara transporter

### **Högkvalitativa säkra och trygga transporter**

#### *Kommissionen*

En ökad efterfrågan på transporter i framtiden förutses. Det krävs en förbättring av transporternas kvalitet, däribland av den personliga säkerheten, färre olyckor, minskade hälsorisker, tillvaratagande av passagerares rättigheter och tillträde (tillgänglighet) till avlägsna områden (regioner).

I sammanhanget preciseras hithörande frågeområden såsom transportarbetarens arbetsvillkor, skyddet av personlig integritet och tillgänglighet för personer med minskad rörlighet.

#### *Utskottet*

### **Miljö- och klimatrelaterade aspekter**

En särskild aspekt – som kommissionen inte synes ha beaktat i tillräcklig grad – gäller de förändrade villkor som kommer att gälla till följd av klimatförändringarna. Arbetet inom transportsektorn måste även innefatta de klimatförändringar som medför t.ex. erosion och som står utom mänsklig påverkan. En särskild fokusering på sårbarhetsfrågor bör göras när det gäller såväl planerad som befintlig infrastruktur. I Sverige har en offentlig

utredning genomförts om klimat- och sårbarhetsfrågor: Sverige inför klimatförändringarna – hot och möjligheter (SOU 2007:60). I denna redovisas förväntade konsekvenser av klimatförändringar och extrema väderhändelser för bl.a. transportsystemet och telekommunikationerna. Översvämningar, ras och skred är exempel på händelser som redan inträffat i Sverige och som åstadkommit skador på transportinfrastrukturen. Med klimatförändringarna kan man förutse en ökad frekvens och svårare konsekvenser. Utredningens slutsats är att planeringen bör anpassas efter de framtida riskerna. Enligt utskottets mening bör man i den gemensamma transportpolitiken uppmärksamma frågan i än högre grad och verka för att ny infrastruktur byggs under hänsynstagande till dessa förväntade risker. Utskottet berör denna fråga även senare i utlåtandet (under rubriken Den externa dimensionen – nödvändigheten av att EU agerar samstämmt).

### **Trafiksäkerhet**

Sedan länge har *trafiksäkerhet* varit ett prioriterat område i svensk transportpolitik. Den s.k. nollvisionen, dvs. strävan efter att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken, antogs av riksdagen 1998. I sitt yttrande till EU-nämnden över kommissionens vitbok 2001 tog trafikutskottet upp frågan såsom en av hörnstenarna.

Arbetet har i Sverige också gett resultat, vilket visat sig bl.a. i statistiken. Under 2008 inträffade 4,3 dödsfall i trafiken per 100 000 invånare, vilket innebär att Sverige ligger i absoluta täten, internationellt sett. Enligt preliminär statistik för perioden september 2008– augusti 2009 (en rullande tolv månadersperiod) ligger Sverige på 339 dödsfall. Arbetet har koncentrerats till frågor om alkohol vid ratten, bältesanvändning och iakttagande av hastighetsgränser. Utöver alkohol orsakar användningen av andra droger och föräres trötthet allvarliga trafikolyckor. Frågan om införande av alkoholås i nya bilar har diskuterats i Sverige, och det kan noteras att den pågående utvecklingen har resulterat i såväl sänkta priser som en mer effektiv teknik för mätning av alkoholhalten i utandningsluften hos föraren.

Det är inte tillfredsställande att antalet trafikdödade i EU:s medlemsländer uppgår till närmare 40 000 personer per år. Utskottet ansluter sig till kommissionens uppfattning att det är viktigt med en uppföljningsstrategi när åtgärdsprogrammet för vägsäkerhet löper ut 2010. Strategin ska säkerställa att antalet dödsoffer på vägarna kan nedbringas kraftigt.

Enligt utskottets mening är det av yttersta vikt att det resultat som har uppnåtts på trafiksäkerhetsområdet inom gemenskapen inte bara vidmakthålls; arbetet bör prioriteras ytterligare.

