

6 Kombiterminaler

- Ett antal strategiska kombiterminaler bör pekas ut.
- Terminalhuvudmännen får ta ställning till om de vill ingå i det strategiska kombiterminalnätet och ansluta sig till de villkor som följer av detta.
- Staten bör genom Banverket ta ansvar för drift och underhåll samt för investeringar i spåranslagningarna och hårdgjorda ytor i dessa terminaler.
- Banverket bör fördela spårkapaciteten i de strategiska terminalerna och prissätta nyttjandet med utgångspunkt från kortsiktig samhällsekonomisk marginalkostnad.
- De strategiska terminalerna bör utpekade som riksintresse.
- Ett stöd till intermodala demonstrationsprojekt bör införas.

6.1 Vårt arbete med terminalfrågan

Terminaler och terminalhantering finns inom samtliga fyra trafikslag. De terminaler som har störst betydelse i ett intermodalt perspektiv är hamnar och terminaler där järnväg och väg möts, så kallade kombiterminaler.

I avsnitt 2.5 har vi tidigare utvecklat våra resonemang vad gäller utpekandet av strategiska noder. De utgångspunkter som vi tog upp där är generella och går därför och applicera på både hamnar och kombiterminaler. I kapitel 4 behandlades hamnfrågan, och förslagen i detta kapitel gäller därför endast kombiterminaler. I hamnkapitlet konstaterade vi dock att allt fler kombiterminaler väljer att etablera sig inom eller i nära anslutning till hamnar, och detta är en utveckling som enligt vår uppfattning är mycket positiv för intermodaliteten. Följaktligen är några av de kombiterminaler som tas upp i detta kapitel belägna i hamnar.

I våra direktiv sägs följande om terminalfrågan:

... skall särskilt behovet av omlastningsmöjligheter vid strategiska knutpunkter kartläggas, liksom fördelningen av ansvaret för sådana anläggningar. Delegationen skall lämna förslag till hur staten kan delta i en utveckling där terminaler finns varaktigt tillgängliga och kan utvecklas. ... Delegationen skall belysa hur ansvaret för terminalerna bör fördelas och vilka principer för avgiftsättning, konkurrens osv. som bör råda för att främja samverkan mellan trafikslagen.

Vi har i vårt arbete med att analysera hur staten genom ett ökat engagemang i terminalfrågan kan främja intermodaliteten valt att belysa följande frågeställningar:

- utpekande av strategiska terminaler där staten tar ett särskilt ansvar för viss infrastruktur och för den fysiska planeringen
- omlastningsstöd
- investeringar och underhåll i anslutande infrastruktur
- stöd till demonstrationsprojekt.

Den första Godstransportdelegationen ansåg att staten har flera roller vad gäller godsterminalnätet. Genom sin roll som infrastrukturhållare för anslutningar till och från terminalerna var det enligt den första delegationen nödvändigt med en prioritering av de mest centrala naven i det svenska godstransportnätet. Delegationen föreslog därför att den grundläggande infrastrukturen vid ett begränsat antal terminaler, som har betydelse för huvudgodsstråkens funktion, skulle tillhandahållas på neutralt sätt av staten medan terminaloperationen skulle skötas av separata terminalbolag.

Järnvägsutredningen har i sitt huvudbetänkande¹ redogjort för sin syn på intermodala terminaler. Man förutser en utveckling där bristande lönsamhet i terminaler leder till att de stora terminalerna tenderar att bli större samtidigt som de mindre terminalerna försvinner. Utredningen menar att denna utveckling kommer att leda till en terminalstruktur som inriktas på två typer av terminaler. Den ena typen är fullserviceterminaler där man förutom omlastning även erbjuder lagring och vidareförädling av gods. Den andra typen av terminaler beskriver man som lastplatser där fasta anläggningar till största delen saknas. Vad som erbjuds där är en hårdgjord yta, där man med till exempel gaffeltruckar under enkla förhållanden kan lasta om gods. Järnvägsutredningen föreslår att ett trafikslagsövergripande program tas fram för den framtida

¹ *Järnväg för resenärer och gods* (SOU 2003:104).

inriktningen av terminalstrukturen. Ett sådant program bör vara förankrat i samtliga trafikverk och kopplas ihop med den övergripande infrastrukturplaneringen. Staten bör då vara tydlig och lyfta fram de noder och stråk som man i sin egenskap av infrastrukturförvaltare har för avsikt att satsa på.

Railcombi har i en skrivelse till Banverket i november 2003 redogjort för sin syn på terminalfrågan. Utgångspunkten är att om den intermodala trafiken skall kunna öka sin konkurrenskraft måste kostnaderna för omlastningar minska. Ett sätt att uppnå detta är enligt Railcombi att alla aktörer som är inblandade i intermodala transporter samverkar kring gemensamma terminaler. Trafiken koncentreras på så sätt till ett antal terminaler med följd att kapacitetsutnyttjandet i dessa terminaler ökar, vilket i sin tur medför sänkta styckekostnader per omlastning. Railcombi föreslår att ett antal terminaler väljs ut och definieras som riksterminaler. Dessa terminaler bör betraktas som statlig infrastruktur och finansieras och prissätts enligt de principer som tillämpas för övrig statlig infrastruktur. Med infrastruktur avser Railcombi anslutningsspår till terminalen, spår på terminalområdet, den hårdgjorda ytan samt de byggnader som krävs för att driva verksamheten.

Banverket har i kontakter med oss redogjort för det arbete som för närvarande pågår inom verket med att ta fram utvecklade riktlinjer för kombitrafiken och för kombiterminaler. Banverket utgår i sitt arbete från den befintliga strukturen av kombiterminaler. Verket föreslår att flertalet av de befintliga kombiterminalerna pekas ut och att verkets ansvar för dessa terminaler bör omfatta spår inom terminalområdet och anslutningsspår samt underhåll av dessa. Detta till skillnad från dagens situation där spåren inom 9 av de 17 terminalerna ägs och underhålls av någon annan än Banverket. Banverket anser också att verket bör ta ansvar för investeringarna i de aktuella terminalerna. I gengäld skall terminalerna vara öppna för alla. Banverket skall fördela spårkapaciteten och nyttjandet av spåren skall prissättas som övrig järnvägsinfrastruktur. Banverket föreslår dessutom att vissa kriterier bör fastställas för bedömningen av vilka terminaler som är av strategiskt intresse.

Chalmers har på delegationens uppdrag gjort en kartläggning av den svenska terminalstrukturen (en sammanfattning av detta arbete finns i bilaga 4). I bilaga 5 finns en redogörelse för terminalstrukturen i Europa, en översikt över hur EU ser på stöd till terminaler

samt en beskrivning av aktuella stöd till terminaler i övriga Europa.)

6.2 Det svenska kombiterminalnätet

En kombiterminal är, som nämnts ovan, en terminal där väg och järnväg möts och som är öppen för flera trafikutövare. I kombiterminalerna hanteras i huvudsak enhetsberett gods, det vill säga gods som är lastat i containrar, på växelflak eller i semi-trailer.

Den helt dominerande aktören i Sverige i dag när det gäller kombiterminaler är Railcombi som totalt marknadsför 17 terminaler i sitt nät. Aktieföretaget Railcombi ägs av CargoNet som i sin tur ägs till 45 procent av Green Cargo och till 55 procent av det norska järnvägsbolaget NSB. RailCombi ägs alltså gemensamt av den svenska och norska staten, med norrmännen som majoritetsägare.

Fem av de terminaler som ingår i Railcombis nät – Trelleborg, Göteborg Älvsborgshamnen, Göteborg Centralharpan, Norrköping och Stockholm Värtan – är lokaliserade i hamnar och drivs av respektive hamnbolag.

Övriga terminaler som marknadsförs av Railcombi är Luleå, Hallsberg, Älmhult, Borlänge, Umeå, Sundsvall, Gävle, Stockholm Årsta, Göteborg Kruthusgatan, Helsingborg, Malmö och Jönköping.

Antalet TEU² som hanteras årligen i dessa terminaler varierar från drygt 650 000 totalt i Göteborgs hamn till 10 000 TEU i Trelleborg. I terminalerna i Stockholm Årsta, Norrköping, Göteborg Kruthusgatan och i Malmö hanteras mer än 50 000 TEU.

Stockholm Årsta fungerar som Railcombis nav för inrikes-trafiken. 90 procent av trafiken går i egna heltåg och resterande 10 procent går i Green Cargos vagnlastsystem.

I tre av terminalerna – Luleå, Hallsberg och Älmhult – drivs verksamheten av terminalbolag som ägs gemensamt av Railcombi, den aktuella kommunen och andra aktörer, till exempel Euroshuttle och IKEA. Mark och spår inom terminalområdet ägs i dessa fall av terminalbolaget men underhålls av Railcombi. På terminalen i Luleå har Banverket spårinnehavarrollen genom ett avtal med bolaget och svarar därmed för drift och underhåll av spåranläggningarna.

I de resterande åtta terminalerna ägs spåren av Banverket och de ingår således i statens spåranläggningar. Marken ägs av Jernhusen

² Twenty foot equivalent units – intermodala lastenheter omräknat till 20 fotsenheter.

med undantag av terminalen i Borlänge där kommunen äger marken. I Borlänge, Umeå och Jönköping bedriver utomstående bolag terminalverksamheten.

Lyftanordningarna på terminalerna består av truckar som kan hantera enheter upp till 45 ton. I Göteborg, Malmö, Sundsvall och Stockholm finns dessutom portalkranar.

Förutom Railcombis terminaler finns tre kombiterminaler som hanterar större mängder enhetsberett gods. I Karlstad ägs och drivs en terminal av Vänerexpressen. Här hanteras årligen 13 500 TEU. De övriga två finns i Insjön och Eskilstuna och ägs av privata företag och här sköts terminalfunktionen av Green Cargo. I Insjön hanteras årligen 5 000 TEU och motsvarande siffra i Eskilstuna är 12 000 TEU.

6.3 Gränsdragning mellan infrastruktur och suprastruktur

Kännetecknande för terminaler, terminalstrukturer och infrastrukturen kring en terminal är att de utgör ett komplext system med många inblandade aktörer. Det är i dag inte självklart var gränserna går mellan de olika aktörernas ansvarområden. Dessa oklarheter kan leda till bristande effektivitet och till att förbättringsåtgärder inte kommer till stånd.

Gränsen mellan terminaler och anslutande infrastruktur

De enda terminalanläggningar som hittills har behandlats som en del av den nationella infrastrukturen är järnvägens rangerbangårdar. I fråga om planering, investeringsbedömning och prissättning behandlas dessa anläggningar på samma som övriga delar av stombanjärnvägarna och ingår i statens spåranläggningar.

Banverket är i dag, som nämnts ovan, spårinnehavare på 8 av Railcombis 17 terminaler. Spåren i dessa terminaler ingår i det övriga järnvägsnätet. Detta innebär att Banverket ansvarar för drift och underhåll och att avgiften för att nyttja spåren tas ut med 30 procent av Banverkets drift- och underhållskostnader.

Bortsett från ovanstående undantag går annars gränsen mellan terminalens infrastruktur och den anslutande infrastrukturen där terminalområdet börjar.

Gränsen mellan infrastruktur och suprastruktur i kombiterminaler

Europeiska kommissionen har i samband med anvisningar om statligt stöd och finansiering av konstruktion av hamninfrastruktur beskrivit gränsdragningen mellan olika typer av anläggningar i en hamn. Kommissionen skiljer i anvisningarna på infrastruktur och suprastruktur.

Vid en överföring av denna terminologi till en kombiterminal skulle följande uppdelning kunna göras:

- Till kombiterminalens infrastruktur hör väg- och järnvägsnät inom terminalområdet, hårdgjorda ytor för lastning och lossning, byggnader och skalskydd det vill säga stängsel och anordningar för in- och utpassering.
- Till kombiterminalens suprastruktur hör kranar, truckar och övrig lyftutrustning.

6.4 Terminalkostnad i relation till den totala transportkostnaden

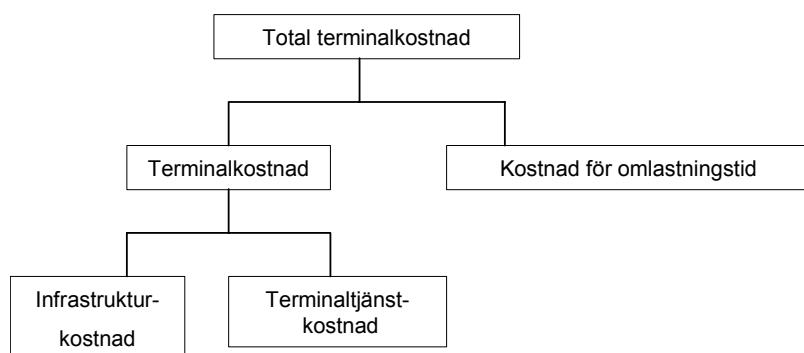
För att på ett korrekt sätt kunna bedöma vilka effekter ett eventuellt statligt engagemang i terminaler skulle få har vi sett det som väsentligt att kartlägga de olika kostnadskomponenterna vid terminalhantering samt dessa kostnaders andel av den totala transportkostnaden.

Terminalkostnadens andel av den totala transportkostnaden varierar med längden på undervägstransporten, det vill säga järnvägs- eller sjötransporten, och med forslingsavstånden med vägtransport i början och i slutet av transporten. Andelen är också beroende av vilken lasttyp som hanteras. Hur lång tid transporten tar, inkluderat tiden i terminalen, påverkar också kostnadsandelen.

Institutet för transportforskning, TFK, har på vårt uppdrag studerat terminalkostnaderna. Syftet med studien var att belysa kostnadsstrukturen i kombiterminaler och hamnar. Fördelningen av kostnaderna mellan infrastruktur och suprastruktur har kartlagts.

I figuren nedan beskrivs de kostnadskomponenter som ingår vid terminalhantering.

Figur 6.1 Kostnadskomponenter vid terminalhantering



Slutsatsen av TFK:s kartläggning är att infrastrukturens andel av terminalkostnaderna i genomsnitt utgör cirka 20 procent.

Mot bakgrund av bland annat TFK:s kostnadsstudie har SIKA beräknat den totala terminalkostnadens andel av den totala transportkostnaden i några olika transportrelationer. Resultaten visar att den totala terminalkostnaden, i relationer inom Sverige, ligger mellan 11 och 15 procent av den totala transportkostnaden. Dessa beräkningar är baserade på kombitransporter där undervägstransporten genomförs med järnväg och där godset i båda ändar efter terminalhantering körs med lastbil. Transporterna som beräkningarna baseras på innehåller således två lyft.

Med en kostnadsandel för infrastrukturen i terminalen på 20 procent leder ovanstående beräkningar till att infrastrukturens andel i terminalen utgör mellan 2 och 3 procent av den totala transportkostnaden.

6.5 Analys av och förslag till former för statligt engagemang i kombiterminaler

6.5.1 Bakgrund och utgångspunkter

Det transportpolitiska arbete som bedrivs både i Sverige och inom EU rörande avregleringar, satsningar på järnvägens och sjöfartens infrastruktur samt ett rättvisande kostnadsansvar för de olika trafikslagen har stor betydelse för utvecklingen av de intermodala transporterna. Eftersom detta generella arbete bedrivs med varierande

framgång och tempo har såväl den svenska som andra nationella regeringar samt Europeiska kommissionen bedömt att det finns behov av åtgärder som är mer direkt riktade mot intermodala transporter. När det gäller intermodala transporter med lösa lastbärare är terminaler av central betydelse och det är därför inte konstigt att dessa sedan länge varit i fokus för teknisk forskning och nu även alltmer uppmärksammas i transportpolitiken.

Den kartläggning av åtgärder inom EU för att stärka terminaler som återfinns i bilaga 5 visar tydligt att det i övriga Europa finns ett betydande offentligt engagemang inom terminalområdet. Åtgärderna är av både nationell och regional karaktär. En tydligare koppling av terminalernas infrastruktur till planeringen av övrig nationell infrastruktur finns i flera länder. Kommissionen har visat en positiv inställning till stödåtgärder i anknnytning till terminaler och också godkänt ett antal åtgärder av olika karaktär.

Vi har analyserat och värderat olika former av statligt engagemang i kombiterminaler och i samband med detta beaktat bland annat följande aspekter:

- överensstämmelse med våra övergripande utgångspunkter
- påverkan på godstransportmarknaden
- påverkan på tillkommande och befintlig terminalstruktur
- koppling till och betydelse för näringsliv och handel
- koppling till stråkanalysen
- kostnader för staten.

6.5.2 Utpekande av strategiska terminaler

I dag ägs och drivs de svenska kombiterminalerna av många olika aktörer. De flesta handhas av ett eller flera kommunala fastighets- eller driftbolag, statliga fastighetsbolag samt statligt eller privat ägda transportföretag, vilket innebär en komplicerad ägarbild. Detta förhållande bidrar till att vi inte förordar ett statligt övertagande av den totala terminalinfrastrukturen.

Ett sådant övertagande, som diskuterades av den första Gods-transportdelegationen, skulle innebära att staten helt tog över ägande och drift av intermodala godsterminaler som en del av infrastrukturen. En naturlig konsekvens av ett sådant synsätt skulle kunna vara att terminalerna sköttes av en infrastrukturmyndighet och att planering av investeringar och drift samt avgiftsättning gjordes på motsvarande sätt som för vägar och järnvägar.

Det finns naturligtvis varianter av ett samhällsligt engagemang i terminaler. Inom flygsektorn äger till exempel staten Luftfartsverket, som i sin tur äger kommersiellt drivna flygplatser. Dessa finns vid sidan av kommunala flygplatser i luftfartens infrastruktur, som staten har ett övergripande planeringsansvar för. Utvecklingen går dock allmänt sett mot ett allt tydligare särskiljande mellan den kommersiella operatörsrollen och den samhällsliga planeringen. Det är enligt vår mening även ett rimligt angreppssätt för kombiterminaler.

Av den analys av terminalkostnader som vi tidigare redogjort för i avsnitt 6.4 framgår att den totala terminalkostnaden, det vill säga kostnader för både infrastruktur och de tjänster som erbjuds i terminalen, uppgår till mellan 11 och 15 procent av den totala transportkostnaden för en kombinerad transport väg-järnväg-väg med två lyft.

De totala terminalkostnaderna utgör alltså en betydande del av transportkostnaden, och en sänkning av kostnaden i detta led skulle kunna bidra till att förbättra den intermodala trafikens konkurrenskraft.

Vi föreslår därför att staten genom Banverket erbjuder sig att ta ett ökat ansvar för delar av infrastrukturen i terminaler som finns i de strategiska noder som framgår av kartan i bilaga 3, och där Banverket inte redan i dag har spårinnehavarrollen. Detta innebär att Banverket tar över rollen som spårinnehavare vilket leder till att verket svarar för drift och underhåll av spåranläggningar och hårdgjord yta inom terminalområdet samt för nyinvesteringar av sådana anläggningar. Användningen av spåranläggningarna bör prissättas utifrån principen om samhällsekonomisk marginalkostnad. Denna prissättningsprincip torde så länge det inte råder trängsel leda till en sänkning av kostnaderna i de aktuella terminalerna jämfört med i dag. Spårinnehavarrollen innebär också att Banverket sköter kapacitetstilldelningen i terminalen vilket borgar för en öppen och rättvis behandling av olika operatörer.

Utgångspunkten för vårt resonemang är att även en mindre kostnadssänkning i terminalhanteringen kan leda till effekter när det gäller valet av transportlösning.

Vi har också utgått ifrån att våra förslag skall ske inom ramen för existerande administrativa strukturer och regelverk, för att undvika tillkommande administrativa kostnader som inte direkt gynnar intermodaliteten och för att regelverket kring terminalerna skall bli mer lättöverskådligt. På detta sätt tar staten i sin roll som

förutsättningskapare ett tydligare ansvar för terminalstrukturen utan att man för den skull ger sig in i de delar av terminalen där verksamheten bör drivas utifrån ett företagsekonomiskt perspektiv. Staten kan agera inom ett område där man har en väl uppbyggd kompetens. Med utgångspunkt från detta synsätt anser vi också att staten bör ta ett större ansvar för anslutande infrastruktur till terminalerna (se vidare avsnitt 6.5.3).

Vi konstaterar att våra förslag ligger väl i linje med de idéer och resonemang som Banverket har om utvecklingen av verkets ansvar för terminaler och som vi tidigare beskrev i avsnitt 6.1.

Vi har i avsnitt 2.5 redogjort för de kriterier som vi anser bör beaktas vid utpekande av strategiska noder och funnit att samtliga Railcombis terminaler uppfyller dessa. Vi vill dock betona att Railcombinätet endast bör utgöra en utgångspunkt för Banverkets arbete med att pröva huruvida enskilda terminaler skall betraktas som strategiska eller inte. Det är viktigt att strukturen av terminaler som erbjuds ingå i det strategiska nätet inte blir statisk, utan att nya terminaler kan komma till och att andra kan omprövas för att på så sätt ge möjligheter för en anpassning av terminalstrukturen till faktiska förändringar i godsflöden och transportmönster. Dagens struktur har växt fram under lång tid och kan i viss mån utgöra ett hinder för etablering av nya transportmönster. Det bör bli Banverkets uppgift att löpande se över det aktuella nätet av strategiska terminaler, för att man skall kunna vidta åtgärder till följd av förändrade behov på transportmarknaden. Trösklarna för att komma in och ut ur systemet bör inte vara för höga, för att underlätta en smidig och marknadsstyrd anpassning av terminalstrukturen.

Fysisk planering kring de strategiska terminalerna

Trafikverken har inom sina verksamhetsområden skyldighet att bevaka riksintresset för kommunikationer. Det sker genom att verken lämnar uppgifter till länsstyrelserna som i samband med kommunernas översiktsplanering har att bevaka att riksintressena respekteras.

Sjöfartsverket har pekat ut 28 hamnar av riksintresse. Av dessa är 24 stycken även TEN-hamnar³, vilket innebär att de uppfyller de

³ Ingår i det av EU-utpekade Trans Europeiska Nätverket.

kriterier som utarbetats på EU-nivå vad gäller hamnars betydelse i TEN-sammanhang.

På motsvarande sätt har Luftfartsverket pekat ut 28 flygplatser av riksintresse för luftfarten. Samtliga flygplatser utom en är även TEN-flygplatser. De vägar som leder till dessa flygplatser har pekats ut som riksintresse av Vägverket i syfte att skapa ett nationellt kommunikationsnät.

Kombiterminaler är i dag inte utpekade som riksintresse, men Banverket uppmärksammar ändå terminaler i den fysiska planeringen och informerar kommunerna om att terminalhantering kräver stora ytor med goda tillfartsvägar. Man uppmanar kommunerna att vid anläggning av nya terminaler ta kontakt med verket redan tidigt i planeringen, eftersom verket i egenskap av sektormyndighet har ett övergripande ansvar för strategier och utveckling av järnvägsinfrastrukturen.

Vi anser att – i likhet med vad som gäller för hamnarna – ett utpekande av de strategiska kombiterminalerna som riksintresse skulle öka möjligheterna för dessa terminaler och terminalområden att hävda sig i den fysiska planeringen. Utpekandet skulle innebära att terminalerna ingår i de statliga intressen som länsstyrelsen bevakar. Det är enligt vår mening helt nödvändigt att staten utifrån ett nationellt perspektiv tar ett större ansvar än i dag för att hävda terminalernas möjligheter till lokalisering i lägen där det finns goda förutsättningar att utveckla intermodala transportlösningar.

6.5.3 Investeringar och underhåll – anslutande infrastruktur

Tillgängligheten till kombiterminalerna är en viktig fråga för terminalens attraktivitet och funktion. Det är också viktigt att de tunga transporter som anläggningen genererar kan ledas på ett sådant sätt så att de stör boende och andra trafikanter så lite som möjligt. I många fall har de befintliga kombiterminalerna en ur vägtransportsynpunkt otillfredsställande lokalisering. Kombiterminaler är i vissa fall lokaliserade i anslutning till innerområden i tätorter eller så har tätorten vuxit fram kring terminalen. När terminalen ligger inom kommunalt väghållningsområde förbinds den ofta till en större statlig väg via kommunala vägar. I de fall anslutningarna är kommunala eller enskilda är det ibland svårt att finansiera förbättringsåtgärder.