### **Tillgänglighet till avlägsna regioner**

I den av riksdagen nyligen antagna transportpolitiska målhierarkin återfinns under målet tillgänglighet s.k. preciseringar. En av dessa går ut på att tillgängligheten ska förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder. I sammanhanget vill utskottet ta upp frågan om

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 transporthänseende.

### **Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning**

När det gäller frågan om tillgänglighet vill utskottet hänvisa till den av riksdagen antagna målhierarkin. För det s.k. tillgänglighetsmålet har ett antal preciseringar för uppfyllande av målet satts upp. Bland annat gäller att transportsystemet ska utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Transportsystemet – inte bara kollektivtrafiken – ska således vara användbart för alla.

### **Ett väl underhållet och fullt ut integrerat nätverk**

#### *Kommissionen*

Ett bättre utnyttjande av nätkapaciteten och av varje enskild parameter skulle på ett avgörande sätt kunna bidra till att minska trafikträngseln, utsläppen av föroreningar och antalet olyckor.

#### *Utskottet*

Trafikutskottet ansluter sig till fullo till kommissionens förhållningssätt. Det finns en stor potential för effektivisering av transportsystemet på en rad olika plan. I Sverige har detta kommit till uttryck genom att bl.a. avlägsnande av flaskhalsar på väg- och järnvägssträckor utgör en av prioriteringarna i infrastrukturpolitiken. Vidare är underhållsåtgärder ett viktigt inslag i denna politik. Detta förhållningssätt är i linje med den s.k. fyrstegsprincipen. Vid behov av ny kapacitet på väg eller järnväg ska åtgärderna analyseras i följande fyra steg:

1. åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt
2. åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintliga väg- eller järnvägsnät eller av fordon
3. begränsade ombyggnadsåtgärder
4. nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Syftet är således att analysera om man kan effektivisera användningen av den befintliga infrastrukturen innan man använder resurser för att bygga nytt.

## **Miljövänligare hållbara transporter**

### *Kommissionen*

Transportverksamheternas önskade miljöeffekter kommer att kräva ytterligare åtgärder, i synnerhet vad avser buller, luftförorenande utsläpp och utsläpp av växthusgaser. Även vid infrastrukturutbyggnad bör hållbarhetsfaktorer, såsom marktillgång och biologisk mångfald, beaktas.

### *Utskottet*

Utskottet konstaterar att miljö- och klimatproblemen hör till de frågor som den nuvarande gemenskapspolitiken på transportområdet inte lyckats bemästra i enlighet med vad som uttalades i 2001 års vitbok. Utskottet gör samma bedömning som kommissionen att samtliga hållbarhetsfaktorer bör beaktas. Enligt utskottets mening är frågor om kollektivtrafikens potential att effektivt bidra till minskade miljöstörningar i transporterna inte tillräckligt väl belysta i meddelandet. Utskottet återkommer till detta senare i utlåtandet. I sammanhanget vill utskottet även påminna om vikten av att reducera vattenförorenande utsläpp, såsom olja och barlastvatten.

Av stor vikt är vidare att åtgärderna är vetenskapligt baserade. Som kommissionen anför är det också nödvändigt med uppföljningar och utvärderingar i framtiden.

## **EU bör leda utvecklingen av transporttjänster och transportteknik**

### *Kommissionen*

Enligt kommissionens mening kommer teknisk innovation vara av avgörande betydelse för en lösning av transportproblemen. Det hänvisas till ITS, ERTMS och SESAR, stödd av satellitnavigeringssystemet Galileo. Budskapet är att innovativ fordonsteknik kan minska utsläppen och oljeberoendet samt öka komforten. Kommissionen anger vidare att bevarandet och befästandet av EU:s redan nu världsledande roll inom många transportområden är en viktig faktor för att bevara den totala konkurrenskraften inom EU:s ekonomi och även erbjuda transportekonomin möjligheter att komma in på nya och växande marknader.