Vi anser att Banverket bör ta ett utökat ansvar för spåranslutningar till de strategiskt viktiga terminaler som nämns i avsnitt

6.5.2. och till de strategiska hamnar som tas upp i avsnitt 4.3. Om nyinvesteringar i form av spåranslutningar inte har ett uppenbart allmänintresse utan till vissa delar kan ses som företagsspecifika, bör en riskfördelning ske mellan de inblandade parterna. Staten borde genom Banverket, inom ramen för den ordinarie planeringsprocessen, kunna pröva en finansiering av investeringar i anslutningar, under förutsättning att de är samhällsekonomiskt lönsamma eller i övrigt uppfyller de krav Banverket normalt ställer för att en investering skall komma till stånd. Resterande terminalinvesteringar bör åvila terminalägaren.

Motsvarande ansvar för väganslutningar till de strategiska terminalerna och hamnarna bör tas av Vägverket respektive de aktuella kommunerna beroende på gällande väghållaransvar i de aktuella fallen. (Denna fråga behandlar vi i avsnitt 7.4. I avsnitt 3.8 tog vi upp frågan om Sjöfartsverkets ansvar för farledsanslutningar till strategiskt viktiga hamnar.)

Vägverket, Banverket och Sjöfartsverket har kartlagt det befintliga behovet av investeringar i ovan nämnda anslutningar. Efter att ha tagit del av kartläggningen är vår bedömning att nödvändiga åtgärder i anslutningar till hamnar och terminaler ryms inom respektive verks ordinarie verksamhet.

6.5.4 Omlastningsstöd

Ytterligare ett sätt att främja intermodaliteten skulle kunna vara ett ekonomiskt bidrag som utgår till transportkunder vid genomförd omlastning mellan olika trafikslag.

Ett sådant stöd föreslogs av Kommunikationskommittén 1997 och behandlades i samband med den transportpolitiska propositionen 1998. Stödet skulle ges till kombitrafik, det vill säga till omlastning mellan väg och järnväg, och skulle tillsammans med slopande banavgifter kompensera järnvägstrafiken för underbeskattningen av lastbilstransporterna. Stödet skulle enligt förslaget uppgå till 20 kronor per ton för att motsvara skillnaden mellan väg och järnväg givet slopade banavgifter – vilket dock aldrig genomfördes. Den statsfinansiella kostnaden skulle med dagens nivåer på kombitrafiken uppgå till 100 miljoner kronor per år.

Vid remissbehandlingen av förslaget framkom farhågor för att ett stöd till själva lyftet skulle kunna innebära att rationell vagnslasttrafik gjordes om till kombitrafik för att man skulle få del

av stödet. Förslag lades att ett stöd skulle kopplas till den faktiska transportsträckan på järnväg. En subvention av själva lyftet befarades av vissa remissinstanser leda till att de höga hanteringskostnaderna och aktuella hanteringstekniker konserverades.

Principiellt motstånd mot statsstöd till enskilda transportmedel framfördes från flera remissinstanser som ansåg att en ökning av kombitrafiken istället borde uppnås genom ökad konkurrens och genom kvalitetsförbättringar. En annan synpunkt som framfördes var att stöd, om det skall ges, bör gå till den som efterfrågar transporter i stället för till transportproducenterna.

Järnvägsutredningen har i sitt huvudbetänkande⁴ behandlat en fråga som tangerar den om omlastningsstöd, nämligen driftsstöd till godstransporter på järnväg som inte kan upprätthållas på kommersiella grunder. Utredaren konstaterar att den svenska transportpolitiken grundas på principen om fri konkurrens mellan transportlagen inom ramen för gällande regelverk för avgifter med mera. Utredaren ser ingen anledning att föreslå någon förändring av den gällande ordningen.

Vi gör bedömningen att ett rent omlastningsstöd inte skulle vara effektivt och att det inte heller ligger i linje med vare sig de övergripande principerna för transportpolitiken eller med de grundläggande utgångspunkterna för vårt arbete.

6.5.5 Stöd till demonstrationsprojekt

Intermodala transporter kännetecknas av att ett antal aktörer samverkar för att en heltäckande transportlösning skall komma till stånd. I enlighet med våra tidigare resonemang om ekonomiska hinder (se avsnitt 2.4) kan de ekonomiska trösklarna i form av höga initialkostnader utgöra ett betydande hinder vid etablering av nya transportlösningar.

Inom ramen för EU:s Marco Polo program kan bidrag ges till åtgärder för trafikomställningar, katalysatoråtgärder och samarbetsåtgärder. Syftet med programmet är stödja överflyttning av trafik från väg till järnväg och sjö. Eftersom kraven på godsvolymer är mycket höga för svenska förhållande kommer programmet dock att ha begränsad betydelse för svensk del.

Vi förespråkar mot bakgrund av ovanstående att ett initialt stöd till demonstrationsprojekt införs, för att demonstrera möjligheter

⁴ *Järnväg för resenärer och gods* (SOU 2003:104).

att övervinna hinder som gör att godstransportkedjan inte kan fungera väl. Stödet bör uppgå till maximalt 30 procent av den totala kostnaden. Krav på långsiktig kommersiell bärkraft och samverkan mellan flera aktörer bör ställas. Ett årligt bidrag på 20 miljoner kronor bör efter ansökan fördelas på ett antal projekt. De projekt som kan komma ifråga skall vara innovativa, innebära miljönytta och bygga på en samverkan mellan flera aktörer, där staten går in med en partiell initial finansiering. När de aktuella transportflödena är i gång kan de tjäna som inspiration och goda exempel för den övriga marknaden.

Projektet skall leda till en faktisk, mätbar och hållbar godstrafik-omställning från vägtransport till sjöfart, järnväg eller en kombination av transportsätt där vägtransporterna är så korta som möjligt. Projektet skall vara genomfört inom 3 år och projektets resultat och metoder skall spridas till ledning för andra.

6.6 Förslagets konsekvenser

Vi gör bedömningen att våra förslag kommer att leda till en reduktion av lyftkostnaden och att detta, allt annat lika, kommer att leda till att brytpunkten mellan kostnaden för en direkt vägtransport och en kombitransport blir lägre.

Våra förslag leder till att Banverkets kostnader för spåranläggningar och hårdgjorda ytor inom kombiterminaler samt för anslutningar till dessa kommer att öka. Mot bakgrund av den kartläggning av dessa kostnader som gjorts av verket självt gör vi dock bedömningen att dessa kostnadsökningar ryms inom Banverkets samlade planeringsram, inte minst mot bakgrund av regeringens proposition⁵ om utökade planeringsramar för väg- och järnvägsinvesteringar 2004–2015.

Vårt förslag om bidrag till demonstrationsprojekt tror vi kan få stor betydelse i och med att det kan leda till att ett antal projekt kommer igång som kan verka som förebild. I och med att metoder och resultat från projekten sprids kan exempel på lyckade intermodala satsningar lyftas fram.

⁵ Prop. 2003/04:95.

7 Väg

- Utgångspunkten för avgiftsuttaget inom vägsektorn bör vara kortsiktig samhällsekonomisk marginalkostnad.
- En kilometerskatt bör införas. Vid införandet bör hänsyn tas till utvecklingen inom EU och till det svenska näringslivets konkurrenskraft.
- Vägverket bör ta ett utökat ansvar för väganlutningar till strategiska hamnar och kombiterminaler.

7.1 Vägtrafiken i ett intermodalt perspektiv

Av nedanstående tabell framgår den inhemska intermodala vägtrafikens utveckling under perioden 1996-2002.

Tabell 7.1 Andel intermodal vägtrafik i Sverige

År	Transporterad godsmängd inland		Andel
	Enhetslastat gods i ton	Total godsmängd i ton	
1996	4 000 000	321 700 000	1,2 %
1999	6 000 000	328 900 000	1,8 %
2002	19 000 000	321 722 000	5,9 %

Källa: SIKÄ.

Vi har tidigare (avsnitt 3.1 och 5.1) konstaterat att den intermodala utvecklingen inom sjöfarten och järnvägen varit gynnsam under de senaste åren. Utvecklingen av förutsättningarna för den intermodala vägtrafiken är en naturlig följd av att samverkan mellan trafikslagen har förbättrats och att en ökad mängd gods fraktas i intermodala lastenheter. Den positiva utveckling som bland annat

förutses för det enhetslastade godset inom sjöfarten kommer att få effekter för den intermodala vägtrafiken.

7.2 Beskrivning av dagens skatter och avgifter

Den gällande beskattningen inom vägtrafikområdet består av en dieselskatt som betalas per liter bränsle samt fordonsskatt och vägavgift. Fordonsskatt och vägavgift betalas per år och är båda differentierade för olika typer av fordon.

Skatten på dieselolja är från och med den 1 januari 2004 3,331 kronor per liter. Av detta är 0,733 kronor energiskatt medan 2,598 kronor utgörs av koldioxidskatt.

Fordonsskatten varierar i huvudsak beroende på fordonsslag, skattevikt och antal axlar. I tabellen nedan presenteras exempel på fordonsskatt för några typer av fordon.

Tabell 7.2 Fordonsskatt 2003 för dieseldrivna exempelfordon i kronor

Exempelfordon	Fordonsskatt kronor/år
Lastbil, två hjulaxlar 18 ton	3 750
Släpvagn, två hjulaxlar, 20 ton	9 056
Totalt ovanstående kombination, 2+2 axlar, 38 ton	12 806
Lastbil, tre hjulaxlar, 26 ton	7 805
Släpvagn, tre hjulaxlar, 36 ton	12 679
Totalt ovanstående kombination, 3+3 axlar, 62 ton	20 484
Lastbil utan draganordning, två hjulaxlar, 18 ton	7 960

Källa: SIKA Rapport 2004:4.

Alla lastbilar och lastbils ekipage med en totalvikt på minst 12 ton betalar dessutom vägavgift. Denna avgift, som för svenska fordon betalas på årsbasis, är differentierad med hänsyn till fordonets miljöegenskaper genom att avgiften skiljer mellan lastbilar i olika avgasklasser, men den varierar också beroende på antalet axlar. I tabellen nedan visas exempel på vägavgift för fordon med olika antal axlar. En lastbil med draganordning hänförs alltid till gruppen med fyra eller fler axlar. De olika Euroklasserna är baserade på bilens miljöprestanda.

Tabell 7.3 Vägavgift 2003 för tunga fordon i kronor

	Euro 0	Euro I	Euro II
Två eller tre axlar	8 743	7 741	6 831
Fyra eller fler axlar	14 117	12 751	11 385

Källa: SIKAs Rapport 2004:4.

7.3 Förslag till ett kilometerskattesystem

7.3.1 Vägtrafikskatteutredningens förslag

Vägtrafikskatteutredningen föreslog i sitt slutbetänkande¹ den 27 maj 2004, att kilometerskatt skall införas för tunga lastbilar med en totalvikt över 3,5 ton. Man föreslog även att släp skall beskattas. Ett förhållandevis enkelt system, men med utvecklingspotential föreslås införas. Det innebär att skatten inledningsvis endast differentieras med avseende på fordonsegenskaper (miljöklass och fordonsvikt), men att det på medellång sikt, när systemet bedöms tillräckligt stabilt, införs differentiering mellan tätort och landsbygd. På lång sikt bör möjligheterna att differentiera systemet ytterligare enligt förslaget analyseras vidare. Vägtrafikskatteutredningen anser att det är av stor vikt att införandet av kilometerskatter skyndas på. Givet det lagstiftningsarbete som krävs och de relativt komplicerade tekniska system som förutsätts anges dock 2008 som en tidigaste tidpunkt när ett svenskt kilometerskattesystem kan införas.

Enligt Vägtrafikskatteutredningens bedömning skulle det föreslagna kilometerskattesystemet omfatta cirka 70 000 svenskregistrerade och cirka 35 000 utlandsregistrerade lastbilar. Bussar och personbilar föreslås däremot inte omfattas av systemet. Kilometerskatten föreslås tas ut på vägar och gator som har statligt eller kommunalt huvudmannaskap samt på de gator inom detaljplanelagt område där kommunen bestämt att det skall vara enskilt huvudmannaskap. Den stora delen enskilda vägar på landsbygden föreslås således inte ingå i systemet.

Utredningen föreslår ett tekniskt system som tillåter stor flexibilitet, som är förhållandevis okomplicerat och som tillåter successiv systemutveckling. Enligt förslaget kan transportföretagen själva välja vilken teknisk lösning som ska användas. Systemmässigt

¹ Skatt på väg (SOU 2004:63).

omfattar förslaget tre tekniska delsystem: Internet, fordonsutrustning och betalningsapplikation.

Alla moment i beskattningsprocessen kan genomföras via Internet, vilket bland annat skapar ett förhållandevis enkelt betalningsalternativ för utländska fordon på tillfälligt besök i landet. Internet används också för att tillhandahålla systemmoduler för exempelvis skatteberäkning samt framställning av digitala fingeravtryck.

För de flesta fordon kommer det att finnas skäl att använda ett elektroniskt stödsystem för att registrera fordonets färdväg. Vägtrafikutredningen anser det inte vara nödvändigt att föreskriva att en viss teknisk utrustning ska väljas. Man anser att moderna automatiska positionsbestämningssystem erbjuder tillfredställande lösningar.

Betalningsapplikationen omvandlar färdvägsregistrering till betalningsinformation. Denna kan vara nedlagrad i fordonsenheten, men den kan också återfinnas i den skattskyldiges kontorssystem eller hos den betalningsförmedlare som den skattskyldige anlitar.

Vägtrafikskatteutredningen föreslår att ett kontrollsystem utformas så att risken för upptäckt står i proportion till trafikmängden på vägen. Sanktionen vid upptäckt, tillsammans med risken för upptäckt, skall vara avskräckande. Förslaget innebär att en kontrollstation upprättas var 50:e kilometer på hela det skattepliktiga vägnätet. Beroende på trafikintensitet upprättas antingen:

- fast kontrollpunkt i kontinuerlig drift,
- fast kontrollpunkt i slumpmässig drift,
- slumpmässig kontroll med mobila enheter.

Vid kontrollerna registreras bland annat fordonets registreringsnummer. Dessa uppgifter jämförs i efterhand med de betalningar som inkommit till beskattningsmyndigheten. Om inte korrekt inbetalning har gjorts bötfälls fordonsägaren. Om ett utländskt fordon, registrerat i ett land med vilket det saknas rutiner för verkställighet av påföljder, inte erlagt betalning förs fordonet upp på en svart lista, för omedelbar åtgärd om fordonet senare observeras på svenska vägar.

Kilometerskatten föreslås vara marginalkostnadsbaserad och i princip motsvara den del av de marginella, externa kostnaderna som inte kan anses internaliserade genom dagens skatter på diesel det vill säga genom energiskatt och koldioxidskatt. Vägtrafikskatte-

utredningen illustrerar förslaget med exakta skattesatser, samtidigt som den framhåller att den inte tar slutlig ställning till om föreliggande marginalkostnadsskattningar, och därmed inte heller till om de skattesatser man räknat fram, är tekniskt korrekta. Beräkningen baseras på en genomsnittlig marginalkostnad där 82 procent av trafiken uppskattas ske på landsbygd och 18 procent i tätort.

Utredningens analys av möjliga tariffstrukturer utmynnar i förslaget att debitera skatt efter ett fordon's totalvikt, differentierat mellan skilda miljöklasser. Strukturen överensstämmer därmed med det kilometerskattesystem som sedan 2000 finns i Schweiz. En sådan struktur anses spegla marginalkostnaderna förhållandevis väl, samtidigt som systemet blir enkelt och lättförståeligt. Skatten blir den samma för ett fordon oavsett lastfaktor. Vägtrafikskatteutredningens analys utmynnar i de skattesatser som kan ses i tabellen nedan.

Tabell 7.4 Miljödifferenterade kilometerskattesatser enligt Vägtrafikskatteutredningens betänkande, kronor/tonkilometer

Euro-klass	EURO 0	EURO 1	EURO 2	EURO 3	EURO 4	EURO 5	EEV ²
Skatt per ton och kilometer	0,055	0,050	0,045	0,040	0,035	0,030	0,025

Källa: SOU 2004:63.

Vägtrafikskatteutredningens analys indikerar att föreslagen skattestruktur innebär en viss överinternalisering av de tyngsta lastbilarna, medan lättare fordon däremot gynnas något. Man framhåller att detta, om man så vill, kan hanteras antingen genom att skatteskalen bryts vid fordon på 40 ton, så att inga fordon betalar för mer än en 40-tonnare, eller att skatteskalen görs degressiv. Det senare innebär dock samtidigt att strukturen blir mer komplicerad.

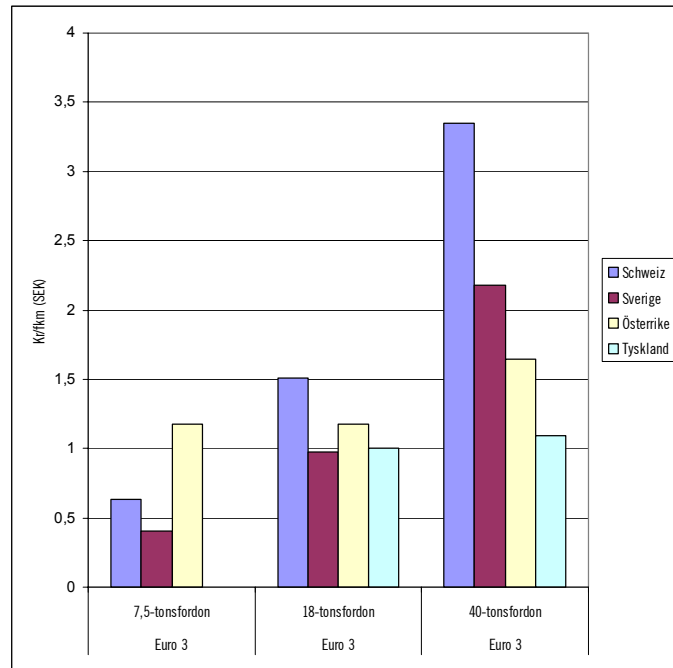
Det förslag Vägtrafikskatteutredningen presenterat innebär en avsevärt starkare miljödifferentering än motsvarande, existerande och planerade europeiska kilometerskattesystem.

Som framgår av figuren nedan är den skattenivå som utredningen räknar fram avsevärt lägre i Sverige än i Schweiz för EURO 3-fordon. För tunga fordon är den föreslagna skatten för EURO 3-

² Enhanced Environmental Friendly Vehicle.

fordon högre i Sverige än i Tyskland och i Österrike. För de mindre miljöstörande Euro 5-fordonen är däremot den nivå som räknats fram för Sverige lägre jämfört med de andra systemen, undantaget de tyngsta fordonen i Tyskland.

Figur 7.1 Exempel på skatt per kilometer för EURO 3-fordon i några olika länder, jämfört med de föreslagna kilometerskatterna för Sverige, kronor/fordonskilometer



Källa: SOU 2004:63.

Införande av kilometerskatter på denna nivå beräknas grovt sett motsvara en intäkt på 4 till 5 miljarder kronor per år för staten. I tabellen nedan illustreras årliga kostnader för vissa typfordon, vid angiven körsträcka på avgiftsbelagt vägnät. För mindre lastbilar (budbilar) är kostnaden måttlig, medan den för tunga fordon uppgår till drygt 400 000 kronor per år.

Tabell 7.5 Årlig kostnad för kilometerskatt enligt Vägtrafikskatteutredningens förslag för olika typtransporter, EURO 3 fordon

Totalvikt (ton)	Typ av transport	Antal kilometer	Tot. km-skatt (kr)
18	Anläggningstipptrailer	45 000	44 064
50	Anläggningstransporter	45 000	122 400
3,5	Budbil A	45 000	8 568
26	Dragbil inrikestrafik	120 000	169 728
18	Dragbil utrikestrafik	120 000	117 504
62	Fjärrbilstransporter	120 000	404 736
62	Jordbrukstransporter	90 000	303 552
26	Kretsdistribution	45 000	63 648
15	Lokaldistribution	45 000	36 720
62	Petroleumtransporter	120 000	404 736
62	Rundvirkestransporter	120 000	404 736
24	Tungtransporter	60 000	78 336

Källa: SOU 2004:63.

Vägtrafikskatteutredningen framhåller samtidigt att nivån på kilometerskatter måste ses i ett bredare, transportslagsövergripande perspektiv och refererar till vårt arbete:

Det är också viktigt att beakta de ovan skisserade kostnadsökningarna i perspektivet av det arbete som bedrivs i Godstransportdelegationen 2002. Det torde vara önskvärt att förändringarna i skattesystemet i linje med kostnadsansvaret, i den mån det är möjligt, sker på gemensam front mellan transportslagen i syfte att nå en bättre total styrning till de mest effektiva transportlösningarna (SOU 2004:63).

7.3.2 Vårt förslag

Vi delar i princip uppfattningen att det är lämpligt att införa kilometerskatter för tunga, dieseldrivna lastbilar. Det är dock viktigt att i sammanhanget beakta den internationella utvecklingen inom området. Enligt vår uppfattning är det avgörande att andra vägtrafikskatter på de fordon som omfattas av systemet samtidigt sänks så långt som EG-lagstiftningen tillåter. Med tanke på de svårigheter som en generell sänkning av skatten på dieselolja kan antas vara förknippad med krävs att ett återbetalningssystem

utvecklas för åkerinäringen. Om andra vägtrafikskatter inte sänks fullt ut faller ett bärande argument för kilometerskatter, nämligen en mer konkurrensneutral beskattning av inhemska och utländska fordon.

Vi anser också att det är avgörande att kilometerskatter införs på ett samordnat sätt inom EU med avseende på tid för införande, beskattningens principer och den tekniska utformningen av systemen. En utveckling med nationella lösningar skulle kunna få allvarliga konsekvenser för vägtransportsystemets effektivitet. Sett ur detta perspektiv är det glädjande att det antagits ett EG-direktiv om driftskompatibilitet mellan elektroniska vägtullsystem i gemenskapen (dir. 2004/52/EG). Direktivet skall säkerställa att en fordonsenhet skall kunna användas i alla betalsystem inom EU och det är därför viktigt att det införs i alla medlemsstater. Sverige bör delta aktivt i den Europeiska kommitté för elektroniska vägtullar, som ska bistå kommissionen i dessa frågor. Det arbete som för närvarande bedrivs inom EU i syfte att revidera gällande Eurovinjettdirektiv är också viktigt för att åstadkomma ett harmoniserat införande av kilometerskatter. Det är betydelsefullt med ett gemensamt regelverk som slår fast hur höga skatter och avgifter som får tas ut och som sätter ramarna för vilken struktur dessa får ges. Genom gemensamma regler kan vi motverka att kilometerskattesystem utformas så att de särskilt drabbar utländska fordon.

Det är viktigt att ett kilometerskattesystem är enkelt att tillämpa både för fordonsägare och för de myndigheter som skall administrera systemet. Vi vill också särskilt poängtera betydelsen av att ett kilometerskattesystem omfattar ett pålitligt, fungerande kontrollsystem. Rättvis konkurrens kräver att alla skattepliktiga fordon också tvingas betala för sig. Om det kravet inte uppfylls bidrar ett kilometerskattesystem snarare till att snedvrída konkurrensen, än till att skapa rättvis konkurrens på marknaden.

Delegationen har inte haft möjlighet att analysera Vägtrafikskatteutredningens förslag i alla detaljer. Allmänt sett framstår dock den systemutformning och den avgiftsstruktur som utredningen föreslår i huvudsak som rimlig. Vi anser dock att det är olämpligt med en skattestruktur som i förhållande till marginalkostnaderna drabbar tyngre lastbilar hårdare, medan lättare lastbilar klarar sig lindrigare. De möjligheter att i detta avseende justera skatteskalen som Vägtrafikskatteutredningen diskuterar bör analyseras vidare.

Det finns dock enligt vår mening skäl att ifrågasätta den kilometerskattenivå som vägtrafikutredningen räknat fram. Vi ser flera skäl till att kilometerskatten bör vara lägre.

För det första är det viktigt att näringslivets generella villkor och konkurrensförutsättningar beaktas. Mot denna bakgrund och nära kopplat till de resonemang beträffande gränsöverskridande externaliteter som vi för i avsnitt 8.6.2, finns det anledning att anpassa skattenivån nedåt. Koldioxidemissionerna utgör en påtaglig del av lastbilstrafikens marginalkostnader och transporterna är en viktig del i produktionen av konkurrensutsatta produkter.

Vi anser vidare att det bör ifrågasättas om det är riktigt att räkna fram skattenivån på ett genomsnitt av tätorts- och landsbygds-externaliteter. En sådan metod medför en systematisk överskattning av skattenivån för huvuddelen av det svenska vägnätet. Vår uppfattning är att det är mer rimligt att utgå från landsortsnivå och så länge kilometerskatten inte differentieras mellan landsbygd och tätort, hantera tätortsproblematiken med andra styrmedel, till exempel miljözoner, trängselskatter och traditionell trafikplanering. Det bör även analyseras vidare om en gemensam kilometerskattenivå över hela landet kan få oönskade regionalekonomiska konsekvenser.