### *Utskottet*

Enligt utskottets mening 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. Som framgår av det följande lägger utskottet även vikt vid ökad användning av ekonomiska styrmedel. Utskottet menar att ny teknik bör kombineras med olika styrmedel, däribland ekonomiska, för att målen ska kunna nås.

Utvecklingsverksamheten inom transportområdet har vidare – som kommissionen påpekar – stor potential att vara eller förbli ledande inom området. Frågan har i hög grad bäring på frågan om tillväxt och sysselsättning. Utskottet ställer sig bakom kommissionens tankar om att man i större utsträckning bör investera i forskning och utveckling.

## **Skydd och utveckling av humankapitalet**

### *Kommissionen*

I meddelandet lyfts även fram vad som benämns humankapitalet, dvs. alla dem som arbetar inom transportsektorn. Kommissionen förutser en rad strukturella förändringar med åtföljande effekter på antalet sysselsättnings-tillfällen.

### *Utskottet*

Arbetet inom transportsektorn är till sin natur i hög grad gränsöverskridande. Enligt utskottets mening är det angeläget att strukturförändringar med förväntade sysselsättningseffekter följs och analyseras på EU-nivå och att hög beredskap iakttas när det gäller att förutse sådana förändringar. Där- emot, menar utskottet, bör de enskilda åtgärderna vidtas i de enskilda medlemsstaterna.

## **Smarta priser som trafiksignaler**

### *Kommissionen*

Kommissionen anför att det inte går att uppnå ekonomisk effektivitet utan att prisnivån återspeglar samtliga de kostnader som brukaren förorsakar. Transportsystemet i synnerhet skulle dra fördel av en prissättning som ger rätt signaler.

### *Utskottet*

Utskottet lägger stor vikt vid användandet av prisinstrumentet på ett sätt som påverkar valet av olika transportsätt. Priset kan vara ett effektivt styr- medel, men det är också flexibelt i den meningen att det kan anpassas relativt enkelt så att man uppnår den eftersträlvade optimaliteten. Samtidigt är det viktigt att beakta andra faktorer såsom regionalpolitiska och fördel- ningspolitiska konsekvenser.

## **Planering av transporter – förbättrad tillgänglighet**

### *Kommissionen*

Utvecklingen mot en koncentration av olika slags verksamheter har, enligt kommissionens mening, medfört en hel del ”påtvungad” rörlighet på grund av försämrade tillgänglighet. Kommissionen anser att när beslut fattas om

markanvändning eller lokalisering bör myndigheter och företag beakta konsekvenserna av de val som görs när det gäller kundernas och de anställdas transportbehov utöver godstransporterna.

Vidare kan transportbehoven minska genom ökad virtuell tillgänglighet med hjälp av IT. Kommissionen menar att det ännu finns outforskade möjligheter att ersätta resandet.

### *Utskottet*

Utskottets grundläggande inställning är 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 mer framsynt samhällsplanering i övrigt, t.ex. i urbana miljöer, är självklart också angelägen. Detta är dock ett område som medlemsstaterna själva råder över.

## Strategier för hållbar transport

Under detta avsnitt presenterar kommissionen förslag om hur tillgängliga politiska instrument skulle kunna användas för att förverkliga de tidigare angivna politiska målen.

### **Infrastruktur – underhåll, utveckling och integrering av olika transportnät**

#### *Kommissionen*

För att transportsystemet ska fungera optimalt krävs att alla enskilda delar i nätet är fullt ut integrerade och driftskompatibla samt att de olika transportnäten är sammankopplade med varandra. Utvecklande av intermodala transporter och s.k. gröna korridorer förordas.

Vidare anføres att gemensamma metoder, uppgifter och indikatorer bör användas vid utvärdering av infrastrukturprojekt.

Informationssystem är av stor betydelse för att få överblick över komplexa transportkedjor. Transporthandlingar och biljetter bör hanteras elektroniskt och på ett enhetligt sätt. Samtidigt ska behovet av skydd av personuppgifter tillgodoses.

### *Utskottet*

#### **Planering**

Utskottet ansluter sig till vad kommissionen anför om vikten av ett transportslagsövergripande synsätt vid infrastrukturplanering. En integrering fullt ut av transportslagen och transportnäten är angelägen. Likaså bejaktar



utskottet vad som anförs om knutpunkter och intermodala plattformar för optimering av passagerar- och godstrafiken. Utskottet finner det också motiverat med ett effektivare infrastrukturutnyttjande, t.ex. genom ”smarta” prioriteringsregler eller särskilda godstransportkorridorer. Särskilt förespråkar utskottet s.k. gröna korridorer som ett sätt att begränsa trafikens negativa miljöeffekter och minska trängseln, samtidigt som konkurrenskraften ökas. I Sverige bedrivs ett arbete med denna inriktning inom ett nyinrättat organ, Logistikforum. Enligt utskottets uppfattning kan EU:s transportpolitik utvecklas genom internationella partnerskap som skapar gröna transportkorridorer till och från Norden. Detta system skulle, enligt utskottets mening, kunna tjäna som exempel i EU-sammanhang.

Som kommissionen anför är ny infrastruktur dyr. Det har också visat sig vara svårt att få träffsäkerhet i kalkylerna, och inte sällan underskattas kostnaderna. Att i första hand undersöka möjligheten till ett optimalt utnyttjande av befintliga anläggningar är därför rationellt. Utskottet finner att den s.k. fyrstegsprincipen (se i det föregående) som tillämpas i Sverige kan tjäna som modell i detta sammanhang. Utskottet vill också betona vikten av att använda upphandlingsinstrumentet för ett mer effektivt byggande.

Som nämnts tidigare finner utskottet att frågor om kollektivtrafikens potential inte har belysts i tillräcklig omfattning. En väl planerad och utbyggd kollektivtrafik kan bidra till ett minskat bilberoende. Kollektivtrafik är ett jämförelsevis energisnålt och klimatvänligt sätt att tillgodose behov av rörlighet. I Sverige har kollektivtrafikbranschen och andra intressenter tagit ett initiativ som går ut på att andelen resor som företas med kollektivtrafik ska fördubblas. Detta initiativ kan utgöra ett exempel för andra medlemsländer på hur kollektivtrafiken kan utvecklas.

Beträffande vad som kan göras åt trafikutvecklingen i Europas städer återkommer utskottet till frågan senare i utlåtandet (under rubriken Styrning – effektiva och samordnade åtgärder).

Generellt finner utskottet det motiverat att infrastrukturplanering inte görs i ett transportpolitiskt vakuum utan att det sätts in i ett större sammanhang.

### **Utvärdering**

Utskottet vill – liksom kommissionen – betona vikten av utvärderingar av gjorda satsningar. Sådana utvärderingar bör utföras med enhetliga modeller och indikatorer och baseras på jämförbara och relevanta faktorer.

### **Informationssystem**

Utskottet ansluter sig till vad kommissionen anført om elektronisk hantering av transporthandlingar och biljetter med inriktningen att åstadkomma enhetlighet inom gemenskapen. Enligt utskottets mening finns en stor potential för effektivisering på dessa områden, till nytta för såväl person- som godstrafik.

## **Sjöfartens roll**

Som kommissionen anför har sjöfarten en stor potential att bidra till hållbara transporter. Utskottet konstaterar att utnyttjandet av sjöfarten hittills inte har kommit långt men räknar med att genomförandet av EU:s sjöfartspolitik fram till 2018 ska innebära den kraftsamling som behövs.

## **Finansiering – finna resurser för hållbara transporter**

### *Kommissionen*

En omfattande och samordnad finansiering kommer att behövas för en långtgående översyn av transportsystemet för att nå målet om ett samhälle med låga koldioxidutsläpp. Kommissionen utvecklar ett resonemang som går ut på att finna finansieringskällor som alternativ till statsfinansiering och förutser att transportsektorn successivt kommer att bli mer självfinansierande.