Vi anser också att de ganska betydande osäkerheter om nivån på marginalkostnader som faktiskt råder bör föranleda viss försiktighet. Det motiverar enligt vår mening en försiktig infasning av kilometerskatter. Med en sådan strategi minskar risken för överanpassning och de kostnader för samhälle och näringsliv som det skulle vara förknippat med.

Ett marginalkostnadsbaserat kilometerskattesystem, strikt infört, skulle med föreliggande miljövärderingar innebära relativt höga skatter under ett inledningsskede, när förhållandevis många fordon har sämre miljöegenskaper. I ett system där samtliga fordon uppfyller miljöklass EEV skulle kilometerskatten exempelvis vara en tredjedel lägre än i ett system där alla fordon är EURO 3-klasse. Påtagligt högre kilometerskatter under systemets introduktionsfas kan också befaras ge upphov till strukturella anpassningar utanför transportsektorn (exempelvis omlokalisering av verksamheter) i en större utsträckning än vad som är långsiktigt motiverat. Den högre kilometerskattenivån kan då komma att beaktas som en kalkylförutsättning när avgörande strategiska beslut tas.

Införandet av ett kilometerskattesystem är komplicerat och tar tid. Enligt de bedömningar som görs i dag kan ett system tas i bruk

först 2008. Vi anser dock att det vore värdefullt med ett tidigt principbeslut om ett införande av kilometerskatter. Våra övriga förslag bör också behandlas i samband med att ett sådant principbeslut tas. Genom att ta besluten tillsammans kan de totala effekterna på transportsystemet bedömas och finansieringen ske genom en avvägning mellan de olika förslagen.

7.4 Vägverkets ansvar för anslutningar till strategiska hamnar och kombiterminaler

Vägverket bör enligt vår uppfattning och som tidigare nämnts ta ett ökat ansvar för anslutande väginfrastruktur till de hamnar och kombiterminaler som ur ett nationellt perspektiv är att betrakta som strategiska. Detta givet att projekten är samhällsekonomiskt effektiva. (I avsnitt 4.3 och 6.5.2 återfinns våra resonemang om vilka hamnar och terminaler som bör betraktas som strategiska.)

Vi gör bedömningen att anslutningarna till terminaler och hamnar är en mycket viktig funktion för ett fungerande intermodalt transportsystem. Vi anser att det är en nationell angelägenhet att dessa anslutningar håller hög kvalitet och på sikt bör därför staten ta ansvar för dem. Genom en prioritering av de mest strategiska noderna kan statens resurser i form av anslutande infrastruktur långsiktigt koncentreras till ett begränsat antal terminalpunkter.

Vägverket har gjort en översiktlig inventering av de behov i form av förstärkt väginfrastruktur som finns till de aktuella hamnarna och kombiterminalerna. Verket har också kartlagt vilka åtgärder som finns med i aktuella planer. Vi gör bedömningen att de behov som finns av förstärkt infrastruktur till terminaler och hamnar på statligt vägnät ryms inom ordinarie planeringsramar.

(Motsvarande ansvar för Sjöfartsverket och Banverket behandlas i avsnitt 3.8 och i avsnitt 5.4.)

7.5 Förslagets konsekvenser

Vägtrafikskatteutredningens förslag till kilometerskatter har illustrerats med en avgiftsnivå och en avgiftsstruktur baserad på aktuella marginalkostnadsberäkningar. Ett sådant kilometer-skattesystem beräknas grovt ge en intäktsökning på mellan 4 och 5

miljarder kronor per år. Vi anser att denna nivå är för hög och att den skulle få oacceptabla konsekvenser för det svenska näringslivet.

Vårt förslag innebär därför att kilometerskatten sätts på en lägre nivå som värnar om näringslivets konkurrenskraft och att åkarna till följd av införandet av skatten så långt som möjligt kompenseras genom en sänkning av andra vägtrafikskatter. Trots detta väntas förslaget medföra vissa kostnadshöjningar för lastbilstrafik. Till en del kan sådana kostnadsökningar motverkas genom anpassningar av verksamheten.

En av de viktigaste följderna av ett införande av ett kilometerskattesystem i enlighet med vårt förslag är att det blir en mer konkurrensneutral beskattning av inhemska respektive utländska fordon. Jämfört med dagsläget införs en ny skatt som drabbar inhemska och utländska fordon lika, medan kompensationen i synnerhet kommer svenska operatörer till del. En sänkning av den svenska fordonsskatten gynnar endast svenskregistrerade fordon och en sänkning av dieselskatten gynnar framför allt svenska operatörer eftersom de, i större utsträckning än utländska, köper drivmedel i Sverige.

Den starka miljödifferentiering som förslaget innebär medför kraftigt stärkta drivkrafter för användning av mer miljövänliga fordon. Fordonsflottans förnyelse kan i någon mån påverkas positivt, men framför allt kan en förändring väntas ske så att mindre miljöstörande fordon används mer intensivt, medan körsträckorna för mindre miljövänliga fordon sänks påtagligt. Det är också positivt att den ökade miljöstyrning som finns inbyggd i förslaget får genomslag på all tung lastbilstrafik i landet, även utlandsregistrerade fordon.

Vägtrafikskatteutredningens beräkning av skattenivå baseras på ett vägt genomsnitt av kostnaderna för de externa marginalkostnaderna i tätort respektive på landsbygd.

En sådan beräkningsmetod skulle enligt vårt förmenande leda till en systematisk överskattning av kostnaderna. Vi förordar att så länge inte avgifterna differentieras mellan tätort och landsbygd så skall landsortsnivån gälla för hela vägnätet. Den problematik som finns i tätorter bör tills vidare lösas med hjälp av andra styrmedel. En beräkning utifrån landsortskostnaderna skulle ytterligare sänka den totala nivån.

8 Kostnadsansvaret

- En gemensam europeisk metod för miljövärdering förordas.
- Det råder fortfarande osäkerheter beträffande beräkningen av skilda marginalkostnadskomponenter. Osäkerheterna är dock inte så fundamentala att strävan efter marginalkostnadsprissättning bör ifrågasättas.
- Hänsyn bör tas till internationella beroenden vid prissättning av infrastruktur användning.
- På kort sikt finns det inte möjlighet att införa ett system som fullt ut internaliserar de marginalkostnader som trafiken ger upphov till.

I detta kapitel behandlas övergripande frågor om kostnadsansvaret, vilka har bäring på samtliga trafikslag och på konkurrensneutraliteten mellan de olika delarna av godstransportmarknaden. Resonemangen i detta kapitel är utgångspunkten för de förslag om prissättning inom respektive trafikslag som vi tidigare lagt fram i kapitel 3, 5 och 7.

I delegationens direktiv sägs följande om kostnadsansvaret:

Den samverkan mellan trafikslagen som eftersträvas bör komma till stånd genom en väl avvägd prissättning av de olika trafikslagen så att brukarna belastas med de kostnader de orsakar.

Genom tilläggsdirektiv har regeringen preciserat uppgiften enligt följande:

Godstransportdelegationen 2002 ges i tilläggsuppdrag att analysera prissättningen på utnyttjande av infrastrukturen i syfte att uppnå konkurrensneutralitet mellan trafikslagen. Begreppet konkurrensneutralitet skall tolkas i ljuset av 1998 års transportpolitiska beslut.

8.1 Gällande kostnadsansvar och transportpolitiska principer

Innebörden av det kostnadsansvar som fastställdes i 1998 års transportpolitiska beslut, och som våra direktiv hänvisar till är:

- De trafikpolitiskt motiverade skatterna och avgifterna skall motsvara de samhällsekonomiska marginalkostnaderna som trafiken ger upphov till.
- Transportsystemets fasta kostnader skall finansieras så att aktuella skatter och avgifter ger så små snedvridande effekter som möjligt.

Marginalkostnadsprincipen är som tidigare nämnts (avsnitt 2.1) en central del av svensk transportpolitik och den är intimt förknippad med andra transportpolitiska principer. De principer som kompletterar kostnadsansvaret är följande:

- så stor valfrihet som möjligt för transportköparna
- stärkt samverkan mellan olika transportmedel och trafikslag
- effektiv konkurrens mellan trafikutövare och transportalternativ
- beslut om transportproduktion skall ske i så decentraliserade former som möjligt.

Enligt principerna skall alltså transportkonsumenterna ges stor valfrihet att avgöra hur man skall ordna sina transporter och det finns en strävan efter decentraliserade beslut. När avgifterna speglar marginalkostnaderna ges transportföretag och konsumenter förutsättningar att fatta beslut som är rationella också i ett samhälleligt perspektiv. Avgiftsuttaget ger till exempel information om hur mycket det är värt att satsa på renare teknik och om en transport över huvud taget motiverar sina kostnader. Transportpolitiken eftersträvar också samverkan och konkurrens – såväl inom som mellan trafikslag.

Om alla transportutövare inom alla trafikslag belastas med de kostnader skilda transporter ger upphov till skapas förutsättningar för såväl rättvis konkurrens som för effektiv samverkan. När trafiken betalar sina kostnader kommer också efterfrågan att ge bättre signaler om kapacitetsbehovet. Trängsel kan uppkomma till följd av underprissättning av nyttjandet av infrastrukturen och behöver inte vara ett tecken på ett ökat kapacitetsbehov.

Riktiga prissignaler ger i det första ledet operatörerna anledning att vidta förändringar, till exempel genom att använda mer miljövänliga fordon eller anpassa ruttval och frekvens för att öka kapacitetsutnyttjandet. Den allmänna erfarenheten är att det normalt finns goda möjligheter för operatörer att anpassa sin verksamhet för att begränsa de externa effekterna och därmed sänka sin avgiftsbörda. Det innebär att en avgiftshöjning många gånger, åtminstone till del, kan absorberas av operatörerna och inte behöver föras vidare till kunderna. I den utsträckning nya skatter och avgifter, efter anpassning, leder till ökade kostnader för operatörerna bör detta i ett nästa led belasta transportkunderna. Hur operatörerna väljer att justera sina priser och avtal för att ta ut dessa kostnader skall enligt den svenska transportpolitiken avgöras av de enskilda företagen. Vi delar denna uppfattning och vill med andra ord inte ha någon form av prisreglering i operatörsledet.

När höjda skatter och avgifter leder till förändrade priser ges också transportkunderna anledning att se över sina logistiklösningar, för att se om man bör betala de högre kostnaderna, och i nästa led lägga över dessa på sina kunder, eller om andra alternativ i det nya läget framstår som mer konkurrenskraftiga.

För att denna dynamik skall fungera krävs att marknaderna karaktäriseras av effektiv, rättvis och sund konkurrens, vilket, som tidigare nämnts, också är en av de grundläggande transportpolitiska principerna. En effektiv marknad med fungerande konkurrens ökar operatörernas incitament att anpassa sin verksamhet till ändrade avgifter i stället för att vältra över kostnaderna till nästa led. Rättvis konkurrens innebär bland annat att transportoperatörer inte kan kompensera sig för höjda kostnader genom att göra lagöverträdelser eller genom att i andra avseenden underlåta att fullfölja sina åligganden. På en marknad i balans finns det inte heller skäl för transportföretag att "flagga ut" för att formellt driva verksamheten enligt utländska, mindre strikta regelsystem eller för att därigenom undvika infrastrukturavgifter.

8.2 Begreppet samhällsekonomisk marginalkostnad¹

Begreppet marginalkostnad och dess innebörd är grundläggande vid utformningen av kostnadsansvaret. Marginalkostnaden är den kostnad som uppstår till följd av att ytterligare en enhet nyttjar infrastrukturen. Vissa marginalkostnader, till exempel drivmedelskostnad och fordonsslitage, betalas normalt redan av brukaren, och kallas därför för interna marginalkostnader. Andra marginalkostnader, till exempel slitage på infrastruktur, miljökostnader, ökade olycksrisker och en del av trängselkostnaden betalas däremot inte av brukaren. Dessa kostnader kallas därför externa eller avgiftsrelevanta marginalkostnader.

De vanligaste komponenterna som kan ingå i den externa marginalkostnaden beskrivs i tabellen nedan.

¹ I detta betänkande refererar begreppet marginalkostnad genomgående till *kortsiktig* samhällsekonomisk marginalkostnad, det vill säga den marginalkostnad som uppstår vid oförändrad infrastrukturkapacitet.

Tabell 8.1 Komponenter som kan ingå i den externa marginalkostnaden

Extern marginalkostnad	Beskrivning
Infrastrukturslitage	Den ökning av underhållsbehovet som en ytterligare enhet som använder infrastrukturen ger upphov till. Marginalkostnaderna motsvarar inte nödvändigtvis hela underhållskostnaden. Visst underhåll är till exempel klimatberoende och därför inte en extern marginalkostnad. Slitagekostnaden är mest betydande för väg men den är försumbar för sjöfart.
Trängsel	Om ett tillkommande fordon innebär att framkomligheten försämras för andra motsvarar detta en extern marginalkostnad. Trängselkostnaden är i princip intern för användarkollektivet men till betydande del extern för den enskilde användaren. Trängsel förekommer i Sverige främst inom vägtrafiken i våra storstäder, i vissa delar av järnvägsnätet och på ett fåtal flygplatser. Inom sjöfarten, på svenska vatten, är trängselkostnaden obefintlig.
Olyckor	När infrastruktur användning innebär att andra utsätts för olycksrisker motsvarar det en extern kostnad. Den olycksrisk som en användare utsätter sig själv för är däremot inte extern. Den externa olyckskostnaden är betydande för väg- och järnvägstrafik.
Miljö	När nyttjande av infrastrukturen leder till emissioner av luftföroreningar och buller motsvarar det en extern miljökostnad. Miljöeffekter i form av till exempel markintring är däremot en fast kostnad som uppkommer när infrastrukturen etableras och är därför inte avgiftsrelevant.

Förutom de i tabellen nämnda kostnaderna kan kostnader för trafikledning och vinterväghållning i vissa fall utgöra externa marginalkostnader.

Kostnadsansvaret innebär att de avgifter som tas ut för nyttjande av infrastrukturen idealt skall överensstämma med de externa, avgiftsrelevanta marginalkostnaderna. Därigenom får de som fattar beslut om att genomföra transporter incitament att beakta alla kostnader som är relevanta för samhället. De avgifter som tas ut omfattar – internaliserar – de externa effekter som trafiken ger upphov till.

De positiva effekter som trafiken ger upphov till är i allt väsentligt effekter som den enskilde själv drar nytta av och dessa omfattas därför per definition inte av begreppet externa effekter. Exempel på

sådana interna positiva effekter som trafiken kan ge upphov till är att en person kan arbeta på en annan ort och att bra transportmöjligheter tillåter mer effektiv logistik. De positiva effekterna tillfaller i båda dessa exempel i sin helhet arbetstagare, företag och konsumenterna och är således inte avgiftsrelevanta för samhället.

De positiva externa effekter som finns är inte av en sådan omfattning och betydelse att det finns anledning att ta hänsyn till dem vid prissättning av infrastrukturen.

8.3 Beräkning av marginalkostnader

Det är viktigt att särskilja begreppen pris och värdering. Värdering handlar om att mäta, beräkna eller uppskatta marginalkostnaderna på ett relevant sätt. En given värderingsmetod leder till skilda resultat beroende på vilka förutsättningar som gäller. Exempelvis blir utfallet av en miljövärdering normalt högre i tätort än på landsbygd.

Värderingen av de externa effekterna bör sedan utgöra en utgångspunkt för hur avgiftssystem utvecklas, men det är inte självklart att "priset" (skatten eller avgiften) för infrastrukturanvändning skall vara identisk med marginalkostnaden. Dels kan detta vara praktiskt ogörligt med avgiftssystem som söker följa marginalkostnaden exakt, dels kan andra hänsyn föranleda att priset bör avvika från marginalkostnaden.

Hur varje marginalkostnadskomponent värderas och prissätts har naturligtvis en avgörande betydelse för vilka styreffekter tillämpningen av kostnadsansvaret får. Det pågår en ständig utveckling av metoderna för att beräkna de relevanta marginalkostnaderna. EU har under de senaste åren satsat betydande resurser i detta utvecklingsarbete och Sverige har aktivt medverkat i arbetet.

Trots en successiv metodutveckling råder det fortsatt betydande osäkerhet vid beräkningen av olika marginalkostnadskomponenter. Till viss del hänger detta samman med att det finns konkurrerande angreppssätt och metoder. Generellt sett är dock värderingarna stabila bland annat i den meningen att olika fordonskategorier kan rangordnas med avseende på deras bidrag till olika externaliteter. Det råder till exempel ingen tvekan om att fordon som uppfyller emissionskraven enligt EURO 5 ger upphov till lägre emissionskostnader än ett EURO 4 fordon. Utifrån detta resonemang råder det ingen tvekan om att det finns en stabil grund för differen-

tiering, medan de faktiska nivåerna vid prissättningen i flera fall är mer osäkra.

Inte minst vid värderingen av marginalkostnader för trafikens miljöpåverkan finns olika angreppssätt och metoder. Vi ser generellt stora fördelar med att marginalkostnaderna beräknas med en enhetlig metod inom EU. Det gäller inte minst emissioner av olika slag.

För miljövärdering finns en metodansats som tagits fram inom EU och som benämns Extern-E. Metoden har kommit att få ett visst internationellt erkännande och har bland annat funnits med i samband med diskussioner om EU-lagstiftning inom området. Till förmån för ett europeiskt perspektiv på metodvalet talar också att flera av de miljöproblem som miljökostnaderna speglar är gränsöverskridande och dessutom reglerade på EU-nivå. Det gör det samhällsekonomiskt motiverat att vi inom unionen tillämpar samma eller åtminstone liknande metoder.

Genom att beakta Extern-E vid den fortsatta utvecklingen av svenska värderingsmetoder kan Sverige bidra till att det utvecklas en gemensam europeisk metod för miljövärdering. Svenska studier av modellen indikerar också osäkerheter i modellresultaten och frågor som framstår angelägna att analysera vidare. Att en sådan gemensam metod etableras är enligt delegationens uppfattning mycket viktigt för möjligheterna till en mer likformig tillämpning av kostnadsansvaret inom EU.

Vi kan sammanfattningsvis konstatera att det fortfarande råder betydande osäkerheter beträffande beräkningen av skilda marginalkostnadskomponenter. Vi anser dock att de osäkerheter som finns inte är så fundamentala att strävan efter marginalkostnadsprissättning bör ifrågasättas, men att det är viktigt att osäkerheterna beaktas när avgiftssystem utvecklas. Vi anser vidare att Sverige bör eftersträva en gemensam europeisk metod för värdering av miljöeffekter. Den metod som benämns Extern-E framstår enligt vår uppfattning som intressant.

8.4 Konkurrensneutraliteten inom och mellan trafikslagen

För att göra jämförelser mellan trafikslagen kan begreppet internaliseringsgrad användas. Vid en beräkning av internaliseringsgraden sätts summan av relevanta skatter och avgifter i relation till de beräknade marginalkostnaderna för respektive trafikslag.

En internaliseringsgrad under 1² innebär att summan av de samhällsekonomiska marginalkostnaderna är större än summan av relevanta skatter och avgifter. Den aktuella trafiken bär då inte de samhällsekonomiska marginalkostnader som den är upphov till.

För att styra mot en samhällsekonomiskt effektiv fördelning av transportarbetet mellan de olika trafikslagen skall internaliseringsgraden på aggregerad nivå vara lika med 1 för samtliga trafikslag. För att uppnå en effektiv fördelning inom trafikslagen krävs dessutom att varje enskild godstransport prissätts efter marginalkostnad. Det krävs också att de skatte- och avgiftsbaser som tillämpas är relevanta för att spegla dessa kostnader.

Beräkningar av internaliseringsgrad är känsliga för vilka beräkningsförutsättningar som sätts upp. Det finns inte ett enskilt sätt att beräkna internaliseringsgrader som objektivt kan betraktas som det rätta. Det är därför viktigt att se dessa beräkningar som indikativa, snarare än som nyckeltal som i absoluta termer skall styra politiken.

Vilka skatter och avgifter som skall anses vara relevanta att beakta är en viktig grundläggande fråga. Eftersom internalisering förutsätter att avgifterna kan utformas så att de svarar tillräckligt väl mot trafikens externa effekter kan en utgångspunkt vara att endast inkludera rörliga skatter och avgifter när internaliseringsgraden beaktas. Ett problem är då emellertid att avgöra vilka skatter som skall anses rörliga. Det torde inte råda någon tvekan om att järnvägens spår- och olycksavgifter är att betrakta som rörliga. Vidare skulle få ifrågasätta att väg- och järnvägstrafikens energirelaterade skatter och avgifter definieras som rörliga. Det är däremot en mer öppen fråga om sjöfartens godsrelaterade farledsavgift skall betraktas som rörlig. Den är visserligen rörlig i förhållande till antal ton (lastat och lossat), men inte till transportarbete. Farledsavgiftens fartygsdel är rörlig för fartyg som relativt sällan anlöper Sverige, men inte för mer frekvent trafik. För trafik

² Vid en internaliseringsgrad på 1 är de externa marginalkostnaderna lika stora som relevanta skatter och avgifter.

som inte når upp till avgiftstaket är den vidare kopplad enbart till antal anlop och inte till transportarbete eller körd distans. Om fartygsdelen av farledsavgiften skall betraktas som rörlig, skall kanske också vägtrafikens fordonsskatt och vägavgift göra det, eftersom en lastbil som inte används under en tid kan ställas av, och därmed kan skatten undvikas.

I de beräkningar som presenteras nedan sätts marginalkostnaderna i relation till summan av fasta och rörliga skatter och avgifter. Analysen omfattar endast kostnader och intäkter relaterade till länkar vilket innebär att hamnar, kombiterminaler och andra noder inte är med. Den internaliseringsgrad man då får fram är ett mått på respektive trafikslags totala bidrag till att täcka de marginalkostnader som trafiken är upphov till.

Tabell 8.2 Internaliseringsgrad för godstrafiken inom respektive trafikslag, summa total skatter och avgifter/summa marginalkostnader

	Vägtrafik	Järnväg	Sjöfart
Internaliseringsgrad – totala skatter och avgifter/marginalkostnader	0,60	0,24	0,96

Källa: SIKA PM 2004:4 Internaliseringsgrader för att belysa konkurrensneutralitet mellan transportslagen.

Beräkningarna i tabellen ovan³ utgår bland annat från en värdering av koldioxid i enlighet med gällande koldioxidskatt på bensin och dieselolja det vill säga 0,86 kronor per kg. Enligt SIKAs bedömning motsvarar denna värdering approximativt en anpassning till det nationella klimatmål som beslutats av riksdagen. Vidare belastas eltågen med en kostnad för den koldioxid som emitteras vid elgenerering. Denna kostnad motsvarar dagens energiskatt på 0,227 kronor per kWh.

Den så kallade ASEK-värderingen av koldioxidutsläpp tar sin utgångspunkt i det transportpolitiska etappmålet för koldioxidutsläpp. Om denna värdering, det vill säga 1,50 kronor per kg, tillämpas och även eltågens emissioner på motsvarande sätt värderas upp blir internaliseringsgraden för vägtrafik 0,48, för järnvägstrafik 0,18 och för sjöfarten 0,75⁴. Värderas koldioxidutsläppen enligt den lägre nivå som används i ExternE (0,20 kronor per kg),

³ En mer detaljerad redovisning finns i bilaga 6.

⁴ SIKA PM 2004:4.

givet oförändrade skatter och avgifter, blir internaliseringsgraden avsevärt högre. För vägtrafiken blir den då 0,91, för järnvägen 0,42 och för sjöfarten 1,69. Denna värdering bedöms motsvara en kostnadseffektiv anpassning till det samlade åtagandet att reducera utsläppen av klimatgaser som gjordes inom EU15.

SIKA har kritiserats av bland andra Banverket för det sätt på vilket man valt att genomföra beräkningarna av kostnad för koldioxid för eldriven järnvägstrafik. Verket anser att eventuella koldioxidutsläpp från elgenerering inte skall belasta järnvägen vid denna typ av beräkningar. De bägge myndigheternas skilda synsätt redovisas i den gemensamma rapporten – *Nya banavgifter? – Analys och förslag*⁵ – där frågan togs upp. Banverket har presenterat en alternativ beräkning av internaliseringsgrad där järnvägselen betraktas som emissionsfri, järnvägens marginella bullerkostnad värderas till noll och koldioxidutsläpp värderas till 1,50 kronor per kg. Internaliseringsgraden för godstrafik på järnväg uppgår under dessa förutsättningar till 0,5, för lastbilstrafik till 0,48 och för sjöfart till 0,75.

8.5 Sambandet mellan marginalkostnadsprissättning och finansiering och planering av infrastrukturen

Frågan om planering och finansiering av infrastrukturen bör skiljas från frågan om kostnader och avgifter för att nyttja den befintliga infrastrukturen.

Enligt ekonomisk teori bör beslut om infrastrukturstandard fattas mot bakgrund av samhällsekonomiska kostnads- och intäktsanalyser. Samtliga kostnader och nyttor av betydelse skall då vägas in och alla relevanta alternativ skall belysas. Det alternativ som ger högst avkastning bör väljas förutsatt att det har en positiv nettovärdeskvot, det vill säga att nyttorna överstiger kostnaderna. Effektiva kostnads- och intäktsanalyser ger en utveckling mot en optimal infrastrukturförsörjning.

Den planeringsprocess som styr väg- och järnvägsinvesteringarna i Sverige ligger väl i linje med den teoretiska konstruktionen. I det beslutsunderlag som föreläggs regering och riksdag utgör de samhällsekonomiska kostnads- och intäktsanalyserna en viktig beståndsdel. Mot bakgrund av bland annat dessa analyser lägger riksdagen fast ett tak för de samlade utgifterna. Samhällsekonomiska kostnads-

⁵ SIKA Rapport 2002:2.

och intäktsanalyser är viktiga redskap för Banverket och Vägverket i deras arbete med att åstadkomma en effektiv prioritering inom givna ramar. För Sjöfartsverket och Luftfartsverket gäller delvis andra förutsättningar. Efter det att infrastrukturinvesteringarna är gjorda är marginalkostnadsprissättningens uppgift att leda marknaden mot en så effektiv användning som möjligt av den infrastruktur som finns.

Marginalkostnaden är således inte kopplade till fasta infrastrukturkostnader men avgifternas trängselkomponent kan täcka, eller bidra till att täcka de fasta kostnaderna. Om enbart samhällsekonomisk effektivitet fick vägleda infrastrukturinvesteringarna vore det till exempel för vägtrafik i stadsregioner sällan motiverat med fria flöden under högtrafiktid. Kostnader för att bygga bort trängsel under några timmar per dag skulle inte alltid motiveras av nytan.

För transportsystem med konstant skalavkastning, främst väginfrastruktur och större flygplatser, skulle trängselkomponenten ofta säkerställa kostnadstäckning i optimalt utformade system. I system med stordriftsfördelar, det vill säga inom järnväg och sjöfart, skulle dock kostnadstäckningen bli lägre. Många gånger har man dock av andra än rena effektivitetsskäl valt att bygga en större kapacitet än optimalt. I sådana system blir kostnadstäckningen lägre.

Avgiftskomponenter för andra externa effekter, till exempel utsläpp av koldioxid, innebär ytterligare intäkter, som i vissa fall kan vara mycket omfattande. Även om dessa intäkter på sikt kan komma att falla på grund av att avgifterna ger incitament till anpassningsåtgärder, nås självfallet högre kostnadstäckningsgrad om man väljer att använda dessa intäkter för att täcka infrastrukturkostnaderna.

Medan marginalkostnadsprincipen varit oförändrad sedan 1970-talet har synen på kostnadstäckning varierat. Enligt 1988 års trafikpolitiska beslut skulle de skatter och avgifter som togs ut i princip utformas så att de innebar full kostnadstäckning för respektive transport. Genom 1998 års transportpolitiska beslut återgick dock riksdagen till den princip som hade slagits fast redan 1979. Denna princip innebär som tidigare nämnts att transportsystemets fasta kostnader skall finansieras så att aktuella skatter och avgifter ger så små snedvridande effekter som möjligt.

8.6 Prissättning och internationella beroenden

De beräknade kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna skall, som tidigare nämnts, vara en utgångspunkt vid utformningen av trafikrelaterade skatter och avgifter. Vi anser att denna princip är riktig.

När värderingar av marginalkostnader skall översättas till skatte- och avgiftssystem måste dock en rad praktiska frågor beaktas, bland annat vad gäller administrativa förhållanden och uppbörds-kostnader. Nära kopplat till detta är att avgiftssystemen måste vara rimligt enkla att förstå för användarna.

Vi vill i det här sammanhanget också särskilt framhålla betydelsen av att analysera och beakta internationella beroenden när infrastruktur användningen prissätts.

Många skatter medför snedvridningar i samhällsekonomin. Internalisering av externa effekter – effektiv prissättning – anses däremot generellt bidra till utvecklandet av en effektiv och hållbar ekonomi. Om till exempel en lastbil avgiftsbeläggs i förhållande till slitage ges åkaren korrekt information om de skador verksamheten orsakar och hur mycket pengar som kan sparas för samhället genom att man i stället väljer fordon med bättre slitageegenskaper. Intäkter från effektiva, styrande skatter och avgifter kan användas för att sänka snedvridande skatter.

Vid en teoretisk analys av en sluten ekonomi är dessa förhållanden oomtvistliga och relativt lätta att genomlysas. Vid en analys av den svenska verkligheten, som snarare bör beskrivas som en öppen ekonomi med handel över nationsgränsen, bör dock betydelsen av internationella beroenden och begränsningar studeras. Betydelsen av sådana restriktioner varierar av allt att döma mellan skilda trafikslag och mellan skilda transportlösningar.

8.6.1 Lokala externaliteter

Lokala externaliteter drabbar definitionsmässigt det egna landet. Det kan handla om trafikens slitage på infrastruktur, om buller och om risk för olyckor. När de gäller hälsoeffekter av luftföroreningar från trafik i Sverige har de inte samma omedelbara geografiska koppling till trafiken, men effekterna drabbar fortfarande i mycket stor utsträckning det egna landet.

Som tidigare diskuterats finns det goda skäl att eftersträva gemensamma internationellt gångbara beräkningsmetoder. Gemensamma metoder kan skapa transparens och förståelse för skilda nationella avgiftssystem. De kan också vara en del av ett gemensamt juridiskt regelverk och ett sätt att använda utvecklingsinsatser mer effektivt. Detta innebär däremot inte att samma priser bör tillämpas i de olika länderna. Det faktum att lokala externaliteter drabbar det egna landet gör det fullt rimligt att tillämpa lokala eller nationella priser. Tvärt om kan det hävdas att ett gemensamt europeiskt pris kan stå i strid med närhetsprincipen det vill säga att beslut inte skall fattas på högre nivå än lämpligt. Om Sverige tillämpar en vedertagen värderingsmetod som leder till att buller får ett annat pris i Sverige än i andra länder är det i sin ordning.

Finns det då inte en risk att Sverige, om man tillämpar en högre värdering av lokala, trafikrelaterade externaliteter än konkurrentländerna, riskerar att skada den nationella ekonomin och därmed förutsättningarna för en hållbar tillväxt?

Sett ur ett samhällsekonomiskt perspektiv motsvarar lokala externaliteter en kostnad på samma sätt som utgifter för arbetskraft och andra insatsvaror. Om en verksamhet inte har råd att täcka de kostnader den ger upphov till kan det ifrågasättas om verksamheten är vital och långsiktigt konkurrenskraftig. Eventuella subventioner av sådan verksamhet innebär oundvikligen att andra företag och hushåll får bära en ökad börda för anpassning. Enda argumentet för att internationellt samordna värderingar och prissättning av lokala externaliteter är om onödiga omstruktureringskostnader kan undvikas om det ändå är så att konkurrentländerna inom kort kommer att höja sina miljöpolitiska ambitioner inom aktuellt område. Något sådant skäl att hålla nere avgifterna för lokala trafikexternaliteter bedöms för närvarande inte föreligga.

Om en verksamhet av fördelningspolitiska – regionalpolitiska skäl – anses behöva stöd är det i princip olämpligt att ge det genom att inte prissätta en externalitet. Lösningar bör i första hand sökas som innebär att fiskala skatter på produktionsfaktorer sänks, eftersom sådana skatter generellt sett är produktivitetssänkande. I andra hand bör lösningar sökas som innebär att stöd istället ges i obunden form. Verksamheten ges då fortsatta incitament att begränsa verksamhetens kostnader, inklusive kostnader för externaliteter, och effektivisera produktionen. Endast om dessa möjligheter är uttömda och internationell konkurrenslagstiftning förbjuder mer

obundna subsidier bör det vara aktuellt att inte inkludera de kostnader som motsvarar lokala externaliteter i transportpriserna. Tvingas vi till sådana lösningar uppstår en situation där det för samhället totalt sett blir dyrare att nå de miljömål som satts upp, samtidigt som kostnaderna för till exempel infrastrukturunderhåll kan bli onödigt höga. En sådan utveckling påverkar i sin tur effektiviteten i den svenska ekonomin och i någon mån även förutsättningarna för en hållbar tillväxt.

Om det ändå i något fall är så att en skatt eller avgift relaterad till lokala externaliteter bedöms få orimliga effekter på en verksamhet bör det ifrågasättas om den värdering som gjorts av den aktuella externaliteten är riktig.

Huvudslutsatsen är således att lokala externaliteter normalt bör prissättas såväl för godstransporter som för andra verksamheter. Avsteg från den principen kan väntas leda till högre anpassningskostnader och en totalt sett mindre effektiv ekonomi.

8.6.2 Gränsöverskridande externaliteter

Medan sambandet mellan mål och medel är förhållandevis enkelt beträffande lokala externaliteter är situationen mer komplicerad för gränsöverskridande externaliteter. I det sammanhanget måste, enligt vår uppfattning, också effekterna på omvärlden av den egna skatte- och avgiftspolitikerna beaktas. Om den nationella politiken medför att en verksamhet flyttar utomlands, till ett land med en mindre ambitiös klimat- och miljöpolitik kan den samlade negativa påverkan på miljön mycket väl bli större än i utgångsläget.

Utsläpp av koldioxid och andra växthusgaser är det mest uppenbara exemplet på gränsöverskridande externalitet där denna typ av problem kan uppstå. Endast en försvinnande liten del av effekterna till följd av svenska utsläpp uppstår inom landets gränser. Även försurande och övergödande svavel- och kväveoxidutsläpp är till viss del gränsöverskridande och har därför inslag av samma problematik.

Om ett land väljer att ta ut höga skatter på en verksamhet som är utsatt för internationell konkurrens, medan konkurrentländerna inte gör det, finns en uppenbar risk att förutsättningarna för verksamheten att hävda sig på den internationella marknaden går förlorade. Varorna, inklusive logistikkostnader, kan produceras billigare där skatter och avgifter är lägre. Detta är en insikt och ett

synsätt som tillämpats för vissa branscher och som också nått politisk acceptans. Till följd av detta betalar det som benämns industrisektorn ingen energiskatt. Dessutom betalar sektorn endast 21 procent av koldioxidskatten för bränslen som används för annat ändamål än drift av motordrivna fordon. Industrisektorn undantas genom dessa åtgärder från den mer ambitiösa koldioxidpolitik som bedrivs inom andra sektorer. Eller uttryckt tvärt om, genom att frikoppla vissa industrisektorer har samhället kunnat driva en mer ambitiös koldioxidpolitik inom andra områden.

Enligt vår uppfattning måste politiken på motsvarande sätt beakta att vissa godstransporter är en central del i konkurrensutsatt produktion som bedrivs i landet. För denna typ av verksamhet kan det enligt vår uppfattning vara väl så snedvridande och skadligt med logistikrelaterade skatter och avgifter som med skatter och avgifter direkt relaterade till stationära produktionsanläggningar. Det kan till och med hävdas att högre skatter och avgifter på transporter potentiellt kan ha allvarligare effekter – det vill säga vara mer snedvridande – eftersom det finns en grundläggande samvariation mellan koldioxidutsläpp och transportavstånd och eftersom transportavstånden från svensk produktion många gånger är relativt långa. Det finns däremot inget som säger att svensk stationär produktion tenderar vara mindre energieffektiv än utländsk produktion – tvärt om.

Problemet kan illustreras med ett exempel från skogsindustrin där man räknat fram kostnaden för en fartygslast med papper, transporterad från den svenska Norrlandskusten till brytpunkten i Nederländerna. Om denna skulle belastas med koldioxidskatt för hela resan, enligt den svenska ASEK-värderingen på 1,50 kronor per kg koldioxid skulle merkostnaden skulle bli 2,8 miljoner kronor eller 350 kronor per ton papper (vars varuvärde är 5 000 kronor per ton). Om en sådan avgiftspolitik ensidigt infördes av Sverige är det högst troligt att Sveriges förutsättningar som export-land för basindustri skulle upphöra. Järnvägen skulle knappast kunna erbjuda något alternativ för att hantera sådana godsvolymer. Verksamheten skulle i stället få begränsas och anpassas till det inhemska behovet. En sådan utveckling är naturligtvis inte förenlig med en strävan efter en långsiktig hållbar tillväxt. Den skulle knappast heller leda till lägre koldioxidutsläpp globalt sett.

Om Sverige bedriver en påtagligt mer ambitiös politik inom koldioxidområdet än omvärlden, vilken omfattar godstransporter i samband med export, finns risken att produktion flyttar ur landet.

Detta utan att effekten i termer av koldioxidutsläpp globalt sett nödvändigtvis blir positiv. Tvärtom kan produktionen komma att ske i anläggningar som genererar högre utsläpp. Vi avlägsnar oss därmed från dagens situation som förmodligen ligger närmare ett optimal situation än den snedvridna situation vi annars får.

Den omlokalisering av verksamheten som kan bli följden innebär inte bara en kostnad för det egna landet utan den leder även till en ökad global kostnad, eftersom bördan på omvärlden också ökar.

Om en likformig koldioxidskatt infördes på internationell nivå skulle däremot den svenska verksamheten förmodligen klara sig förhållandevis väl. En sådan anpassning skulle rimligen omfatta en global utveckling mot mer energieffektiv sjöfart och mot en ökad användning av alternativa drivmedel.

Om vi ensidigt från svensk sida prissätter gränsöverskridande externaliteter riskerar vi att öka de effekter vi vill motverka och göra den globala eller storregionala anpassningen mer kostsam än nödvändigt. Samtidigt skulle det också påverka den svenska ekonomins effektivitet och förutsättningarna för en hållbar tillväxt negativt. Motsatt situation bör också framhållas, där Sverige prissätter gränsöverskridande externaliteter lägre än konkurrentländerna vilket också skulle kunna leda till snedvridningar och därför inte heller kan rekommenderas.

8.6.3 Slutsatser

En första slutsats av ovanstående resonemang är att det är viktigt att från svensk sida driva på det internationella arbetet för en harmonisering av prissättning, inte minst, av gränsöverskridande externaliteter. Det är viktigt att åstadkomma en harmonisering av prissättningen av dessa externaliteter på en adekvat nivå.

En andra slutsats är att internaliseringen av gränsöverskridande externa effekter för godstransporter, relaterade till den produktion som sker i internationell konkurrens, bör anpassas efter förhållanden i viktiga konkurrentländer. Ett EU-perspektiv framstår i detta sammanhang som en minsta avgränsning. Detta utesluter visserligen inte att Sverige kan välja en högre ambitionsnivå än andra länder. Ett sådant ställningstagande måste dock föregås av en analys av påverkan på näringslivets konkurrenskraft och förutsättningarna för en hållbar tillväxt.

Det är särskilt angeläget att uppmärksamma den här frågan i ett skede då de tidigare ambitionerna att åstadkomma gemensamma europeiska principer inom avgiftsområdet inte fortskridit i den takt som Europeiska kommissionen tidigare aviserat.

Vi vill poängtera att detta inte är en argumentation för sänkta miljöambitioner. Det är i stället en analysram till hjälp för att hitta en balanserad implementering av en ambitiös tillväxt- och miljöpolitik:

- Dels gäller det att utforma en koldioxidpolitik som inte blir kontraproduktiv genom att bidra till ineffektiv utslagning och omlokalisering av verksamhet från Sverige till en omvärld med lägre ambitioner beträffande miljö- och klimatpolitiken.⁶
- Dels gäller det att genom att beakta transportsektorns skilda segment skapa förutsättningar för en modell där ambitionsnivån kan vara högre för icke konkurrensutsatta delar, i huvudsak persontrafik, utan att hindras av att en tillväxtpolitisk strävan sätter gränser.

Juridiska, ekonomiska, praktiska och rimligen också politiska skäl utesluter en avgränsning av ”produktionsrelaterade godstransporter” som försöker göra åtskillnad mellan export och import. Däremot kan möjligen en åtskillnad mellan trafikslag göras.

Godstransporter med sjöfart är i huvudsak relaterade till produktion. Enligt detta resonemang finns det därför särskilda skäl för försiktighet vad gäller internalisering av gränsöverskridande externaliteter inom sjöfarten utöver den nivå som gäller i våra viktigaste konkurrentländer. Genom att just gränsöverskridande externaliteter också är dominerande för sjöfarten är detta av särskild betydelse. För kryssningstrafik och passagerartransporter med färja finns däremot inte samma skäl till försiktighet, medan resonemanget däremot är relevant för godstrafik med färja.

Den svenska godstrafiken med järnväg är i betydande utsträckning elektrifierad. De gränsöverskridande externaliteterna bedöms måttliga och avgifterna är så låga att de generellt sett inte har så stor betydelse för näringslivets konkurrenssituation. De samlade banavgifterna från godstrafik på järnväg motsvarade 2002 knappt 7 procent av Banverkets anslag för drift- och underhåll. Bedöm-

⁶ Betydelsen av denna punkt har illustrerats av modellanalyser som visat att den svenska energiintensiva industrin beräknats stärka sin konkurrenskraft vid en EU-gemensam klimatpolitik.

ningen är att det inte finns anledning till några större justeringar av banavgifterna, med hänsyn till den internationella konkurrensen.

Godstransporter med lastbil är ur det här perspektivet en mer mångfasetterad verksamhet. Transporter av insatsvaror och halvfabrikat sker i stor utsträckning med lastbil. Exporten med lastbil är också betydande. Samtidigt sker distribution av konsumentvaror och transporter av till exempel grus, sten och jord. Detta är verksamheter som bundna till det egna landet och därmed inte är utsatta för internationell konkurrens i samma mening. Möjligheten till lägre internalisering av koldioxid begränsas också kraftigt av EU:s minimiskattesatser.

(Våra detaljerade förslag vad gäller tillämpningen av kostnadsansvaret för de ovan nämnda trafikslagen finns i avsnitt 3.4, 5.3 och 7.3.)

SIKA har på vårt uppdrag analyserat olika alternativ för att internalisera godstransporternas externa effekter. Alternativen belyser bland annat effekterna av olika värdering av koldioxidutsläpp samt olika genomsnittliga internaliseringsgrader för transportsektorn som helhet respektive för godstransportsektorn⁷. De alternativa värderingarna av koldioxid är baserade på förekommande nationella och europeiska mål.

Beräkningarna visar att varken godstransporter med lastbil, järnväg eller fartyg kan anses bära sina marginalkostnader fullt ut om man utgår ifrån den koldioxidvärdering som följer av den svenska koldioxidskatten på drivmedel. För godstransporter med sjöfart gäller dock att de avgifter som bedömts vara relevanta i sammanhanget täcker de beräknade marginalkostnaderna till cirka 96 procent. Det betyder att vissa fartygstransporter sannolikt belastas med avgifter som överstiger marginalkostnaderna. För lastbilstrafiken som helhet har de relevanta avgifterna beräknats täcka cirka 60 procent av marginalkostnaderna och för järnvägstrafiken är motsvarande andel 25 till 50 procent, bland annat beroende på om eventuella emissioner från elgenerering inkluderas eller inte. Enligt vår uppfattning bör det långsiktiga målet för avgiftspolitikerna vara full internalisering av marginella externa effekter enligt gällande transportpolitiska beslut. Det betyder att framför allt lastbils- och järnvägstrafikens genomsnittliga rörliga avgifter bör höjas i förhållande till nuläget.

⁷ SIKA PM 2004:4.

I ett kortare perspektiv och med beaktande av internationella konkurrensaspekter är det dock, som framgått av ovanstående resonemang, mindre självklart vad som kan anses vara en effektiv avgiftspolitik. Bristande samstämmighet om tillämpningen av kostnadsansvaret inom EU, kunskapsbrister och avsaknad av effektiva uppbördssystem talar enligt vår mening för en stegvis anpassning till full internalisering av externa effekter. Vi fäster därvid särskilt avseende vid att i princip samma förhållanden gäller för en stor del av godstransporterna som för den konkurrensutsatta industrin och att globala miljöeffekter i konkurrensutsatta sektorer inte säkert kan påverkas effektivt genom ensidiga svenska åtgärder. Vår bedömning är att godstransporter som ingår i konkurrensutsatta logistik- och produktionssystem för närvarande inte kan belastas med en koldioxidskatt som fullt ut speglar marginalkostnaderna för att nå det nationella klimatmålet för transportsektorn utan att detta leder till oönskade konkurrenssnedvridningar.

En utgångspunkt skulle kunna vara att godstransporterna med avseende på avgifter på koldioxidutsläpp likställs med konkurrensutsatt verksamhet i övrigt. Enligt nuvarande regelverk skulle detta innebära en koldioxidskatt eller koldioxidavgift på cirka 20 öre⁸ per kg koldioxidutsläpp.

8.7 Hur bör avgiftssystemet utvecklas?

I infrastrukturpropositionen⁹ föreslog regeringen att fokus under de närmast kommande åren bör ligga på en ökad differentiering av avgifter. Detta innebär att regeringen förordar en stegvis utveckling.

Vi gör samma bedömning som regeringen. På kort sikt finns det inte möjlighet att införa ett system som fullt ut speglar marginalkostnaderna. Bakom delegationens bedömning ligger flera faktorer. Bland dessa kan nämnas bristande samstämmighet om tillämpningen av kostnadsansvaret inom EU, kunskapsbrister och avsaknad av effektiva uppbördssystem.

I varje avgiftssystem krävs en balans mellan detaljeringsgrad och enkelhet. För att ett avgiftssystem skall ge avsedda incitament till brukarna krävs att det inte är mer komplicerat än att brukarna

⁸ Detta motsvarar 21 procent av nuvarande koldioxidskatt vilken uppgår till 91 öre per kg koldioxidutsläpp.

⁹ Prop. 2001/02:20.

relativt lätt kan förstå hur systemet är uppbyggt. För att nå sina syften får ett avgiftssystem vare sig vara så detaljerat och differentierat att uppbördskostnaden blir orimligt hög eller så schablonbetonat att antalet som har möjlighet att slippa avgift blir orimligt stort.

9 Internationell strategi

- Följande områden bör prioriteras i framtida internationellt arbete inom godstransportområdet: intermodala transporter, infrastruktur, konkurrensfrågor, miljö och säkerhet.
- Sverige bör inom det internationella arbetet bli bättre på att lyfta fram den nordliga dimensionen och de specifika förutsättningar som denna innebär.
- Myndigheterna bör användas mer effektivt i det internationella arbetet och samverka med organisationer och näringslivet bör stärkas.

Räknat i volym är den del av Sveriges utrikeshandel som är transportberoende till stor del av global natur. Stora tonnager går med sjöfart till och från USA, Latinamerika och Asien, och där i ökande utsträckning till och från Kina. Värdemässigt är handeln med EU av fortsatt stor betydelse och transportmängden högvärdigt gods betydande. Handeln omfattar vid sidan av högvärdigt gods både bränsle, insatsvaror och råvaror och transportmängderna är stora. Alla typer av transportmedel används.

De förutsättningar som är särskilt utmärkande för den nordliga dimensionen är de långa kusterna, vinterklimatet, den låga befolkningstätheten och de relativt små godsvolymer. Detta blir särskilt tydligt när det gäller arbetet i EU där Sverige, jämfört med medlemsstaterna i Centraleuropa, har ett lägre avstånd till de stora, europeiska marknaderna.

Parallellt med den svenska utvecklingen av miljöstyrande farledsavgifter är det viktigt att arbeta för internationella åtgärder för att minska utsläpp av koldioxid och försurande gaser från sjöfarten på internationellt vatten. Det är viktigt att Sverige är fortsatt pådrivande i det internationella arbetet. Detta har blivit alltmer framgångsrikt under senare år.

Som exempel kan nämnas att MARPOL Annex 6 träder i kraft den 19 maj 2005 och att detta ger sänkta utsläppsvärden för svavel och kväve i Östersjöområdet. Vidare har EU aktualiserat ett nytt svaveldirektiv med en maxgräns på 1.5 procent i norra Europa och för samtliga färjor i Europa. Svavelhalten för användning för bränsle i hamn föreslås sänkas till 0.1 procent. Parallellt pågår ett arbete inom FN för att föra in både internationellt flyg och internationell sjöfart i Kyoto-överenskommelsen.