Enligt kommissionen efterlevs inte alltid principen om att ”förorenaren betalar”. Kommissionen hänvisar till sitt förslag om en strategi för stegvis internalisering av externa kostnader för samtliga transportmedel.

### *Utskottet*

Utskottet anser i likhet med kommissionen att externa kostnader bör internaliseras i större utsträckning och med utgångspunkt i marginalkostnadsprissättning. Åtgärder i transportsystemet ska, enligt utskottets mening, vara samhällsekonomiskt lönsamma samtidigt som även regionalpolitiska och andra faktorer bör ingå i en totalbedömning.

Såväl styrande som finansierande avgifter behövs för att man ska kunna möta de utmaningar som finns. Det är av vikt att avgiften inte är så hög att den nya infrastrukturen underutnyttjas eller att den medverkar till en omfördelning av trafik till kringliggande, sämre vägnät.

## **Teknik – hur kan man påskynda övergången till ett samhälle med låga koldioxidutsläpp och leda utvecklingen i världen?**

### *Kommissionen*

Mot bakgrund av befolkningsutvecklingen och det ökade bilägandet finns ett tvingande behov av att finna tekniska lösningar för lägre eller inga fordonsutsläpp och utveckling av alternativa lösningar för hållbara transporter.

### *Utskottet*

Utskottet delar uppfattningen om vikten av teknisk utveckling som ett medel att påskynda övergången till ett samhälle med låga koldioxidutsläpp. EU bör också kunna bana väg för hållbar rörlighet (tillgänglighet) även i andra delar av världen, t.ex. genom teknikexport.

I sammanhanget vill utskottet framhålla betydelsen av att vissa tekniska lösningar inte otillbörligt främjas på bekostnad av andra. Tillgängliga åtgärder bör komma i fråga för att säkerställa teknikneutralitet. Fastställandet av öppna standarder är ett av de viktigare leden i detta arbete.

Utskottet konstaterar i likhet med kommissionen att mycket återstår att göra för att påskynda integrationen av redan tillgänglig teknik i transportsystemen.

## **Rättslig ram – ytterligare liberaliserings- och konkurrensfrämjande**

### *Kommissionen*

Kommissionen anför att den av EU inledda liberaliseringen av marknaden visat sig vara framgångsrik när den är mer långtgående. Delvis liberaliserade marknader kan däremot råka ut för att operatörer som agerar i skyddade miljöer subventionerar sin verksamhet på liberaliserade marknader.

Den rättsliga ramen måste också innefatta en harmonisering av miljökraven samt skydd av arbetstagarnas villkor och användarnas rättigheter, menar kommissionen.

### *Utskottet*

Utskottet instämmer i vad kommissionen anför om vikten av såväl harmoniserade regler som förenkling i övrigt när det gäller regelgivning och den administrativa tillämpningen av reglerna. Alltjämt är företag inom transportbranschen i hög grad belastade av en onödigt omfattande byråkrati, vilket kan verka hämmande för gränsöverskridande transporter. Exempelvis skulle digitala fraktsedlar innebära stora effektivitetsvinster för företagen.

När det gäller förslaget om en gränsöverskridande infrastrukturförvaltare är utskottet mer tveksamt. De problem som kvarstår när det gäller dessa frågor borde kunna lösas genom ett mellanstatligt samarbete.

I detta sammanhang vill utskottet ta upp frågan om cabotage, såväl till lands som till sjöss. Att tillåta cabotage medför miljöfördelar i form av ett minskat antal tomma lastbilar. Vidare kan det innebära en sänkt kostnadsnivå för transporterna. Ett säkerställande av kvalitets-, miljö- och säkerhetskraven och av likartade konkurrensvillkor förutsätter emellertid ett tydligt regelsystem och en enhetlig tillämpning.

Utskottet instämmer med kommissionen i att lagstiftningen ska vara utformad så att konkurrens på lika villkor garanteras samtidigt som det inte görs avkall när det gäller säkerhet, miljöskydd och hälsa.

## **Åtgärd – utbildning, information och engagemang**

### *Kommissionen*

För att påverka konsumentbeteendet och underlätta val för hållbar rörlighet anger kommissionen utbildning, information och kampanjer som verktyg.

### *Utskottet*

Utskottet anser att öppenhet i processerna är en förutsättning för acceptans hos allmänheten och övriga intressenter när det gäller transportpolitiska beslut. Öppenhet och dialog är också ett arbetssätt som ska präglade planeringsarbetet i Sverige och som har uppfattats som positivt av de berörda.

Utbildning, information och kampanjer kan ingå i en sådan strategi, men man bör inte ha alltför stora förväntningar om ändrat beteende från allmänheten enbart till följd av sådana insatser.

## **Styrning – effektiva och samordnade åtgärder**

### *Kommissionen*

Transportsektorn kan utvecklas endast om beslutsfattarna är i stånd att tillhandahålla en rimlig planering, nödvändig finansiering och ett för marknadsaktörerna anpassat regelverk.

Kommissionen pekar ut två områden där fördelarna med effektiva samordningsåtgärder – utöver vad som är vanligt på EU-nivå – är värda att nämna, nämligen dels standarder och driftskompatibilitet, dels problemen i städerna.

### *Utskottet*

Såvitt gäller den förstnämnda frågan kan utskottet för sin del se fördelar med en samordning på EU-nivå vid utarbetande av standarder och driftskompatibilitet. Hithörande frågor har utskottet kommenterat i samband med sitt utlåtande över vitboken Moderniserad IKT-standardisering i EU – Vägen framåt (KOM(2009) 324). Utskottet framhåller standardiseringens betydelse, inte minst inom informations- och kommunikationsteknikens område (IKT), och är positivt till kommissionens initiativ att se över och modernisera den europeiska IKT-standardiseringen. Utskottet underströk behovet av att understödja en fortsatt positiv utveckling för informations-samhället. Liksom kommissionen ansåg utskottet det angeläget att bl.a. principerna om öppenhet, konsensus, balans och insyn tillämpas i standardiseringsprocessen. Vidare sade sig utskottet dela kommissionens åsikt om behovet av att inom EU kunna ta vara på och bygga vidare på det standardiseringsarbete som i dag bedrivs på annat håll än inom de europeiska standardiseringsorganen, förutsatt att bl.a. nämnda principer följs i standardiseringsprocessen.

Vad härefter gäller problemen i städerna som ett område för samordningsåtgärder vill utskottet hänvisa till sitt utlåtande 2007/08:TU5 över grönboken Mot en ny kultur för rörlighet i städer (KOM(2007) 551).

Utskottet välkomnade kommissionens grönbok om vad som kan göras åt trafikutvecklingen i Europas städer. För omställningen av stadstrafiken till ett klimatmässigt hållbart transportsystem krävs en rad strategiska insatser som förutsätter en bred samsyn. Utskottet såg dock inte det som ändamålsenligt som en konsekvens av subsidiaritetsprincipen och svensk transportpolitik att EU engagerar sig i olika genomförandefrågor för hur stadstrafiken bör utformas i Europas städer. Sådana åtgärder hanteras mer lämpligt inom medlemsstaterna med hänsyn till gällande ansvarsförhållanden och vikten av att trafikbeslut fattas i så decentraliserade former som möjligt.

Enligt utskottets mening bör EU i stället söka främja transportfrågor som har en mer tydlig gemenskapsdimension och därigenom vinna ökad effektivitet, slagkraft och legitimitet. Som exempel på frågor där ett vidgat europeiskt samarbete kan spela en viktig roll nämnde utskottet utveckling av mål och mötesplatser för kunskapsutbyte, insatser när det gäller forskning och utveckling samt spridning av kunskap och metodutveckling när det gäller samhällsplaneringens betydelse för ett effektivt trafiksystem där kollektivtrafik ingår som en integrerad del. Gemenskapens insatser kan därmed i stället för styrande bli stödjande och främja en ändamålsenlig uppgiftsfördelning mellan EU och dess medlemsstater, menade utskottet. För sin del var utskottet berett att på parlamentarisk nivå aktivt främja ett sådant kunskapsutbyte.