Vi anser dock inte att det är illräckligt att lyfta fram prioriteringar och utforma strategier för den internationella verksamheten. Det vore även av intresse att försöka sätta upp mätbara mål för verksamheten och följa upp dem på lämpligt sätt. Detta kan till exempel ske genom att man på en viss detaljnivå redovisar exakt de sakfrågor man är intresserad av att driva och följer upp med en redovisning av utfallet och kompletterar bilden med de resurser som behöver sättas in.

9.1 Slutsatser från arbetet i den första Godstransportdelegationen

I betänkandet *Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi*¹ redovisade den första Godstransportdelegationen sina tankar om den internationella dimensionen i en samlad godstransportstrategi. Delegationen ansåg att ett viktigt led i det internationella sammanhanget borde vara ett koordinerat agerande av staten i form av nationella åtgärder och ett aktivt och målinriktat arbete i EU:s olika institutioner. Dessutom borde staten driva på och understödja ett svenskt agerande i sådana internationella forum som har roller att spela för utveckling av ett effektivt och långsiktigt hållbart godstransportsystem. Även en bred samverkan med näringslivet ansågs vara viktig för statens arbete i den internationella dimensionen. Sverige bör vidare utnyttja olika internationella organ i syfte att presentera och förankra svenska synsätt och förslag till lösningar i arbetet med utveckling av effektiva och hållbara godstransporter. En gemensam plattform för svensk agerande i detta sammanhang, från staten och näringslivet, förutsattes stärka framgångsmöjligheterna.

Delegationen förde även fram att ett trafikslagsövergripande synsätt bör genomsyra transportpolitiken. Det är därför viktigt att

¹ SOU 2001:61

det svenska arbetet knyter an till det gemensamma arbete som drivs inom EU för intermodala godstransporter. Ett ökat svenskt engagemang i detta arbete är önskvärt.

Delegationen beskrev även översiktligt olika internationella organs arbete och rekommenderade hur svenska insatser i detta arbete skulle hanteras och prioriteras.

Slutligen betonade delegationen en rad frågor i EU-arbetet som är av vital betydelse för det svenska godstransportsystemet såsom fungerande infrastrukturanslutningar i utlandet, svenskt deltagande i internationellt standardiseringsarbete och en rättvis prissättning av infrastrukturen i hela EU.

9.2 Direktiven till den nya Godstransportdelegationen

Regeringen och myndigheterna har beaktat den syn som fördes fram av den första delegationen när man bedrivit sitt internationella arbete. I Näringsdepartementet arbetar man för närvarande med att se över de strategier som lades fast för Sveriges internationella arbete på det transportpolitiska området genom 1998 års transportpolitiska beslut. Som ett led i detta arbete fick vi i våra direktiv i uppdrag att följa och främja svenskt arbete i de internationella organ som verkar på godstransportområdet. Dessutom skall vi lämna förslag till vidare strategier för det internationella arbete som bedrivs av regeringen och myndigheterna.

I de följande delarna av detta kapitel beskriver vi hur vi analyserat olika strategiska överväganden. Vi lämnar förslag på hur den tidigare delegationens förslag kan följas upp konkret i utvecklingen av svenska ståndpunkter och strategier för det internationella arbetet. Vi har även gjort en kartläggning där vi värderar internationella organisationers strategiska betydelse från ett godstransportperspektiv. (Kartläggningen framgår av bilaga 7).

9.3 Statens beredning av svenska ståndpunkter i det internationella arbetet

9.3.1 Bakgrund

Regeringen anför i sin proposition *Transportpolitik för en hållbar utveckling*² att Sveriges geografiska, ekonomiska och handelspolitiska situation innebär att transportpolitiken måste ses ur en internationell synvinkel. Till vilket forum insatserna skall koncentreras är mycket beroende av vilken fråga som berörs. Forum för det internationella samarbetet återfinns på olika nivåer – mer globalt inom ICAO, IMO, ECE, OTIF eller OECD – regionalt inom till exempel EU och Östersjösamarbetet, men även genom bilateralt samarbete.

Av tradition har inom sjösäkerhets- och det marina miljöområdet FN:s sjöfartsorgan IMO spelat en viktig roll eftersom nationell lagstiftning rörande sjösäkerhet och skyddet av den marina miljön till stor del bygger på IMO:s konventioner, koder, resolutioner etc. Sverige bedriver också ett aktivt och uthålligt arbete i IMO.

Europeiska gemenskapen har under senare år fått en mer framträdande roll för utvecklingen av det internationella regelverket inom olika organisationer (IMO, ICAO OTIF med flera). Gemenskapen är i dag inte medlem i IMO men har observatörsstatus sedan 1974. Europeiska kommissionen driver aktivt frågan om medlemskap.

EU:s roll kommer dessutom med stor sannolikhet att stärkas ytterligare i och med utvidgningen med 10 nya länder, av vilka både Cypern och Malta är stora flaggstater, samt mot bakgrund av att fartygskatastroferna med fartygen Erika och Prestige har satt sjösäkerhet högt på EU:s agenda. En strategisk fråga för Sverige i detta sammanhang är i vilken grad Sverige självständigt ska agera inom ramen för IMO och andra globala forum, eller om mer kraft ska läggas på att driva för Sverige angelägna frågor via EU.

Gemenskapen, genom kommissionen, har sedan 1989 möjlighet att delta på olika möten i ICAO (den internationella civila luftfartsorganisationen). Dessutom har gemenskapen på senare år fått behörighet på en rad områden som berörs av den internationella luftfartsregleringen, bland annat genom bildandet av byrån för luftfartssäkerhet och arbetet med att skapa ett gemensamt luftrum. Det är viktigt att Europa agerar enhetligt gentemot omvärlden i

² Prop. 1997/98:56

frågor som berör den gemensamma luftfartspolitiken och EG får en allt viktigare roll att spela i detta avseende.

På luftfartsområdet samarbetar de skandinaviska länderna i luftfartspolitiska frågor och flygsäkerhetsfrågor. Grunden för samarbetet är ländernas gemensamma önskan att tillgodose en tillfredsställande internationell trafikförsörjning till Skandinavien. Det skandinaviska samarbetet är knutet till samarbetet i konsortiet SAS och löper till den 30 september 2020.

Den internationella järnvägstrafiken har främst reglerats genom fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF). Fördraget behandlar bland annat frågor om ansvar vid skador och förseningar, befordringsskyldighet, tariffer, biljetter och fraktsedlar samt skiljedomsförfaranden.

De fördragsslutande parterna har bildat Mellanstatliga organisationen för internationell järnvägstrafik (OTIF) där Sverige deltar tillsammans med ett 40-tal länder från Europa och Mellanöstern. I juni 1999 reviderades COTIF och anpassades till den nya struktur som föreskrivs av EU:s gemenskapslagstiftning. Regionala samarbetsorganisationer, till exempel EU medgavs anslutning till fördraget och medlemskap i OTIF. Under 2003 beslöt ministerrådet att EU ska ansluta sig till COTIF.

Under senare år har gemenskapskompetensen inom järnvägsområdet utvidgats till att gälla många tekniska frågor som behandlas i det nya COTIF. I de fall täckningsområdena sammanfaller har gemenskapslagstiftningen företräde och kommissionen kommer i dessa frågor att företräda EU:s medlemsstater i OTIF.

Genom att gemenskapslagstiftningen drivs vidare inom allt fler områden minskar COTIF i betydelse för EU:s medlemsstater. Detta gäller särskilt nu när unionen utvidgats med tio nya länder, varav åtta är medlemmar också i OTIF. COTIF kommer dock att ha fortsatt betydelse för utsträckning av gemenskapslagstiftningens inflytande över sådana fördragsslutande stater som inte är med i EU. Detta gäller också för förhållandet till den andra stora internationella järnvägsorganisationen, OSSjD, som omfattar en rad stater i östra Europa och i Asien, bland annat Ryssland och Kina. OTIF och OSSjD har inlett ett samarbete för att om möjligt samordna sitt regelverk för att underlätta internationell trafik.

FN:s regionala ekonomiska kommission för Europa (ECE), där alla europeiska länder ingår, har en särskild kommitté för landtransporter med bland annat en undergrupp för järnvägsfrågor. Organisationen har tidigare utarbetat konventioner i transport-

frågor av stor betydelse för transport och trafik. ECE tillkom omedelbart andra världskrigets slut och dess huvuduppgift var – och är fortfarande – att befrämja handeln och andra ekonomiska kontakter mellan Väst- och Östeuropa. Därför ingår även transportområdet i organisationens verksamhet.

Organisationens huvudsakliga värde ligger i dag i att stater från såväl Väst- som Östeuropa samt USA och Kanada ingår. Den är därför en punkt för kontakter mellan dessa länder på tjänstemannanivå. Med tiden har organisationen åtminstone på transportområdet fått en alltmer teknisk inriktning. Med EU:s utvidgning kommer en stor del av värdet som kontaktpunkt öst-väst att försvinna, men det är viktigt att komma ihåg att i ECE är Ryssland, Ukraina, Jugoslavien, Kroatien medlemmar. Kontakterna mellan EU och Ryssland måste dock förmodligen efter utvidgningen regleras på annat sätt. Behovet av ECE i framtiden måste därför sannolikt omprövas.

CEMT

Den europeiska transportministerkonferensen (CEMT) är en systerorganisation till OECD. CEMT är ett viktigt forum för samråd mellan transportministrarna i hela Europa vad gäller landtransportfrågor. Organisationen är främst att se som policyskapande. Konferensens arbete mynnar som regel ut i icke-bindande policyförklaringar från ministrarna, så kallade resolutioner. På samma sätt som för ECE kan CEMT:s roll komma att förändras genom EU:s utvidgning.

Förutom den policyskapande funktionen har CEMT infört ett system med särskilda tillstånd för godstransporter på väg. Med stöd av dessa tillstånd kan åkeriföretag från CEMT:s medlemsländer utföra transporter inom hela CEMT-området. Cabotage inom ett enskilt medlemsland är dock inte tillåtet med stöd av dessa tillstånd.

WTO och OECD

Arbetet i världshandelsorganisationen (WTO) och organisationen för utvecklingssamarbete (OECD) kan ha en indirekt betydelse för sjöfarts- och järnvägssektorn. En ny världsvid handelsrunda kan

exempelvis komma att inkludera transporter och det kan då bli aktuellt att delta med transportexpertis.

Det internationella arbetet i exempelvis de olika FN-organen sköts till stor del av myndigheterna på ett förtjänstfullt sätt. Samtidigt blir det allt viktigare att arbetet samordnas med det arbete som utförs av EU. En ökad samordning mellan Näringsdepartementet och berörda myndigheter är därför önskvärd för att effektivisera det internationella arbetet framöver.

9.3.2 Arbetet i EU: s institutioner

Redan i Romfördraget förutsågs en gemensam transportpolitik för EG, men konkreta resultat av detta dröjde fram till mitten av 1980-talet. Europeiska kommissionen har presenterat två vitböcker om den gemensamma transportpolitiken och transportinfrastrukturfrågorna och samordningen av transportfrågorna inom EU är i högsta grad aktuell genom utvecklingen av det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T).

När det gäller att föreslå lagstiftning finns hos kommissionen ett starkt behov att komma med konkreta förslag i olika frågor. Kommissionens tjänstemän har, särskilt på en detaljerad och mer teknisk nivå, behov av expertis från externa aktörer, vilka kan representera såväl intresseorganisationer som nationella regeringar och myndigheter.

Det är svårt för medlemsstaterna att styra policyinitiativ och idéer, eftersom det inom EU-systemet inte finns någon tydlig struktur kring vilken detta arbete kan drivas. Den ökade europeiseringen, inte minst inom godstransportområdet, har samtidigt medfört att värdet av att enbart bedriva transportpolitik på hemmaplan minskar.

Detta har medfört ett ökat behov av en nationell strategi för, och en ökande samordning av, EU-arbetet och det övriga internationella arbetet. Eftersom möjligheten att från svensk sida direkt kunna påtvinga de andra EU-länderna svensk transportpolitik måste anses som liten, bör strategin bygga på att skapa koalitioner med aktörer i andra medlemsstater. Utvidgningen av EU från den 1 maj 2004 skapar möjligheter för nya majoritetsförhållanden i rådet och innebär att antalet möjliga svenska koalitionspartner utökas. An särskilt intresse kan vara att söka närmare samverkan med de nya

medlemsländerna i vår närhet, främst Polen och de baltiska länderna.

Europaparlamentet har under senare år fått utökat medbestämmande över utformningen av EU-politiken. Behov finns därför av en ökad samverkan och dialog med i första hand de svenska EU-parlamentarikerna.

Europeiska kommissionen arbetar även genom verkställighetskommittéer där medlemsstaterna finns representerade. Kommittéerna, som kan vara såväl föreskrivande som rådgivande, arbetar med att tillämpa gemenskapslagstiftning, uppdatera rättsakter efter den tekniska utvecklingen med mera. Inom transportområdet finns ett tjugotal aktiva verkställighetskommittéer. Den svenska representationen i dessa kommittéer följer den vanliga ordningen, det vill säga att av regeringen utsedd berörd myndighet representerar Sverige efter förankring och avstämning med berört departement. Eventuellt deltar även berört departement

Genom kommissionens politik att lägga vissa verkställighetsuppgifter på organ som lokaliseras i medlemsstaterna har ett antal EU-myndigheter inrättats. De olika EU-myndigheterna har olika roller men har alla till uppgift att bland annat avlasta kommissionen uppgifter vid genomförandet av EU-politiken. Inom transportområdet har hittills två EU-myndigheter inrättats, Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) och Europeiska byrån för sjösäkerhet (EMSA). Ett lagförslag har lyfts fram för inrättandet av Europeiska byrån för järnvägssäkerhet.

Forskningsamverkan i EU

EU:s ramprogram för forskning, nu det 6e i ordningen, för åren 2003–2006 innehåller också transportforskning. Inriktningen bygger på Göteborgsdeklarationen från juni 2001 och kommissionens vitbok *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden*.

Genomförandet av det europeiska området för forskningsverksamhet (European Research Area, ERA) och de olika forskningssystem som har föreslagits på nationell nivå kommer att vara ett viktigt stöd för ett integrerat och hållbart landtransportsystem i Europa. Programmet är tänkt att stärka och komplettera forskningen som utförs nationellt. På så sätt maximeras effekterna av forskningen inom EU.

Av ramprogrammets sju delprogram är det främst ”Hållbara landtransporter”(prioritet 6.2 området) som innefattar området logistik- och godstransporter. För verksamheten har 610 miljoner euro avsatts för innevarande period. Ytterligare tre program berör delvis logistik och godstransportfrågor. Det är IT-området (prioritet 2 omr.), flygområdet med flyggodsfrågor (prioritet 4 omr.) samt Hållbar energiutveckling (prioritet 6.1 omr.)

De mål och huvudområden inom Hållbara yttransporter som anknyter till godstransportområdet syftar till att

- utveckla nya teknologier och koncept för alla transportslag – väg, järnväg och sjöfart,
- förändra fördelningen och integrationen mellan transportslagen, samt
- förbättra säkerheten på väg, järnväg och sjöfart samt undvika trafikstockningar.

Respektive mål delas upp i områdena: policy, demonstration och teknikutveckling

Ett problem med EU-forskningen är att kommissionen endast finansierar projekten partiellt varför det vanligen krävs nationell tilläggsfinansiering till forskningsutförarna. Projekten tenderar dessutom att bli mer omfattande och därmed kostsamma och de konkurrerar med de nationella projekten. Anspråken på de nationella forskningsfinansierade systemet ökar därför. Som framgick redan i vårt delbetänkande är det angeläget med större finansiella resurser nationellt för forskningsverksamheten, inte minst för att bättre kunna dra nytta av EU-samverkan.

9.3.3 Ökat krav på nationell beredning av EU-frågorna

Efter snart tio års medlemskap är de grundläggande förutsättningar som bör vara uppfyllda för att vi från svensk sida skall få gehör för våra svenska intressen i EU väl kända. De är däremot inte alltid så lätta att uppfylla.

En förutsättning är att det svenska arbetet präglas av god framförhållning. Vi måste tidigt veta vad vi vill och ha strategier för att ta oss dit. Det innebär inte bara att tidigt ha svenska ståndpunkter när det gäller förslag i förhandlingsprocessen utan också att så långt möjligt försöka påverka innehållet redan i de förslag som kommissionen utarbetar. Det är också av stor

betydelse att kunna påverka kommissionens initiativ, det vill säga presentera svenska idéer som kan bli utgångspunkter för kommande arbete med regler och program på gemenskapsnivå.

En annan viktig förutsättning för ett framgångsrikt EU-arbete är en tidig förankring av de olika frågorna på hemmaplan. Genom en god förankring hemma kan vi tala med "en röst" när vi har kontakter med andra medlemsstater och övriga aktörer i EU. Genom goda kontakter med aktörer på så många nivåer som möjligt i EU kan vi skaffa oss information om pågående aktiviteter samt påverka och bygga allianser. Vikten av nätverksbyggandet i EU skall inte underskattas.

Vid sidan av sådana grundläggande förutsättningar, som i stort är desamma för alla medlemsstater, så finns också några specifikt svenska förhållanden som påverkar vårt EU-arbete i hög grad. Det första hänger ihop med vad som brukar benämnas som den svenska förvaltningsmodellen, med förhållandevis små departement och större, till viss del självständiga myndigheter. Flertalet övriga medlemsstater har direkt tillgång till vad som motsvarar myndighetsresurser inom respektive departement. Detta gäller för alla de större medlemsstaterna och vi kan från svensk sida därför få intrycket att de är bättre rustade att hantera alla EU-ärenden med hög detaljeringsgrad och är mindre sårbara när det gäller resurser.

Vi skiljer oss också åt från de flesta andra medlemsstater i ett annat hänseende. Tradition, och för många stater erfarenheterna av ett långt medlemskap, innebär att förvaltning och näringsliv utvecklat ett nära sätt att arbeta tillsammans för att ta tillvara breda, nationella intressen. Den svenska modellen för samarbete mellan myndigheter och näringsliv bygger sedan länge på en betydligt skarpare rolldelning med ett strikt remissförfarande i lagstiftningsfrågor. Detta arbetssätt fungerar inte alltid så väl i EU:s beslutsprocesser där förankring ofta måste ske genom snabba förfaranden.

Ett förändrat och närmare sätt att samarbeta på skulle otvetydigt kunna ge ett för Sverige bättre nationellt utfall i det internationella förhandlingsarbetet reellt sett.

Transportområdet är i förhållandevis hög grad reglerat genom EU:s regelverk. Det arbete som bedrivs på olika nivåer på området inom EU är därför omfattande. Sverige är ett relativt sett litet land med trots allt begränsade resurser. För att utnyttja dessa resurser på effektivaste sätt borde vi tydligare prioritera mellan områden och ärenden som är av olika vikt för oss. Är frågorna politiskt betydelsefulla borde vi i vissa fall satsa betydligt mer resurser för

att nå framgång i arbetet, medan vi i andra frågor kan nöja oss med ett mer begränsat agerande än vad som är fallet i dag. I prioriterade frågor är det även viktigt att vi använder oss av personer med upparbetade nätverk med andra medlemsstaters representanter och som har tjänsteställning på en nivå som motsvarar kollegornas.

Av regeringsformen följer att det är regeringen som företräder Sverige i förhandlingar och ingår avtal med andra stater eller mellanstatliga organisationer. I vissa fall får regeringen uppdra åt förvaltningsmyndighet att ingå internationella överenskommelser. I regeringens arbetsuppgifter ingår att styra myndigheterna. I verkförordningen (1995:1322) finns en generell regel om dels att myndigheterna har en informationsplikt till regeringen om sitt EU-arbete och dels en skyldighet att ställa den personal till förfogande för Sveriges EU-arbete som regeringen begär.

Sammantaget framstår myndigheterna som en mycket viktig resurs i regeringens EU-arbete. Det hindrar dock inte att samarbetet kan förbättras och formerna för det utvecklas om vi vill öka ambitionen med och effekten av det svenska EU-arbetet. Genom att utnyttja myndigheternas kompetens och resurser i EU-frågor i större utsträckning kan vi skaffa oss en betydligt förstärkt svensk bas i EU-arbetet.

9.3.4 Samarbetet med svenska organisationer

Departementen ansvarar för att samråd sker med kommuner, intresseorganisationer och andra aktörer vid handläggning av regeringsärenden på deras respektive sakområde. Möjligheten för dessa organ att yttra sig i ett ärende följer av grundlagen. Den normala gången med skriftligt remissförfarande är inte alltid lämplig när det gäller att bygga upp strategier för EU-arbetet i olika frågor. Det är viktigt att de som berörs ges möjlighet att medverka i ett tidigt skede och att de regelbundet informeras om arbetet. Genom en regelbunden dialog med berörda parter kan regeringens EU-arbete förenklas och förbättras. Samrådet kan ske på olika sätt, till exempel genom remissförfarande och/eller i arbetsgrupper för EU-frågor. Varje departement bestämmer formerna för arbetet i sina arbetsgrupper.

Även samarbetet med andra aktörer, vid sidan av myndigheterna, fungerar på det hela taget väl. Arbetsättet varierar dock mellan de olika sakområdena på transportområdet och därmed också ambi-

tion och resultat. Formerna för samarbetet bör kunna systematiseras ytterligare, med sikte på att totalt sett öka omfattningen såväl vad gäller kvantitet som kvalitet.

9.3.5 Arbetsgrupper på transportområdet

Regeringskansliet använder sig i stor utsträckning av olika arbetsgrupper för behandling av EU-frågor. Grupperna brukar indelas i beredningsgrupper, vars deltagare består av berörda departement och myndigheter, referensgrupper för EU-frågor samt andra arbetsgrupper. Varje departement inrättar de grupper som behövs och bestämmer de närmare formerna för arbetet i sina grupper. Beredningsgrupper kan användas som ett led i den gemensamma beredningen av EU-frågor inom Regeringskansliet. I berednings- och referensgrupper kan också remissförfarandet göras.

På transportområdet används aktivt för närvarande bara grupper av karaktären referens- eller annan arbetsgrupp. Referensgrupper finns på järnvägsområdet samt på luftfarts-, sjöfarts- väg- och yrkestrafikområdena.

9.4 Förslag till vidareutveckling av den svenska beredningen av internationella frågor på godstransportområdet

Den svenska beredningen av internationella godstransportfrågor bör vidareutvecklas genom att redan existerande referensgrupper nyttjas bättre vid utvecklingen av svenska ståndpunkter. Detta som ett verktyg för att försöka uppfylla de grundläggande förutsättningarna för ett bra samarbete mellan staten och näringslivet.

Grupperna bör också vidareutvecklas och ges en utökad och fördjupad funktion, särskilt med avseende på bättre samordning och förstärkt framförhållning. Det bör finnas en verksamhetsplan för gruppernas arbete. Planen bör utarbetas med ledning av kommissionens arbetsprogram och med utgångspunkt från svenska intressen.

Grupperna bör ges en tillräckligt bred bas för att vara livskraftiga och uppfattas som meningsfulla.

Samtliga grupper bör göra överväganden om intermodal samverkan i sitt arbete. Det intermodala perspektivet bör således behandlas i varje enskild referensgrupp.

9.4.1 Utformning av grupperna

Utformningen av grupperna bör vara sådan att de framstår som tydliga och funktionella kanaler för samverkan mellan departementen, myndigheterna och övriga aktörer. Grundläggande krav är att grupperna möjliggör en dialog åt båda håll och också ges förutsättningar till ett effektivt arbete.

Medlemmarna i gruppen bör bestå av representanter för myndigheter och de viktigaste intressenterna på området. Det är viktigt att gruppen blir så bred att den kan anses som tillräckligt representativ, men den får inte heller göras för omfattande så att den blir svår att hantera. För att en grupp skall få behövlig kontinuitet bör den inte mötas för sällan, men den skall självklart kunna sammankallas vid behov. Till gruppen bör utses ett mindre, operativt organ som kan träffas mellan gruppmötena, förbereda dessa och driva de frågor som bestämts av gruppen. Vid behov skall även arbetsgruppen kunna utse mindre grupper som kan arbeta med vissa särskilt utpekade frågor.

Det är också viktigt att gruppen har en stark och etablerad koppling till berörda personer på Sveriges ständiga representation i Bryssel.