## **Den externa dimensionen – nödvändigheten av att EU agerar samstämmt**

### *Kommissionen*

Kommissionen konstaterar att transportsektorn alltmer blir internationell och hävdar att detta innebär att den gemensamma transportpolitiken måste vara internationellt inriktad för att man ska kunna fortsätta processen med integrering med grannländerna och lyfta fram Europas ekonomiska intressen och miljöintressen globalt.

Utvecklingen av det regionala huvudtransportnätet i sydöstra Europa är av stor betydelse för stabiliteten och det ekonomiska väståndet där. EU:s transportförbindelser med de östliga grannländerna omfattar även planer på utvidgning av TEN-T-nätet.

Vidare anförs att EU redan i dag globalt sett är en viktig normgivare. Särskilt viktig anges EU:s roll vara när det gäller sjö- och luftfart; för att kunna bevara sin framträdande roll på dessa områden under de kommande fyrtio åren måste EU agera samstämmt i de sammanhang då regeringar, företagsledare och lagstiftare samlas på det internationella planet.

*Utskottet***TEN-T-nätet**

Utskottet vill för sin del framhålla att TEN-T bör utgöra ett trafikslagsövergripande transportnät för att förbättra förutsättningarna för effektivare samverkan mellan trafikslagen. Vidare ansluter sig utskottet till kommissionens inställning att de europeiska transportnätverken bör utvecklas till transportkorridorer som på ett effektivt sätt kan knyta såväl länderna inom EU som EU-länderna och deras grannländer närmare varandra.

Utskottet har berört hithörande frågor i sitt utlåtande (2008/09:TU10) över kommissionens grönbok Transeuropeiska transportnät (TEN-T): En översyn av strategin (KOM(2009) 44). I utlåtandet betonade utskottet att transportsystemet måste bli mer miljövänligt. Medel måste satsas på klimatsmarta lösningar, anförde utskottet. Särskilt betonade utskottet behovet av insatser även för att klimatsäkra infrastrukturen inför kommande klimatförändringar. Vad gäller nya infrastrukturprojekt framhöll utskottet det angelägna i att redan i planeringsfasen ta hänsyn till de problem som kan förväntas uppstå på grund av de befarade klimatförändringarna.

Bland de möjliga lösningar för den fortsatta utvecklingen av TEN-T som kommissionen identifierat ställde sig utskottet bakom det alternativ där strukturen består av dels ett övergripande nät, dels ett stomnät med bl.a. ett geografiskt definierat prioriterat nät. Enligt utskottets mening bidrar ett sådant sammankopplat nätverk till att skapa ett sammanhängande transportsystem där viktiga hamnar, vägar, järnvägar, sjöfartsleder och flygplatser kan bindas samman till ett sammanhållet, effektivt och hållbart internationellt transportnät. I sitt utlåtande bekräftade utskottet vidare vikten av att bland de prioriterade initiativen inom TEN-T även fortsättningsvis inbegripa *såväl* den nordiska triangeln, som med järnvägar och vägar sammanbinder Stockholm, Köpenhamn, Oslo och Helsingfors, som sjömotorvägarna, som syftar till att effektivisera transportsystemen inom EU genom utveckling av bl.a. hamninfrastruktur och infrastruktur i anslutning till hamnar från både land- och sjösidan. Utskottet framhöll vidare behovet av att också prioritera transportkorridoren norra axeln, som länkar samman de nordliga delarna av Sverige, Norge, Finland och Ryssland, och den bottniska korridoren, dvs. den nordsydliga transportkorridoren som förbinder Barentsområdet i norra Sverige och Finland med ländernas södra delar och därifrån vidare ut i Europa.