9.4.2 Arbetsuppgifter

Arbetet i grupperna bör ge möjlighet till en konstruktiv dialog mellan staten och näringslivet och ge näringslivets representanter inblick i de politiska övervägandena i EU-arbetet. Därför skall en löpande dialog föras mellan departementet, myndigheter och intressenter. På så sätt ges grundläggande förutsättningar att tidigt kunna fastställa väl förankrade svenska ståndpunkter och även i övrigt ge ett gott stöd i såväl berednings- som förhandlingsfaserna av ett ärende. Med hänsyn till de ofta mycket korta ledtider som kännetecknar handläggningen av internationella ärenden, och då särskilt EU-ärenden, måste verksamheten i gruppen organiseras så att det finns en hög tillgänglighet till relevanta personer.

Grupperna skall dock inte bara vara verktyg för behandling av redan framlagda förslag utan de bör också, genom att vara kanaler för ömsesidig informationspridning, öka möjligheterna för oss att kunna påverka innehållet i förslagen innan de läggs fram. Även samordningen av ett svenskt agerande bör kunna diskuteras i grupperna. Vill vi påverka vilka förslag som skall läggas fram eller visst innehåll i dem så är en samordnad svensk linje med agerande på olika nivåer och i olika organ en förutsättning. Även om inte alla aktörer har gemensamma intressen och ståndpunkter i en fråga så ger det tillfälle att förklara och förhoppningsvis få förståelse för intagna positioner. Detsamma gäller för samordning av internationellt arbete mellan olika forum. Diskussioner om prioriteringar är ett annat exempel på uppgifter som är lämpliga att ta upp i grupperna. De frågor som bedöms vara viktiga skall kunna pekas ut och också prioriteras resursmässigt.

Självklart skall grupperna också kunna ta hand om uppgifter av mer administrativ karaktär för att skapa klarare riktlinjer och former för arbetet. Exempel på sådana är vem som skall företräda Sverige i ett visst sammanhang och med vilka personer. Även andra bemanningsfrågor, som till exempel diskussioner om behov och urval av lämpliga personer för nationella experttjänster, hör hit.

Listan på arbetsuppgifter kan göras lång, och de frågor som skall behandlas i respektive grupp varierar naturligtvis beroende på område och på vilket stadium det internationella arbetet befinner sig.

En positiv lösning kan vara att ett utökat och fördjupat samarbete mellan de olika intressenterna i internationella frågor vilket naturligt och ömsesidigt skulle främja kunskapsspridande. Detta bör i sin tur kunna skapa en naturlig plattform för att använda utrednings- och analysarbete i högre grad och på ett mer effektivt sätt i arbetet med internationella frågor.

Detta bör leda till en effektiv beredning av frågor mellan departementen, myndigheterna och berörda aktörer vilket är en förutsättning för att Sverige på ett tydligare sätt skall kunna föra fram viktiga frågor i internationella sammanhang.

Det är viktigt att svenskar, med erfarenhet från relevanta saksområden, är anställda som tjänstemän eller experter vid EU:s institutioner och EU-myndigheterna. Av naturliga skäl har personer som arbetat med sakfrågorna i Sverige en större förståelse för svenska förhållanden och arbetssätt på aktuella områden. Enligt Statskontoret (rapport 2003:14) skulle detta öka möjligheterna för svenska mål och prioriteringar att få genomslag på EU-nivå. Det

innebär samtidigt en möjlighet för svensk statsförvaltning att utveckla och uppdatera tjänstemännens Europakompetens samt att utveckla nätverket inom EU:s institutioner, intresseorganisationer och med kollegor i andra EU-länder.

Enligt en utvärdering som Statskontoret genomfört (rapport 2001:17) saknas det en strategi för hur instrumentet med svenska nationella experter i EU ska användas. En internationell jämförelse som Statskontoret genomfört visade att både Storbritannien och Nederländerna ser nationella experter som en väg in i kommissionen samtidigt som instrumentet är ett medel i ländernas ambition att utöva inflytande på kommissionen inom prioriterade områden. Statskontorets utvärdering visar också på att målet med EU-samordningen varierar mellan EU:s olika medlemsstater, beroende av ideologisk ambition, institutionell kapacitet och politisk motvilja. Nationella experter är dock endast ett av de instrument som kan användas för att öka förståelsen för svenska frågor inom EU:s institutioner. Det är dock viktigt att säkerställa en svensk närvaro och att detta främjas från både regeringen, myndigheterna och sektorns övriga aktörer.

9.5 Frågor som vi bör prioritera i framtida internationellt arbete på godstransportområdet

Som vi anger i inledningen till detta kapitelanser vi att det går att peka ut ett antal områden av strategisk betydelse i ett trafikslagsövergripande perspektiv. Dessa är följande:

- intermodala transporter
- infrastruktur
- konkurrensfrågor inom transportmarknaden
- miljö
- säkerhet.

Samtidigt måste vi som tidigare nämnts också lyfta fram den nordliga dimensionen och våra specifika förutsättningar. Det är dessutom angeläget att verka aktivt på områden där vi upplever att svenska företag utsätts för snedvridningar i konkurrensen genom regler som är onödigt långtgående, till exempel den av kommissionen rekommenderade Europastandarden för förankring av last vid vägtransporter. En annan företeelse som kan snedvrیدا konkurrensen är felaktig regeltillämpning i medlemsstaterna. Detta

har visat sig särskilt besvärligt när det gäller överträdelser av gemenskapsreglerna för vägtransporter och möjligheterna att vidta åtgärder mot de företag som bryter mot reglerna. Även sociala regler sätts ur spel genom en allt för generös tillämpning av de regler som gäller för cabotage vid vägtransporter.

Intermodala transporter

Inom detta område finns frågor om införande av enhetliga standarder för transport och logistikjänster samt enklare gränsöverskridande för transporter. Frågan om utveckling av intermodala transportlösningar är central i EU:s transportpolitik och vi bör verka för att den nordiska dimensionen beaktas i detta arbete (se avsnitt 2.4).

Infrastruktur (TEN-T)

Nordiska Triangeln är ett fortsatt prioriterat övergripande TEN-T projekt. Konceptet "Östersjömotorvägar" är ett nytt prioriterat TEN-T projekt. Arbetet med en fast förbindelse över Fehmarn Belt och några andra nord-sydliga projekt. Godsstråk i öst-västlig riktning kommer dessutom att få ökad betydelse. TEN-budgeten bör ligga fast och användas för infrastruktur. Stöd bör inte ges till kommersiella operatörer (linjer). Isbrytning är en gemensam och viktig infrastrukturförutsättning för alla Östersjöländer. Landanslutningar, farledsförbättringar och trafikövervakning bör tillsammans med isbrytning ingå i konceptet Östersjömotorvägarna (avsnitt 3.5.2). PPP bör främjas för infrastrukturprojekt. Ett lyckat exempel är investeringarna i farledssystemet i Göteborg.

Konkurrensfrågor

En viktig fråga i såväl svenskt som EU-perspektiv är konstruktionen av ett rättvist och effektivt avgiftssystem för finansieringen av infrastrukturen, baserat på principen om rättvis prissättning mellan trafikslagen, samtidigt som det täcker de samhällsekonomiska marginalkostnaderna och internaliserar externa kostnader. Minskning av statsstöd som snedvrider konkurrensen är en viktig

fråga. Likvärdiga konkurrensförhållanden för transportnäringen i hela EU bör eftersträvas (avsnitt 7.3, 8.4 och 8.6).

Förutom det ovan angivna kan vi konstatera, om vi utgår från EU-kommissionens senaste vitbok om den gemensamma transportpolitiken, att luftfartssektorn fått ett begränsat utrymme och att fraktflyget överhuvudtaget inte behandlas. Kommissionen bör därför på lämpligt sätt uppmärksammas på detta förhållande. Frågorna om utveckling av fraktflyget bör givetvis följas även i andra internationella organ.

Miljö

Införandet av marginalkostnadsprissättning som ett viktigt incitament för det internationella miljöarbetet är en fråga som Sverige fortsatt bör driva. Handel med utsläppsrätter är ett annat område som diskuteras inom både sjö- och landtransportområdet, mot bakgrund av arbetet med Kyoto-protokollet (avsnitt 3.5.1, 8.3 och 8.6).

Säkerhet

Sveriges aktiva deltagande i det globala FN-arbetet fortgår, både inom säkerhets- och miljöområdena. EU får en allt viktigare roll i trafiksäkerhetsarbetet. Eftersom trafiksäkerhet är ett av Sverige prioriterat område, och dessutom ett område inom vilket vi kommit en bra bit på väg, bör vi här från svensk sida än mer aktivt arbeta inom EU-samarbetet i trafiksäkerhetsfrågorna. Säkerhetskydd är en betydelsefull fråga som behandlas både på FN-nivån och inom EU (avsnitt 2.4).

10 Uppföljning av den första Godstransportdelegationens förslag

10.1 Stråktänkandet

För staten i sin roll som förutsättningskapare är infrastrukturen ett av de viktigaste områdena inom transportsektorn. I den första Godstransportdelegationens arbete lades stor vikt vid dessa frågor, och SIKAs rapport¹ om stråkanalyser för godstransporter utgjorde ett viktigt underlag.

Huvuduppgiften i stråkanalysen var att identifiera de godstransportstråk som kan anses vara av särskild betydelse för den svenska godstransportförsörjningen. Med utgångspunkt från analysen lades sex huvudstråk fast. Dessa stråk täckte in tre fjärdedelar av de långväga (över 25 kilometer) tunga svenska godstransporterna mätt såväl i vikt som i värde. Tröskelvärdena för de årliga samlade flödena i de aktuella stråken sattes till en vikt på 8 miljoner ton eller ett värde 200 miljarder kronor.

Följande sex stråk identifierades:

1. Ett nordsydligt landbaserat stråk Luleå-Mälardalen-Malmö/Trelleborg (med förlängning till kontinenten). Detta stråk uppfyller både kriteriet för vikt och kriteriet för värde. Stråket består av Europaväg E4 Haparanda-Helsingborg, stambanan genom övre Norrland, Norra stambanan, Ostkustbanan och Södra stambanan.
2. Sjöfarten längs med Östersjökusten. Detta stråk uppfyller vikt-kriteriet.
3. Göteborg-Stockholm som består av Europaväg E20, riksväg 40 i kombination med Europaväg E4 och Västra stambanan. Detta stråk uppfyller både kriteriet för vikt och kriteriet för värde.

¹ Stråkanalyser för godstransporter – SIKAs Rapport 2001:1.

4. Godsstråket från Norrland via Hallsberg till Göteborg vilket består av Bergslagsbanan, godsstråket genom Bergslagen, Europaväg E18 och riksväg 67. Detta stråk uppfyller viktkriteriet.
5. Stråket längs västkusten Norge-Göteborg-Malmö vilket består av Europaväg E6 Svinesund-Trelleborg, Västkustbanan och Norgelänken. Detta stråk uppfyller både kriteriet för vikt och kriteriet för värde.
6. Malmbanan med sjöfartsförbindelse från Narvik. Detta stråk uppfyller viktkriteriet.

För samtliga dessa stråk gjorde SIKA omfattande känslighetsanalyser både vad gällde förändringar av trafikflöden och förändringar av i den framtida infrastrukturen. De sex utpekade stråken visade sig vara mycket robusta.

SIKA har på vårt uppdrag och med hjälp av trafikverken nu gjort en uppföljning av stråkanalysen². Uppföljningen omfattar utvecklingen under åren 1997–2001. Särskild vikt har lagts vid godstransportflöden till och från Östeuropa eftersom tillväxtförväntningarna där är höga och eftersom utvecklingen av dessa flöden var mycket svårbedömd när den ursprungliga stråkanalysen genomfördes.

Uppföljningen visar att de sex stråken som nämnts ovan står sig och täcker in en lika stor andel av de långväga svenska godstransporterna som tidigare det vill säga tre fjärdedelar mätt såväl i vikt som i värde. Vissa överflyttningar inom och mellan stråken förekommer men dessa är av mindre omfattning.

Andelen lastbilstransporter som utförs i stråken uppgick till 63 procent av de totala transporterna både vid den förra analysen som baserades på 1997 års trafikmätningar och vid den som baseras på 2001 års mätningar. Även stråkens andel av godstransporterna på järnväg, mätt som andelen godståg, ligger stabilt kvar på över 80 procent. När det gäller sjöfarten har de utpekade stråkens andel av godsmängder och antal anlöp däremot minskat med 3 respektive 2 procent under perioden 1997–2001. Stråken stod 2001 för 74 procent av godsmängden och för 84 procent av antalet fartygsanlöp.

Vad gäller utvecklingen av trafiken till och från Östeuropa konstaterar SIKA att tillväxten mätt i ton uppgick till 35 procent mellan åren 1997 och 2003 vilket tyder på att Östeuropahandeln har betydelse för de nationella godsflödena. Det finns dock enligt

² SIKA Rapport 2004:6

SIKA ingen anledning att revidera stråken med hänsyn till ovanstående godsflöden om man håller sig till de kriterier för volym och värde som hittills tillämpats, det vill säga en vikt på 8 miljoner ton eller ett värde på 200 miljarder kronor årligen.

SIKA framhåller i uppföljningen att det rör sig om en kort period mellan mätningarna och att det inte var förväntat med några större förändringar av transportstrukturen.

Vi har i vårt arbete följt arbetet med den långsiktiga infrastrukturplaneringen och kan konstatera att det stråktänkande som presenterades av den första Godstransportdelegationen fått ett visst praktisk genomslag. Nedan redogörs för myndigheternas arbete med stråken. Vi anser att det är viktigt att detta arbete fortsätter och att stråktänkandet utvecklas ytterligare.

Vägverket

Vägverket redovisar i den nationella planen för vägtransportsystemet för perioden 2004–2015 de vägstråk som ingår i det nationella stamvägnätet. Verket vill koncentrera den tunga godstrafiken till vissa utpekade vägar som i stort sett motsvarar stamvägnätet. Dessa vägar har hög standard, och verket räknar med att kunna vidmakthålla denna standard samtidigt som miljö och trafiksäkerhetsfrågorna kan hanteras på ett bra sätt. Vägverket menar dock att de sammanhängande stråken inte alltid skall ges en enhetlig standard. Dels eftersom resurserna inte räcker till detta men främst för att detta inte är motiverat ur ett samhällsekonomiskt perspektiv.

Däremot kan man ha funktionella krav och kvalitetskrav som gäller för stråken. Sådana krav leder till lösningar som varierar utifrån aktuella flöden och trafikens karaktär.

Banverket

Banverket utgår i sin framtidsplan från den första Godstransportdelegationens stråktänkande, och beaktar vilka åtgärder som bör vidtas i bansystemet för att tillgodose näringslivets behov. Verket anger att det är viktigt att flödena koncentreras till vissa stråk för att järnvägstrafiken skall kunna utvecklas. Genom en koncentration bedömer man att förutsättningar skapas för effektiva transporter med hög frekvens. Verket framhåller också att stråkstrategin måste

bygga på en utvecklad samverkan mellan de olika trafikslagen. De utpekade stråken skall långsiktigt svara för större delen av det totala godstransportsystemet och utgöra pulsådor i ett nätverk som förbinder produktions och konsumtionsregioner. Stråken skall också bidra till att förbättra förutsättningarna för den gränsöverskridande trafiken. Parallellt med strategin för stråk har verket utvecklat en strategi för noder. Banverket framhåller att det är en styrka för den långsiktiga planeringen med ett strategiskt godsnetz som är förankrat inom järnvägssektorn. Genom stråktänkandet har, enligt verket, både dialogen med sektorn men även analysen och prioriteringarna utvecklats på ett positivt sätt.

Banverket startade 2002 ett arbete med att ta fram en stråkorienterad förvaltningsstrategi. För att tillhandahålla en produkt med avtalad kvalitet förbättras successivt koordineringen av förvaltningen av anläggningarna. En stark geografisk samordning och stråktänkande är viktiga parametrar. De avtal som tecknas med kunderna är styrande. Arbetet utvecklas successivt och skapar förutsättningar till förbättrat samarbete inom Banverkets olika delar för att tillgodose kundernas behov.

Inom ramen för punktlighetsarbetet har också förändringar införts i samråd med trafikutövarna. Begreppet tåglista införs och det innebär att en lista tas fram med de tåg som trafikutövarna anser att de själva och Banverket skall ägna särskild uppmärksamhet åt. Här koncentreras arbetet på 10 procent av beslutade tågägen, vilket innebär att cirka 500 tåg särskilt kommer att ställas i fokus. Trafikutövarna skall ange sina egna kvalitetsmått på tåget för att kunna följa upp när acceptabel kvalitetsnivå är uppnådd. Alla tåg på tåglistan följs upp i en särskild framtagen larmlista för att fånga tåg som ofta har punktlighetsbekymmer.

Sjöfartsverket

Sjöfartsverket använder begreppet stomfarleder som planeringsinstrument. Stomfarledsnätet sammanbinder hela den svenska kusten och medger passage av internationell trafik genom svenska farvatten. Från detta nät förgrenas tillfartsleder till hamnar och lastageplatser.

Aktuella infrastruktursatsningar koncentreras till de stora hamnarna med betydande internationell trafik. Omfattande farleds-

förbättringar har till exempel genomförts till Göteborgs hamn för att skapa förutsättningar för en effektiv trafik till och från hamnen.

10.2 Det transportpolitiska delmålet om en hög transportkvalitet för näringslivet

10.2.1 Målformuleringen

Den första Godstransportdelegationen förde i sitt slutbetänkande resonemang om de transportpolitiska delmålen och dess förhållande till varandra.

Delegationen framförde synpunkter på utformningen av delmålet om hög transportkvalitet för näringslivet och på de etappmål som kopplats till målet.

I 1998 års transportpolitiska beslut formulerades målet om en hög transportkvalitet enligt följande:

Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för näringslivet.

De etappmål som var kopplade till målen inriktades helt på infrastrukturens funktion i form av mål för bland annat beläggning och tjälavstängning för vägarna samt för högsta tillåtna axellast och utökad lastprofil för järnvägarna.

Den första delegationen konstaterade att delmålet om hög transportkvalitet för näringslivet är av stor betydelse för godstransportsektorn. Samtidigt noterade man att arbetet med att konkretisera målet måste fortsätta. Målet var då helt nyutformat i 1998 års transportpolitiska proposition och etappmålen var provisoriska. Funktionen för målet borde enligt delegationen vara att tydliggöra och lyfta fram sambanden mellan näringslivsutvecklingen och transportererna. Delegationen föreslog därför att etappmålen för transportkvalitet borde kopplas tätare till kundernas krav på transportererna.

En konkretisering av kvalitetsbegreppet borde utgå från de mest centrala inslagen för kvalitet i näringslivets godstransporter, vilka av delegationen bedömdes vara följande:

- transporttiden
- leveransprecisionen
- säkerheten
- informationen

- flexibiliteten
- effektiviteten.

I samband med regeringens infrastrukturproposition, *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem*³ utvidgades målet till att omfatta även persontransporter och har i dag följande lydelse:

Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.

I infrastrukturpropositionen ersattes också det infrastrukturinriktade etappmålen av följande mer generella etappmål:

Kvaliteten i det svenska transportsystemet bör, mätt i termer av förutsägbarhet, säkerhet, flexibilitet, framkomlighet och tillgång till information, successivt förbättras.

Vi konstaterar att det förändrade och mer generella etappmålet på ett mycket bättre sätt svarar upp mot innehållet i delmålet om transportkvalitet. Detta eftersom flertalet av de parametrar som den första delegationen tog upp som relevanta för måluppfyllelsen i dag ingår i målet.

Vi anser att arbetet med att utveckla målet har lett till flera intressanta initiativ från verken (se avsnitt 10.2.2). Det finns dock anledning att fortsätta arbetet med till exempel utveckling av indikatorer och mått för delmålet.

10.2.2 Myndigheternas arbete med uppföljning av delmålet

Sedan den första Godstransportdelegationen lämnade sitt slutbetänkande i mitten av 2001 har trafikverken arbetat med en vidareutveckling av uppföljningssystem och indikatorer för de transportpolitiska målen om tillgänglighet, transportkvalitet och regional utveckling. I regleringsbrev för 2002 och 2003 har regeringen gett trafikverken i uppdrag att med bistånd av SIKA driva ett fortsatt utvecklingsarbete inom området.

³ Prop. 2001/02:20.

SIKA

En arbetsgrupp har bildats med representanter för SIKA och trafikverken. Hittills har persontrafikrelaterade frågor dominerat, men avsikten är att i en kommande etapp även behandla gods-transporter. SIKA har även genomfört intervjuer med företrädare för varuägare och transportföretag i avsikt att utröna näringslivets egna mått på transportkvalitet, och har även i en rapport sammanställt olika befintliga riktmärkesstudier på området.

Sjöfartsverket

Uppdragen till Sjöfartsverket från regeringen angående uppföljning och system har avrapporterats i två rapporter i september 2002 respektive oktober 2003. En viss men långtifrån fullständig redovisning av indikatorer enligt de principer som anges i dessa rapporter har skett i Sjöfartsverkets sektorsrapporter från 2003 och 2004. Sjöfartsverket betonar i sin rapportering att utvecklingen av ett mera kundorienterat uppföljningssystem kräver uppbyggnad av nya rapporteringsrutiner och system.

I sin rapport från oktober 2003 redovisar Sjöfartsverket en första version av ett uppföljningssystem, som utgår ifrån de principer för målformulering inom transportsektorn som anges i infrastrukturpropositionen. De indikatorer och mått som föreslås av Sjöfartsverket skall enligt verket ses som ett första försök på vägen mot ett reguljärt och rimligt täckande uppföljningssystem. Sjöfartsverket planerar att successivt utveckla systemet över de kommande åren. Speciellt kommer utvecklings- och kontaktarbete att behöva bedrivas för att utveckla internationell riktmärkning för vissa indikatorer och för de aspekter av indikatorerna som berör andra delar av sjöfartssektorn än Sjöfartsverkets eget ansvarsområde.

Redovisningen av uppföljningen av mått och indikatorer planeras huvudsakligen ske i den årliga sektorsrapporten. Sjöfartsverket bedömer att det uppföljningssystem som verket föreslagit även kommer att kunna fungera som en komponent i ett trafikslagsövergripande uppföljningssystem.

Vägverket

Vägverket har, beträffande kvalitets- och tillgänglighetsmålen för godstransporternas del, bland annat startat en utredning om hur ett nationellt vägnät för godstransporter skulle kunna definieras och beskrivas. En utgångspunkt är det arbete som genomförts i Skåne och de så kallade näringslivsvägar som pekats ut i samförstånd mellan Vägverkets regioner och näringslivsrepresentanter.

Särskilt viktigt är att få en bred förståelse för ett sådant vägnäts funktion bland varuägare, godstransportörer, kringboende och andra aktörer. Eftersom samhällets resurser är begränsade är det betydelsefullt att det vägnät som kan designas och erbjudas varuägare och godstransportörer också nyttjas av dem.

Det kommer att ta lång tid att utveckla och bygga upp ett vägnät som är anpassat för godstransporternas behov. Därför är det också viktigt med en kontinuerlig dialog mellan Vägverket, varuägare, och godstransportörer om hur det vägnät som finns bäst nyttjas under tiden. Den omorganisation som Vägverket genomfört har därför bland annat innefattat att man bildat en avdelning som har i uppgift att mer regelmässigt genomföra en sådan dialog.

Vägverkets traditionella mått för transportkvalitet har till stor del varit produktionsorienterade och utgått från vägytans standard. Under senare tid har dock försök gjorts att hitta mått som ligger närmare kundernas uppfattning av transportkvaliteten. Vikt har lagts vid att fånga de kvaliteter som uttrycks i den nya målformuleringen. Inför planeringen av verksamheten för 2005 kommer två nya mått som berör näringslivet att introduceras. Vilka de är och hur de kommer att utformas är ännu inte fastställt.

Banverket

Banverket har under senare år allt mer aktiverat sin dialog med näringslivet, i avsikt att fördjupa kunskapen om de krav som ställs på infrastrukturen och på järnvägssystemet som helhet. Verket har konkretiserat transportkvalitetsmålet genom ett antal egna mål för punktlighet, störningar, axellast och effektivt banunderhåll. Vad gäller godstrafik kan särskilt nämnas målet att antalet störningstillfällen för godstrafik på de mest drabbade järnvägssträckorna minst skall halveras till 2007 jämfört med 1998.

Målen följs löpande upp i årsredovisningar, även nedbrutet på godstrafikstråk. Arbetet med att finna mått och indikatorer som på ett bra sätt täcker in kundernas krav på transporter kommer att fortsätta inom verket.

Luftfartsverket

Luftfartsverket har sedan 2000 genomfört mätningar, uppföljningar och analyser av förseningar i flygtransportsystemet till och från Sverige, med Arlanda flygplats som utgångspunkt. Antalet försenade flygningar, antalet försenade passagerare och förseningarnas storlek presenteras och analyseras. I Luftfartsverkets sektorredovisning redovisas årligen en uppföljning av flygets förseningssituation. Inom luftfarten används begreppet punktlighet som en approximation för kvalitet.

Luftfartsverket har ambitionen att få en bild av vilka kostnader som uppstår vid förseningar och vilka olika komponenter som ger upphov till själva förseningskostnaden. Med ökade kunskaper om effekterna av förseningen har man betydligt bättre förutsättningar att bedöma de kostnader som förseningen förorsakar. Dessutom skapas möjligheter att identifiera åtgärder som skulle kunna undanröja eller åtminstone begränsa de negativa effekter som förseningen ger upphov till.

10.3 Tullfrågor

Tullkontroller riskerar i vissa fall att utgöra ett hinder för godstrafiken. Det svenska Tullverkets arbete med att förenkla tullprocedurerna och höja servicenivån uppmärksammades av den första Godstransportdelegationen. Delegationen konstaterade att det var angeläget att Tullverket i samarbete med näringslivet fortsatte och intensifierade detta arbete.

Vi har tagit del av det utvecklingsarbete som pågår inom Tullverket. Vi har fått uppfattningen att verket gärna vill föra en dialog med näringslivet. Det innebär bland annat att större organisations- och regelförändringar föregås av information och dialog. Ett problem är att verket i vissa frågor är beroende av beslut som tas inom EU och i övriga internationella forum där man inte alltid har samma syn på behovet av att effektivisera och förenkla rutinerna.

Detta har blivit allt tydligare i takt med att securityfrågorna (se avsnitt 2.4) fått större genomslag.

De internationella ambitionerna att förenkla gränsrutiner har även påverkats kraftigt av händelserna i USA i september 2001. Sverige har dock slutit ett separat avtal med USA om exportformaliteter i Göteborgs hamn, och Tullverkets förenklade rutiner är en del av detta avtal.

Tullverket arbetar också löpande med att försöka förenkla och förbättra sina rutiner. Ett exempel på ett sådant arbete är ett internationellt projekt mellan tullmyndigheterna i Sverige, Finland och Ryssland. Avsikten med projektet är att underlätta och snabba upp rutinerna vid den ryska gränsen. Dessa har tidigare varit både omständliga och långsamma.

Tullverket har under året genomfört en organisationsförändring som en följd av förenklade rutiner och den ökade användningen av digitala system i tullverksamheten. Vi kan sammanfattningsvis konstatera att Tullverket har en hög ambitionsnivå, men att verkets möjligheter att lyckas med förenklingar och effektiviseringar står och faller med hur det internationella regelverket inom området utvecklas.

10.4 Godstransportstatistik

Statistikens betydelse för uppföljning och utveckling av godstransportmarknaden var en av de frågor som lyftes fram av den första Godstransportdelegationen.

Delegationen uttryckte oro för att statistikområdet skulle komma att nedprioriteras och att produktionen av bland annat trafikslagsövergripande statistik och statistik om enhetslaster inte skulle utvecklas på önskat sätt. Vidare pekade delegationen på behovet av utveckling och modernisering av statistikens varugrupsindelning.

SIKA är den myndighet som är ansvarig för statistiken inom transport- och kommunikationsområdet. I detta ansvar ingår att ta fram, bearbeta, sammanställa och analysera statistik inom området.

Statistikinsamlingens omfattning och inriktning är i dag i stor utsträckning samordnad inom EU-länderna. Inom detta samarbete har bland annat en revidering av varugrupsindelningen genomförts. Den nya indelningen kommer att implementeras från och med 2006, och den innebär att statistiken på ett tydligare sätt kopplas till olika former av ekonomisk aktivitet. Det högvärdiga

godset kommer att delas in och redovisas i fler kategorier jämfört med i dagsläget.

Under 2002 publicerades en varuflödesundersökning som vi tidigare refererat till. Av denna framgår bland annat andelen intermodala transporter redovisat både i form av vikt och i form av värde. En ny omgång av varuflödesundersökningen kommer att påbörjas under 2004.

Vi kan mot bakgrund av ovanstående konstatera att utvecklingen inom statistikområdet betraktad ur ett intermodalt perspektiv varit positiv. Det vore dock värdefullt med en ytterligare specificering av innehåll och värde på det enhetslastade godset, samtidigt som vi är medvetna om svårigheterna med att fånga dessa data.

En fråga som även berördes av den förra delegationen är samspillet mellan uppgiftslämnare och den som samlar in statistiken. Mycket resurser används i dag för få in de data som behövs för en tillförlitlig och högkvalitativ statistik. Samtidigt är själva uppgiftslämnandet betungande för delar av branschen. Vår uppfattning är att uppgiftslämnande så långt möjligt måste samordnas och förenkla. Det resurser som i dag används för att få in data skulle vara till mer nytta om de i stället kunde användas för att vidarebearbeta och tolka statistiken. Vi vill peka på att ett införande av kilometerskatter, och de nya tekniker som används inom bland annat sjöfarten, kommer att generera underlag för att förbättra och underlätta insamlandet av data.

Arbetet med att förbättra samordningen och få till stånd internationell statistik av god kvalitet är också en fråga som enligt vår uppfattning bör uppmärksammas.

Tillgången till den insamlade statistiken måste fortlöpande förbättras. Här kan vi konstatera att det bara under de senaste åren blivit betydligt enklare att få tillgång till statistiken. Det är i dag möjligt att själv via Internet göra enklare bearbetningar av befintliga databaser. Denna utveckling är mycket positiv och bör fortsätta.

SIKA och Sveriges Transportindustriförbund har under 2004 gemensamt tagit initiativ till en förstudie om inrättande av en trafikslagsövergripande databas för godstransporter. Meningen är att utröna om man i samverkan mellan myndigheter och branschen kan åstadkomma en statistikförsörjning av godstransportområdet där insamlingen är lättare och som dessutom möjliggör mer aktuell statistik som kan anpassas till de olika parternas behov.

Vi anser avslutningsvis att det är viktigt att arbetet med att förbättra statistiken fortsätter i samverkan mellan myndigheter och näringslivets organisationer.

11 Förslagens konsekvenser

Vårt uppdrag har varit att föreslå åtgärder som staten kan vidta för att främja samverkan mellan trafikslagen. Vi har under arbetets gång konstaterat att den intermodala trafiken har en positiv utveckling i Sverige och inte minst i ett internationellt perspektiv. Nu gäller det för de olika aktörerna att ta tillvara och utveckla de möjligheter som detta innebär.

Vi anser att de förslag vi presenterat om noderna i trafiksystemet, det vill säga hamnar och terminaler, ytterligare kommer att underlätta denna utveckling.

Genom ett utpekande av ett antal strategiska hamnregioner kan en rationellare hamnstruktur etableras. Vårt förslag att parterna inom varje region skall samordna sig och sinsemellan etablera en tydligare rollfördelning tror vi kommer att stärka hamnarnas ställning som viktiga noder i den intermodala transportkedjan.

På motsvarande sätt tror vi att förslagen om ett ökat statligt engagemang i vissa kombiterminaler kommer att leda till ökad intermodalitet. I och med att Banverket föreslås ta över rollen som infrastrukturförvaltare i vissa terminaler kommer kostnaderna för att flytta gods från ett trafikslag till ett annat att sänkas. De förslag som vi lägger fram om ökad transparens kommer, enligt vår mening att underlätta för nya aktörer att få tillgång till terminalerna. Genom våra förslag om bidrag till demonstrationsprojekt kommer dessutom utvecklingen av nya lösningar för intermodala transportupplägg att stimuleras.

Frågan om prissättning av länkarna i transportsystemet, det vill säga sjöfarten, järnvägstrafiken och vägtrafiken, har enligt vår uppfattning en avgörande betydelse för hur väl systemet fungerar. Vi anser att våra förslag om förändringar av sjöfartsavgifterna, banavgifterna och införandet av kilometerskatt samtliga är steg på vägen mot ett mer effektivt avgiftssystem inom transportsektorn.

Våra förslag innebär avgiftsminskningar vad gäller sjöfartsavgifterna och en marginell avgiftsökning vad gäller banavgifterna. Vi föreslår också som nämnts ovan ett stöd till demonstrationsprojekt. Ett införande av kilometerskatter i enlighet med Vägtrafikskatteutredningens förslag skulle enligt utredningens beräkningar generera mellan 4 och 5 miljarder kronor i intäkter. Vi har avvisat den nivån på avgifterna, men vi kan ändå konstatera att de intäkter från bland annat utländska fordon som kilometerskatterna kommer att leda till kommer att kunna finansiera de nettokostnader som våra förslag leder till.

Införandet av ett kilometerskattesystem är komplicerat och tar tid. Enligt de bedömningar som görs i dag kan ett system tas i bruk tidigast 2008. Vi anser dock att det vore värdefullt med ett tidigt principbeslut om ett införande av kilometerskatter. Även våra övriga förslag gällande avgifter bör behandlas i samband med ett sådant principbeslut. Genom att ta besluten tillsammans kan de totala effekterna på transportsystemet bedömas, och finansieringen kan ske genom en avvägning mellan de olika förslagen.

Kommittédirektiv



Samhällsekonomiskt effektiva godstransporter

Dir.
2002:98

Beslut vid regeringssammanträde den 19 juni 2002.

Sammanfattning av uppdraget

Den nya Godstransportdelegationens huvuduppdrag är att föreslå åtgärder från statens sida för att främja samverkan mellan trafikslagen i arbetet med att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Efter en inledande kartläggning av tekniska begränsningar i fråga om lastbärare och terminalteknik skall delegationen lägga fram förslag till områden för forskningen som är relevanta för godstransportsystemet. I detta sammanhang skall även organisatoriska frågor beröras. Dessutom skall förslag som rör uppgradering av utbildning i ämnet transportlogistik övervägas. Eftersom en stor del av transportarbetet även i framtiden måste utföras med bil är utvecklingen av motorteknik och bränslen också viktig. Delegationen skall även här ange inriktningar som är direkt relevanta för godstransportsystemet.

Delegationen skall lämna ett heltäckande förslag till hur staten skulle kunna stimulera en mer rationell användning av de olika trafikslagen i de fall där en kombination av olika trafikslag framstår som ekonomiskt och miljö- och säkerhetsmässigt önskvärd. En utgångspunkt för förslaget skall vara att visa hur staten kan skapa goda förutsättningar för att terminaler utnyttjas på ett sätt som är samhällsekonomiskt effektivt. Med terminaler avses såväl landbaserade anläggningar som hamnar. Delegationen skall även redogöra för hur avgifter sätts för terminaltjänster och hur ökad konkurrens kan påverka prissättning av tjänsterna. Vidare skall delegationen lämna förslag till hur Europeiska kommissionens förslag¹ till direktiv om tillträde till marknaden för hamntjänster

¹ KOM (2001)35 slutlig, EGT nr C154 29.5.2001 s 290–296, COD 2001/0047.

bör genomföras i svensk lagstiftning om det antas av rådet och Europaparlamentet.

Under utredningsarbetet skall delegationen vara ett forum för samverkan mellan godstransportsystemets aktörer och staten.

Bakgrund

Genom direktiv 1998:51 inrättade regeringen en kommitté (Godstransportdelegationen) med uppdrag att öka samverkan mellan godstransportsystemets aktörer och staten samt att förtydliga statens roll i detta system. Delegationen skulle även följa utvecklingen på godsområdet samt utveckla ett trafikslagsövergripande synsätt med syftet att effektivisera godstransportsystemet och göra det säkert och ekologiskt hållbart. Delegationen har lagt fram en rapport *Framtida godstransporter – transportköparnas krav på transportsystem* (SOU 2000:8) och ett slutbetänkande *Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi* (SOU 2001:61). I slutbetänkandet lägger delegationen en rad förslag och pekar även på några frågor som bör utredas vidare. Slutbetänkandet remissbehandlades under hösten och vintern 2001–2002.

Med anledning av förslagen i betänkandet och remissinstansernas synpunkter har regeringen tagit initiativ till en internutredning om sjöfartsavgifterna. Delegationens synpunkter på fördelning av kapacitet på järnvägen (tåglägen) liksom frågan om ett gemensamt regelverk för järnvägsföretag behandlas vidare av Utredningen om järnvägssektorns organisation (Järnvägsutredningen N2001:09). Delegationens förslag till prioriteringar för utbyggnad och förbättring av infrastrukturen är ett av planeringsunderlagen för de olika aktörer som svarar för infrastrukturplaneringen.

En särskild utredning (Vägrafikskatteutredningen, Fi 2001:08) behandlar bl.a. kilometerskatt på väg och andra frågor som är relevanta för den av delegationen förordade principen att den som använder transportinfrastruktur skall betala de kostnader användningen förorsakar. Sedan delegationen slutförde sitt arbete har nya förslag till järnvägslagstiftning lagts fram inom EU och dessutom pågår arbete med det ovannämnda förslaget till direktiv om hamntjänster.

En betydande majoritet av de över 100 remissinstanser som yttrade sig över delegationens slutbetänkande såg positivt på de förslag som lagts fram och betonade behovet av fortsatt verk-

samhet från delegationens sida som kontaktskapande organ mellan statsmakterna och näringslivet. Också under riksdagsbehandlingen av infrastrukturpropositionen (prop. 2001/02:20) föreslogs att det arbete Godstransportdelegationen bedrivit skulle ges en fortsättning.

Den positiva synen på delegationens arbete grundar sig på att den att därefter gå in på detaljerna. Exempel på detta är avsnittet om sjöfartssavgifterna, principerna för prissättning i terminaler och frågan om transportstödet i Norrland. Också delegationens analys som visar att godstransporterna huvudsakligen följer vissa stråk kan sägas höra till dessa frågor. Tanken är att analysen om stråken skall vara ett underlag vid fortsatta prioriteringar av konkreta investeringar.

Behovet av fortsatt verksamhet

Godstransportdelegationens uppdrag var mycket övergripande. Delegationen skulle ha ett "trafikslagsövergripande synsätt" och slutresultatet skulle vara en "godstransportstrategi". Det var naturligt med en bred representation av både trafikutövare och varuproducerande företag tillsammans med samtliga trafikverk. Genom den övergripande frågeställningen var arbetet relevant för större delen av näringslivet och för hela transportsektorn.

Vid remissomgången och diskussionerna i riksdagen redovisades intresse för en fortsättning av delegationens verksamhet. Detta intresse var inriktat på att skapa ett fortsatt forum för åsiktsutbyte mellan näringslivet och staten. Samtidigt måste förslagen i betänkandet som till övervägande del är av principiell karaktär följas upp. Det är rimligt att delegationen får möjlighet att bidra till detta uppföljningsarbete. Det är vidare rimligt att de intressenter som efterfrågat ett forum som verkar för ett effektivt godstransportssystem får tillgång till ett sådant. En ny delegation bör ha konkreta uppgifter som skall slutföras eftersom avsikten inte är att skapa något nytt permanent organ. Under den tid delegationen arbetar med sitt uppdrag kan den dock utgöra ett allmänt forum för sakkunskap i godstransportfrågor och ha en sammanhållande funktion för aktörerna i godstransportssystemet. Därefter får staten överväga hur det är lämpligt att inrätta samarbetsgrupper mellan de berörda intressenterna.

Uppdraget

Arbetsuppgifterna för en ny delegation bör koncentreras till frågan om hur förutsättningar för ett långsiktigt hållbart transportsystem för gods skall skapas med tillämpning av de principer som präglade den tidigare Godstransportdelegationens slutbetänkande, dvs. att

- godstransporterna bör vara marknadsstyrda,
- den som har varor att förflytta skall stå i centrum,
- statens roll skall vara att skapa förutsättningar och
- de transportpolitiska målen skall vara styrande.

Om dessutom den tidigare delegationens trafikslagsövergripande synsätt skall kunna tillvaratas blir frågan om samverkan mellan trafikslagen, intermodalitet, central. Delegationen skall därför identifiera vilka hinder som bör undanröjas för att uppnå möjligheter att tillämpa långsiktigt hållbara rationella kombinationer av olika trafikslag för olika transportuppgifter.

Den samverkan mellan trafikslagen som eftersträvas bör komma till stånd genom en väl avvägd prissättning av de olika trafikslagen så att brukarna belastas med de kostnader de orsakar (för infrastrukturen, miljöförstöring, olyckor, trängsel m.m.). Delegationen skall under sitt arbete fortsatt överväga former för att nå ett fungerande prissignalsystem som bidrar till att externa kostnader internaliseras.

Det kan emellertid ta tid att åstadkomma en heltäckande rättvis prissättning för alla trafikslag. Även andra åtgärder bör därför övervägas med beaktande av EG:s statsstödsregler.

Delegationen skall kartlägga olika tekniska begränsningar när det gäller lastbärare, terminalteknik osv. för att kunna specificera behovet av ytterligare forskning. Delegationen bör här även beröra de organisatoriska frågornas betydelse, t.ex. ansvarsfördelning mellan aktörerna, marknadsföring, kvalitetssäkring och ägandefrågor. Eftersom en stor del av transportarbetet även i framtiden måste ske med bil blir utvecklingen av motorteknik och bränslen också viktig. Även i detta avseende bör delegationen ange forskning som är relevant ur ett godstransportperspektiv.

Delegationen skall följa och främja svenskt arbete i internationella organ som verkar på godstransportområdet. Det kan här röra sig om såväl privata intresseorgan för godstransportsystemets aktörer som forskningsinriktade organ. Dessutom skall delegationen lämna förslag till strategier i det internationella arbete på

godstransportområdet som bedrivs av regeringen och myndigheterna.

Personal med universitets- och högskoleutbildning blir alltmer en förutsättning för att transportföretag och varuproducerande företag skall kunna lägga upp effektiva transportkedjor. En adekvat logistikutbildning, eller motsvarande, är därför av stor betydelse för att transportsektorns behov av välutbildad arbetskraft skall kunna tillgodoses. Delegationen bör analysera denna fråga vidare och kartlägga behovet av utbildningens omfattning och inriktning.

Den nya delegationens huvuduppgift är att efter att ha kartlagt relevanta förhållanden lägga fram ett heltäckande förslag till hur staten kan stimulera en mer samhällsekonomiskt effektiv användning av de olika trafikslagen. Särskild vikt skall fästas vid de relationer där en kombination av olika trafikslag framstår som ekonomiskt och även miljö- och säkerhetsmässigt önskvärd. I detta sammanhang skall särskilt behovet av omlastningsmöjligheter vid strategiska knutpunkter kartläggas liksom fördelningen av ansvaret för att sådana anläggningar, i första hand terminaler, finns varaktigt tillgängliga och kan utvecklas. Delegationen skall lämna förslag till hur staten kan delta i en sådan utveckling. Med terminaler avses såväl landbaserade anordningar som hamnar. Delegationen skall belysa hur ansvaret för terminalerna bör fördelas och vilka principer för avgiftssättning, konkurrens osv. som bör råda för att främja samverkan mellan trafikslagen. Vid bedömningen av vad som är en miljömässigt önskvärd utveckling skall delegationen utgå från de miljömål som fastställts av riksdagen (prop. 2000/01:130, rskr. 2001/02:36).

Det pågående arbetet i EU med förslagen till regler om järnvägs- och hamnfrågor kan komma att förändra förutsättningarna för de frågekomplex som rör terminaler. Sverige bör skaffa sig underlag för överväganden om hur resultatet av detta EU-arbete bäst kan omsättas i svensk lagstiftning. Dessa frågor har nu fått en helt annan aktualitet än när den tidigare delegationen berörde dem i sitt betänkande. Delegationen skall därför lämna förslag till hur kommande EU-regler som avser terminaler bör genomföras i svensk lagstiftning.

Arbetsmetoder och redovisning

Delegationens arbete skall bedrivas i nära samverkan med berörda myndigheter och organisationer. Samråd skall ske med Näringslivets nämnd för regelgranskning om konsekvenserna för små företag av förslag som läggs fram. Delegationen skall i de frågor som rör terminaler som har eller borde ha järnvägsförbindelse samråda med Järnvägsutredningen (N 2001:09). Vid behov kan referensgrupper och arbetsgrupper knytas till delegationen. Uppdraget skall vara avslutat senast den 30 juni 2004. En delredovisning av resultatet av kartläggningen av tekniska begränsningar och förslag till forskningsinsatser samt en kartläggning av utbildningsbehovet, dess inriktning och omfattning skall lämnas till regeringen senast den 1 april 2003.

(Näringsdepartementet)

Kommittédirektiv



**Tilläggsdirektiv till utredningen
Samhällsekonomiskt effektiva
godstransporter (N 2002:18)**

**Dir.
2003:65**

Beslut vid regeringssammanträde den 3 april 2003.

Sammanfattning av tilläggsuppdraget

Kommittén skall, utöver vad som framgår av redan givna direktiv, analysera prissättningen på utnyttjande av infrastrukturen i syfte att uppnå konkurrensneutralitet mellan transportslagen. Till de delar av kommitténs arbete som rör avgiftsfrågor skall en parlamentarisk referensgrupp knytas.

Kommittén skall särskilt beakta det utvecklingsarbete som genomförs av trafikverken och Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) inom ramen för det s.k. marginalkostnadsuppdraget. Vidare skall tas hänsyn till Vägtrafikskatteutredningens (Fi 2001:8) arbete, den pågående översynen av sjöfartsavgifterna samt införandet av nya banavgifter. Den europeiska utvecklingen inom området skall vara en utgångspunkt för arbetet.

Bakgrund till tilläggsuppdraget

Genom beslut den 19 juni 2002 bemyndigade regeringen chefen för Näringsdepartementet att tillkalla en kommitté med uppdrag att se över förutsättningarna för samhällsekonomiskt effektiva godstransporter (dir. 2002:18). Resultatet av arbetet skall redovisas senast den 30 juni 2004. Kommittén har antagit namnet Godstransportdelegationen 2002.

I september 2002 slöts en överenskommelse om Vänersjöfarten mellan statens förhandlingsman, Sjöfartsverket, kommunerna kring Vänern, regionstyrelserna i Värmland respektive Västra Götaland, O.F. Ahlmark & Co Eftr. AB, Ahlmarks Rederi AB, Billerud AB, Erik Thun Rederi AB, Göteborgs Hamn AB, AB Mariestads

Skeppsmäkleri och speditjonskontor, Svenska lantmännen Ek. för. och Vänerhamn AB. Överenskommelsen omfattar bl.a. att staten under våren 2003 skall tillsätta en parlamentarisk utredning som avser prissättningen på utnyttjande av infrastrukturen i syfte att uppnå konkurrensneutralitet mellan transportslagen.

Sedan budgetåret 2000 bedriver trafikverken i samarbete med Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) ett samordnat utvecklingsarbete om kostnadsansvaret, det s.k. marginalkostnadsprojektet. Arbetet omfattar värdering av externa effekter, och att se över hur avgifter bör utformas för att motsvara de avgiftsprinciper som fastslås i transportpolitikens kostnadsansvar. Till sommaren 2003 skall berörda verk och SIKA redovisa delrapporter med inriktning på godstransporter.

Vägtrafikskatteutredningen (Fi 2001:8) ser för närvarande över vägtrafikbeskattningen och skall bl.a. analysera hur ett eventuellt svenskt kilometerskattesystem för tung trafik kan utformas i enlighet med de av riksdagen fastställda målen för trafik- och miljöpolitiken. Arbetet skall slutredovisas senast den 31 december 2003.

För närvarande pågår inom Regeringskansliet en översyn av sjöfartsavgifter. Översynen avses presenteras till sommaren 2003. Vidare pågår ett arbete med att införa nya banavgifter i enlighet med ny EG-lagstiftning. Regeringen förbereder en proposition om en ny järnvägslag.

Tilläggsuppdraget

Att analysera infrastrukturavgifter med avseende på konkurrensituationen mellan transportslagen ligger nära det uppdrag Gods-transportdelegationen 2002 givits. Mot den bakgrunden är det naturligt att frågorna hanteras i ett sammanhang. Godstransportdelegationen 2002 ges därför, utöver vad som framgår av redan givna direktiv, i tilläggsuppdrag att analysera prissättningen på utnyttjande av infrastrukturen i syfte att uppnå konkurrensneutralitet mellan transportslagen. Begreppet konkurrensneutralitet skall tolkas i ljuset av 1998 års transportpolitiska beslut. Således avses en situation där de transportpolitiskt motiverade skatterna och avgifterna motsvarar de avgiftsrelevanta samhällsekonomiska marginalkostnader trafiken ger upphov till. Samtidigt skall transportsystemets övriga kostnader finansieras på ett sådant sätt att resursanvändningen snedvrids i så liten utsträckning som möjligt, dvs. att

oönskade styreffekter undviks. Det transport-politiska beslutet lyfter samtidigt fram ett transportslags-övergripande perspektiv. Det innebär bl.a. att det inte i första hand är transportslag, utan olika transportlösningar, som skall konkurrera mot varandra. Frågan om finansiering av terminal-infrastruktur skall också analyseras. Utredningen skall beakta det arbete som bedrivs i parallella utredningar och uppdrag, liksom utvecklingen på den europeiska arenan.