I dagarna har riksdagen mottagit en skrivelse från kommissionen med anledning av utlåtandet över grönboken om TEN-T. Kommissionen anför att klimatmålen bör bli centrala för den framtida TEN-T-politiken och att en genuint EU-inriktad strategi bör utarbetas.

### **Samstämmigt agerande från EU:s sida**

När det gäller kommissionens tankar om ett samstämmigt agerande från EU:s sida i internationella sammanhang anser utskottet att ett samordnat agerande kan och bör ske utan att medlemsländerna överlåter åt kommissionen att ensam företräda länderna, t.ex. i IMO eller ICAO. Utskottet menar att en sådan ordning skulle strida mot subsidiaritetsprincipen.

Ett tydligare europeiskt ledarskap i transportfrågorna är i sig avgörande för att åstadkomma nödvändiga beslut och genomföra beslutade åtgärder. Detta behöver inte åstadkommas genom kommissionen utan snarare genom en tätare europeisk samverkan på transportområdet. Det är angeläget att detta arbete syftar till att säkerställa konkurrens på lika villkor och att bättre utnyttja kapaciteten inom de olika transportslagen.

### **Sammanfattande ställningstagande**

Sammanfattningsvis välkomnar utskottet att kommissionen genom meddelandet har berett olika intressenter möjlighet att på ett tidigt stadium i processen lämna synpunkter på de tankar och förslag som presenteras. I allt väsentligt instämmer utskottet också i kommissionens bedömningar.

I utlåtandet lägger utskottet stor vikt vid miljö- och klimatrelaterade frågor. Bland annat ser utskottet ett behov av att transportinfrastrukturen, såväl den befintliga som den kommande, ska vara klimatsäkrad inför förväntade risker till följd av klimatförändringarna.

I detta sammanhang vill utskottet dock särskilt understryka vikten av att de olika förutsättningar som råder i EU:s medlemsländer beaktas i en gemensam hållbar transportpolitik. För svensk del innebär långa avstånd, gles bebyggelse och kallt klimat med snö- och isbelagd infrastruktur vintertid i flera regioner särskilda åtgärder och kostnader.

Utskottet menar också att Sverige på en rad områden har genomfört eller inlett projekt och satsningar som torde kunna tjäna som goda exempel i det fortsatta arbetet med en hållbar transportpolitik för EU.

## Reservation

### **Meddelande om Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem – motiveringen (s, v, mp)**

av Lena Hallengren (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Pia Nilsson (s) och Karin Svensson Smith (mp).

#### *Ställningstagande*

Vi är i stora delar överens med majoriteten i utskottet när det gäller synpunkterna på kommissionens meddelande Hållbara framtida transporter – Ett integrerat, teknikstyrt och användarvänligt transportsystem. I två avseenden vill vi dock framföra avvikande uppfattning enligt följande.

#### **Skydd och utveckling av humankapitalet**

Vi ser positivt på att frågan om arbetsmiljö och arbetsvillkor behandlas i meddelandet; detta område är en viktig förutsättning för att transportsystemet ska kunna vara såväl effektivt som säkert. Det är givetvis också av stor vikt att frågan om de sociala villkoren för de transportanställda ges en central roll i en gemenskapsbaserad transportpolitik. Det är helt oacceptabelt att företag i de olika medlemsstaterna ska kunna konkurrera med låga löner och dåliga arbetsvillkor i övrigt. I ett eventuellt fortsatt liberaliseringsarbete måste särskilt de transportanställdas situation beaktas, så att alla möjligheter till social dumpning elimineras. I sammanhanget bör man också uppmärksamma vikten av en effektiv kontroll i medlemsstaterna så att det kan säkerställas att alla gällande bestämmelser efterlevs.

#### **Planering av transporter – förbättrad tillgänglighet**

Trafik är inget självändamål. Trafiken måste således organiseras så att den fyller medborgarnas och näringslivets behov, samtidigt som detta underordnas samhällsmålen om klimatanpassning, trafiksäkerhet m.m.