För att skapa förutsättningar för viss parlamentarisk förankring och samtidigt säkerställa parlamentarisk inblick skall en parlamentarisk referensgrupp knytas till de delar av kommitténs arbete som rör avgiftsfrågorna.

(Näringsdepartementet)

Strategiska noder och stråk



Den svenska terminalstrukturen

Chalmers har på Godstransportdelegationens uppdrag genomfört en kartläggning av den svenska terminalstrukturen. Nedan följer en kort sammanfattning av kartläggningens resultat.

Hamnar i ett intermodalt perspektiv

Av intresse i Chalmers rapport är de hamnar som både har järnvägsanslutning och hanterar enhetsberett gods av varierande slag. Med denna utgångspunkt handlar det, enligt Chalmers rapport, om 28 av Sveriges totalt 50 allmänna hamnar. I dessa hanteras i varierande omfattning containrar, semitrailrar, pappersrullar, pallar, nya bilar och sågande trävaror. Den övervägande delen, 23 av de 28 hamnarna, är lokaliserade i södra Sverige.

Flertalet av de 28 studerade hamnarna är bolagiserade. De är endera helägda av kommunerna eller gemensamt ägda av de aktuella kommunerna och brukarna av hamnen.

Hamnar som betjänar en eller ett fåtal industrier har begränsad betydelse ur ett intermodalt perspektiv och har därför inte studerats vidare.

(En mer omfattande beskrivning av den svenska hamnstrukturen finns i avsnitt 4.1.)

Intermodala transportcentrum

På några ställen i Sverige finns områden där både unimodala och intermodala terminaler har lokaliserats tillsammans. Dessa områden benämns intermodala transportcentrum och finns för närvarande i Årsta (Stockholm) samt i Gullbergsvass och på Hisingens södra del (Göteborg). I anslutning till terminalerna har också speditörer, åkare, återförsäljare och lagerfunktioner etablerats. Utmärkande

för de centrum som växt fram är närhet och tillgänglighet till väg- och järnvägsinfrastrukturen.

Kombiterminaler

En kombiterminal är en terminal där väg och järnväg möts och som är öppen för flera trafikutövare.

Den helt dominerande aktören när det gäller kombiterminaler är Railcombi AB som totalt förfogar över 17 terminaler i sitt nät, varav 5 – Trelleborg, Göteborg Älvsborgshamnen, Göteborg Centralharpan, Norrköping och Stockholm Värtan – finns i hamnar och drivs av respektive hamnbolag.

Stockholm Årsta fungerar som Railcombi AB:s nav för inrikes-trafiken; 90 procent av trafiken går i egna heltåg och resterande 10 procent går i Green Cargos vagnslastsystem.

Tre terminaler – Luleå, Hallsberg och Älmhult – drivs av terminalbolag som ägs gemensamt av Railcombi AB, den aktuella kommunen och andra aktörer (till exempel Euroshuttle och IKEA). Mark och spår inom terminalområdet ägs i dessa fall av terminalbolaget men underhålls av Railcombi AB. På terminalen i Luleå har Banverket spårinnehavarrollen genom ett avtal med bolaget och svarar för drift och underhåll av spåranläggningarna.

I de resterande terminalerna ägs spåren av Banverket, och de ingår således i statens spåranläggningar. Marken ägs av Jernhusen, med undantag av Borlänge där kommunen äger marken. I Borlänge, Umeå och Jönköping bedriver utomstående bolag terminalverksamheten.

Lyftanordningarna på terminalerna består av truckar som kan hantera enheter upp till 45 ton. I Göteborg, Malmö, Sundsvall och Stockholm finns dessutom portalkranar.

Förutom Railcombis terminaler finns tre kombiterminaler som hanterar större mängder enhetsberett gods. I Karlstad ägs och drivs en terminal av Vänerexpressen. De övriga två finns i Insjön och Eskilstuna och ägs av privata företag. Här sköts terminalfunktionen av Green Cargo.

Antalet hanterade enheter per år i de ovan beskrivna kombiterminalerna varierar från 75 000 enheter (ITU) i Årsta till 5 000 enheter i Insjön.

Vagnslastterminaler

Green Cargo driver 16 vagnslastterminaler över hela landet. De flesta av dessa terminaler ligger i anslutning till kombiterminaler. På terminalområdet finns lastplattformar och mark för uppställning av vagnar. I terminalerna hanteras bara Green Cargos interna flöden; de är inte öppna för andra trafikutövare.

Vid sidan av Green Cargos vagnslastterminaler finns ett okänt antal privata terminaler av samma karaktär.

Vagnslasttrafiken utgör den överlägset största andelen, ca 60 procent, av järnvägens transportarbete.

Last- och lossningsplatser

Utöver ovan nämnda terminaler finns cirka 150 enkla last- och lossningsplatser utmed järnvägsnätet med en hårdgjord yta där det är möjligt att lasta över gods mellan väg och järnväg. Hälften av dessa last- och lossningsplatser är försedda med plattform.

Flygplatser

Sverige har i dag 42 flygplatser med ett utbud av reguljär linjefart. Av dessa administreras 19 av Luftfartsverket och övriga av kommunala och privata aktörer. Den totala mängden flygfrakt som hanteras är 190 100 ton (2003), varav 4 400 ton är avgående inrikes och 185 700 ton är ankommande och avgående utrikes. Den långsiktiga trenden är att fraktmängden ökar, framför allt för utrikes flygtrafik.

De huvudsakliga flygplatserna för flygfrakt är Stockholm Arlanda (104 900 ton), Landvetter (55 100 ton), Sturup (23 700 ton), Örebro (6 300 ton) och Stockholm Skavsta (527 ton). Frakttransport med flyg sker endera som rent fraktflyg eller i en kombination av passagerare och gods. Det gods som transporteras består huvudsakligen av varor med högt kilopris som antingen är ömtåligt eller behöver komma fram snabbt.

Transportflödet till och från flygplatserna är huvudsakligen anpassat för resenärerna och deras bagage. För närvarande finns järnvägsanslutning till Arlanda för persontrafik men inte för godshantering. Godsflödet till och från flygplatsen anpassas till den specifika typen av gods som hanteras.

En utbyggnad av kust-till-kustbanan via Landvetter flygplats ingår i den nationella banhållningsplanen för åren 2004–2014.

De lastbärare som luftfarten använder är konstruerade utifrån luftfartygets förutsättningar och kan normalt inte användas av andra transportmedel. Detta medför ett behov av omlastning. Flygplatsernas godsterminaler används dock inte bara för att hantera gods mellan flygplan och bil utan också för omlastning mellan lastbilar. En del av det gods som hanteras som flygfrakt transporteras också direkt med lastbil.

Terminaler i Europa

Institutet för transportforskning, TFK, har på Godstransportdelegationens uppdrag gjort en genomgång av hur kombi-terminaler behandlas i sex europeiska länder. Nedan följer en kort sammanfattning av studien.

Följande frågor har belysts:

- terminalstruktur (typ av terminaler, storlek, godsflöden, tillhandahållna tjänster)
- ägandeförhållanden och förutsättningar för investeringar
- prissättning för nyttjande av terminalens infrastruktur respektive terminalhanteringstjänster
- former för upplåtelse av terminalen – tillgänglighet
- statlig inblandning i terminaler.

Samtliga frågeställningar har dock inte kunnat besvaras fullt ut – dels på grund av den korta tid som funnits till förfogande för studien, dels på grund av att det varit svårt att få tillgång till uppgifter om investeringar och prissättning.

Vi har valt att belysa nedanstående länder som Sverige har ett stort transportutbyte med. Vi har också valt dessa för att samtliga utvalda länder under de senaste åren bedrivit en förhållandevis aktiv politik vad gäller intermodala transporter och terminaler.

Trenden i Europa är att utvecklingen går mot större godstransportcentra där verksamheten byggs runt ett nav med de olika transportslagen representerade i en intermodal terminal. Kring dessa nav samlas transportintensiva verksamheter. Även om det finns många exempel på centra där den intermodala terminalen är externt lokaliserad är denna ofta organisatoriskt kopplade till transportcentrat. Terminalerna är allmänt tillgängliga, vilket ofta är ett krav för att staten skall satsa medel.

Danmark

I Danmark har terminalanläggningarna i de flesta fall initierats av privata intressenter. I uppbyggnadsskedet har därefter samverkan skett med berörda kommuner. Samtliga terminaler, med ett undantag, är bimodala (väg och järnväg) eller trimodala. De flesta kombiterminaler ägs av Danske Statsbaner (DSB) och drivs av Deutsche Bahn (DB)-ägda Railion.

Tyskland

I Tyskland ges möjligheter till statlig finansiering av godstransportcentra förutsatt att en kombitrafikanläggning ingår och att ytor för transportföretag ställs till allmänt förfogande. Dessutom finns, framför allt i de östra delarna av Tyskland, möjligheter att få bidrag genom regionala utvecklingsfonder.

Erfarenheterna i Tyskland är att det är svårt att finansiera uppbyggnaden av en godsterminal enbart med privata medel. Finansiering i form gemensamma privata och offentliga lösningar förefaller vara vanliga.

Tidigare planerades och byggdes intermodala terminaler i huvudsak av DB men med dagens regelsystem kan även privata organisationer få medel för såväl byggande som drift av terminaler.

Sedan 1992 behandlas godstransportcentra, inklusive terminalanläggning, i den nationella infrastrukturplaneringen. Tyska staten allokeringar en viss summa varje år för bidrag till byggande och drift av terminaler. Pengarna fördelas sedan ut av respektive regional myndighet. Av det finansiella stödet är 80 procent bidrag och 20 procent subventionerade lån.

Terminaler som byggs eller planeras av Deutsche Bahn måste vara i drift minst 20 år, medan privata terminaler måste vara i drift i 5, 10 eller 20 år beroende på hur stora investeringar företagen själva gör. Stöd ges för investeringar i kranar och spår men inte för själva verksamheten. Om infrastrukturen vid terminalen har betalats till 100 procent med offentliga medel får företagen inte ta betalt för nyttjande av infrastrukturen utan endast för den operativa verksamhet som tillhandahålls.

Cost-benefitanalyser i Tyskland visar att den företagsekonomiska nyttan dominerar. En tysk studie¹ visar att 90 procent av

¹ Dornier 1993

nyttan var rent företagsekonomisk och att endast 10 procent kunde hänföras till transportsystemeffekter och miljörelaterade effekter. I denna studie redovisas en fallstudie för GVZ Bremen, där de regionalekonomiska effekterna beräknats till 6 gånger högre än kostnaderna. Författarna drar slutsatsen att argumentationen för godstransportcentra inte kan koncentreras kring enbart miljö- och transportsystemeffekter utan i hög grad måste grundas på företagsekonomiska effekter.

Nederländerna

I Nederländerna har det nationella järnvägsföretaget NS Cargo ansvaret för utbyggnaden av intermodala terminaler med väg och järnväg. År 2000 drev respektive planerade NS fem så kallade Rail Service Centres.

Den regionala flamländska delstatsregeringen ger stöd till företag för investeringar i utrustning för specifik användning vid intermodala transporter, exempelvis växelflak, containrar samt semitrailers. Stöd ges dessutom för investeringar i hanteringsutrustning samt investeringar i elektroniska informationssystem med syfte att öka tillförligheten i intermodala transporter.

Belgien

I Belgien finns 22 intermodala terminaler. Terminalerna drivs huvudsakligen av två företag – Transport Rail Weg/Transport Route-Wagon (TRW) samt Interferryboats. TRW ägs till 44 procent av det statliga belgiska järnvägsbolaget och man driver 11 terminaler, bland annat Euro Terminal i Genk som har upp till 2 avgångar per dag mot Italien, Frankrike och Spanien.

B-Cargo, som är det statliga järnvägsbolagets godsdivision, driver 2 multifunktionella järnvägsplattformar som förutom omlastning mellan väg och järnväg även erbjuder lagerhantering och vidare-distribution.

Italien

Kombitrafiken i Italien är starkt understödd av den italienska staten och enskilda regioner, såväl politiskt som finansiellt. Sedan 1988 kan transportföretag som regelmässigt utför kombitrafik erhålla 20–40 procent stöd till anskaffning av intermodala enheter.

Uppbyggnaden av intermodala godstransportcentra i Italien sker i samarbete mellan offentliga och privata aktörer. Hittills är det emellertid i första hand offentliga organ på såväl kommunal, regional som statlig nivå samt det nationella järnvägsföretaget FS Trenitalia som stått för den övervägande delen av investeringarna. Redan 1984 togs intermodala terminaler upp som viktiga investeringsobjekt i den nationella transportplanen, och 1990 antogs en lag om stöd till godstransportcentra.

Det finns ett fyrtiotal terminaler för kombinerade transporter av olika storlek i Italien, varav ett tiotal är integrerade i godstransportcentra. Den största terminaloperatören är CEMAT som ägs av godsdivisionen i det statliga italienska järnvägsbolaget, schweiziska Hupac och andra privata transportaktörer. CEMAT bedriver i samarbete med det statliga järnvägsbolaget kombiterminaler på ett fyrtiotal orter.

Användning av infrastruktur och tjänster i anslutning till terminalerna styrs av företagsekonomiska villkor. Statliga subventioner förekommer främst vid större investeringar i verksamheten. Dessa investeringar i exempelvis infrastruktur, byggnader, lastningsutrustning och införande av nya serviceområden baseras till viss del på samhällsekonomiska analyser.

Frankrike

I Frankrike är ansvaret för järnvägstrafiken uppdelat på RFF, som har ansvar för infrastruktur, och SNCF, som har monopol på all trafik med undantag av internationell godstrafik. Det statliga inflytandet är stort på de sextiotal kombiterminaler som finns. Kombiterminalplaneringen drivs av det statliga organet Conseil du Transport Combine. Investeringarna i den nationella transportplanen 1993–1997 finansierades till 40 procent av staten, till 30 procent av regionerna och till 30 procent av SNCF. Därutöver bidrar staten till vissa kringkostnader med 7,8 miljoner euro. År

1995 startade dessutom ett utvecklingsprogram för kombitrafik med en budget på 45 miljoner euro.

Allmänna slutsatser

Av den genomförda kartläggningen framgår att länderna skiljer sig åt på många sätt men att de samtidigt uppvisar många likheter. I samtliga länder har man någon form av samarbete mellan privata och offentliga aktörer vid drift och ägande av terminaler och/eller fraktcentra. De senare har med få undantag tillkommit på initiativ av regionala intressen för att förstärka den regionala logistikprofilen.

Etablerandet av kombiterminaler är generellt ett initiativ av statliga aktörer, främst de statliga järnvägsbolagen. I och med den pågående avregleringen av järnvägsmarknaden har dock driften av terminalerna när det gäller i stort sett samtliga kartlagda fall lagts ut på privata företag eller på företag med både offentligt och privat ägande. Det rör sig dock i de flesta fall om företag med anknytning till de statliga järnvägsbolagen i respektive land.

Det är en relativt komplex ägarstruktur som målas upp, där terminaloperatörerna ofta har ägandeintressen i terminaloperatörer i andra länder.

I detta sammanhang kan också konstateras att samfinansiering mellan privata och offentliga medel är tämligen vanligt, så kallade PPP-lösningar². Det finns i de flesta fall stora inslag av statlig/offentlig finansiering av investeringar i terminalernas infrastruktur samt i större kranar och dylikt. Vid investeringar i övrig suprastruktur, till exempel byggnader och hanteringsutrustning, är det däremot mer vanligt med en privat finansiering.

Huruvida någon samhällsekonomisk bedömning görs vid investeringar i terminalstruktur går inte att svara säkert på. I Italien och Tyskland verkar sådana bedömningar göras om än i begränsad form. Investeringsstödet lutar sig allmänt på målsättningen att skapa en bättre balans mellan olika transportslag. Tydligt är att EU:s inställning till kombitrafik har betydelse när det gäller stöd för investeringar, särskilt EU:s vitbok om transportpolitiken från 2001.

² PPP – Public Private Partnership

Europeiska kommissionens syn på terminaler och statsstöd

Utgångspunkten för EG:s regler om statsstöd är att stöd som snedvrider konkurrens är förbjudet. Vissa undantag finns dock, och det som har störst räckvidd och som vanligtvis åberopas är stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter. Kommissionen har i flera fall åberopat detta undantag när den godkänt stödprogram till intermodala transporter.

Enligt den praxis som kommissionen har utvecklat finns vissa krav uppställda för att ett stöd skall vara tillåtet enligt artikel 73.

Stödet skall bland annat vara en förutsättning för att projektet skall kunna genomföras. Kommissionen har flera gånger slagit fast att det är i gemenskapens intresse att de intermodala transporterna ökar för att målet om ett mer balanserat transportsystem skall kunna uppnås.

Stödet skall vara tillgängligt för alla företag oavsett nationalitet eller säte.

Stödet får inte snedvrیدا konkurrensen i strid med gemenskapens intressen.

Kommissionen ser positivt på offentligt stöd som gynnar järnvägen som transportmedel, i synnerhet investeringar i infrastruktur. I sin rapport om konkurrenspolitiken 2002 skriver kommissionen bland annat följande:

Gemenskapen har under senare tid sökt uppnå ett balanserat intermodalt transportsystem, och gynnandet av kombitransporternas konkurrenskraft gentemot landsvägarna är en del av denna politik. Det centrala målet för EG:s kombitransportpolitik är att nå en bättre balans mellan transportsätten och flytta transporterna från landsväg till andra transportmedel. Kommissionen är positivt inställd till stödåtgärder som avser att främja dessa transportsätt genom förvärv av utrustning avsedd för kombitransport och konstruktion av särskild infrastruktur.

Kommissionen har i ett flertal fall godtagit statliga stödprogram med syfte att främja intermodala transporter. De investeringsstöd som har godtagits har i huvudsak avsett förvärv av mark, utrustning för omlastning (kranar och truckar), lastbärare (containrar, trailrar och växelflak) samt informationssystem som gör det möjligt att spåra och följa gods i transportkedjan.

Driftsstöd, det vill säga stöd till den löpande driften av ett företag, godkänns i princip aldrig. Skälet är att sådana stöd tillåter en verksamhet att överleva på en marknad på bekostnad av dess

konkurrenter. Kommissionen kan dock ge startbidrag när det gäller nya tjänster.

Kommissionen har, som nämnts ovan, under de senaste åren godkänt ett antal stödpaket riktade mot intermodala transporter. Nedan redogör vi för några intressanta exempel.

Nederländerna

I oktober 2000 godkände kommissionen ett stödprogram för två intermodala terminaler i Rotterdam. Syftet med programmet är att främja transport av gods från Rotterdams hamn med järnväg till slutdestinationen i inlandet. Programmet ger stöd till investeringar i infrastruktur för bland annat järnvägsspår, portalkranar och stapeltruckar.

Tyskland

I oktober 2002 godkände kommissionen ett tyskt stödprogram för nybyggnation och utvidgning av befintliga kombiterminaler. Syftet med programmet är att ställa om godstrafiken från lastbil till järnväg och inre vattenvägar. Programmet löper på tre år och har en budget på drygt 1 miljard kronor. Stöd kan utgå med upp till 85 procent av kostnaden för nybyggnation eller utvidgning av terminalinfrastruktur.

I sin anmälan av programmet till kommissionen förklarade den tyska staten att det inte går att få lönsamhet vid uppförande av kombiterminaler utan statligt stöd. Bedömningen baserade sig på en studie av marknadsförutsättningarna för kombiterminaler, vilken visade att om ett terminalprojekt i sina förkalkyler inte kan visa ett nollresultat inom 5 år från det att den uppfördes går det inte att locka investerare. Statligt stöd på 85 procent av infrastrukturkostnaderna är enligt studien nödvändigt för att terminaloperatörerna skall kunna prissätta kombitransporterna på ett sätt som gör dem konkurrenskraftiga med vägtransporterna.

Genom att terminaloperatörerna i stort sett befrias från kostnaderna för anläggning av terminaler behöver de endast täcka driftskostnaderna. De kostnader för vilka stöd kan sökas är:

- inköp av mark
- infrastruktur (till exempel järnvägsräls)

- byggnader på terminalområdet
- utrustning för omlastning (till exempel portalkranar och truckar).

Som ytterligare villkor gäller bland annat att terminalerna måste vara öppna för alla och att stöd inte får beviljas om det planerade projektet påverkar godstrafiken vid en befintlig terminal negativt.

Frankrike

I maj 2003 godkände kommissionen ett nytt system för finansiellt stöd till aktörer inom kombinerad trafik i Frankrike. I stället för att som tidigare ge stöd beräknat på tonkilometer ges stöd i form per fast omlastad intermodal transportenhet som skeppas vid en landbaserad terminal eller hamn inom franskt territorium. Stödet ligger på cirka 300 miljoner kronor per år, åren 2003–2007.

Italien

I oktober 2003 godkändes ett regionalt stödprogram i Trento, Italien som syftar till att utveckla de intermodala transporterna genom att reducera dess kostnader. Subventionsgraden skall kompensera de intermodala transporterna för bristande internalisering av externa kostnader inom vägtrafiken. Subventionerna kommer att sänka infrastrukturkostnaderna för intermodala transporter och innehåller ett upphandlingsförfarande av rätten att utföra subventionerade intermodala transporter. Stödet kommer att ges under en treårsperiod och uppgå till cirka 20 miljoner kronor om året.

Vidare godkände kommissionen i december 2003 ett nationellt italienskt program med syfte att kompensera både järnvägstransporter och intermodala transporter för skillnader i internaliseringsgrad mellan väg- och järnvägssektorn. Programmet innehåller följande:

- stöd till företag som kör en viss årlig kvantitet av enhetslastat gods med järnväg för vidare transport med annat trafikslag
- investeringsstöd för godsupplägg på järnväg
- stöd till företag som åtar sig att utföra ett visst antal tågkilometer i samband med intermodala transportupplägg.

Stödet som kommer att finnas under en femtonårsperiod och uppgår totalt till drygt 4 miljarder kronor.

Storbritannien

I december 2003 godkändes ett brittiskt stödpaket avseende intermodala containrar som fraktas med järnväg, vilket syftar till att lyfta över containrar från väg till järnväg. Stödet består i en ersättning per container som fraktas med järnväg. Ersättning varierar med hur lång transporten är, och för att beräknat detta har en regionindelning av Storbritannien gjorts. Stödet kan inte överstiga 30 procent av den totala kostnaden för järnvägsfrakten.

Stödet kan tillfalla såväl inhemska som utländska aktörer och uppgår totalt till cirka 700 miljoner kronor under en treårsperiod.

Allmänna slutsatser

Stödåtgärder för kombitransporter kan alltså utformas på olika sätt. För att godkännas av kommissionen kan stödet dock, som tidigare nämnts, normalt sett inte utformas som ett rent driftsstöd, utan det måste ges som ett investeringsstöd (undantag finns – se Storbritannien ovan). Kommissionen har godtagit stödåtgärder för uppbyggnad av infrastruktur, till exempel bangårdar, terminaler och industrispår.

De större transport- och logistikföretagen har egna terminalsystem som byggts upp under lång tid, och stöd för att förse dessa med spåranslutningar bör därför kunna godkännas. Detsamma gäller stöd till industriföretag för anläggning av industrispår för vidare anslutning till statens spåranslutningar. Andra åtgärder som kommissionen har godtagit är bidrag till logistikföretag för investeringar i bland annat lastbärare avsedda för kombitrafik och informationssystem som kan spåra gods i transportkedjan.

Internaliseringsgrad för godstrafiken inom respektive trafikslag

Sammanställning av intäkter och kostnader, endast godstransporter, mdr kr och internaliseringsgrader (summa intäkter/summa marginalkostnader)

	Vägtrafiken*	Järnvägstrafiken	Sjöfarten**
Energiskatt	1,4	–	–
Koldioxidskatt	4,4	–	–
Fordonsskatt***	1,3	–	–
Vägavgift	0,6	–	–
Banavgifter	–	0,2	–
Farledsavgifter	–	–	0,9
Summa intäkter	7,7	0,2	0,9
Slitage	0,4	0,1	0
Buller	2,3	0,2	0
Olyckor	2,2	0,01	0
Avgasemissioner, exkl. koldioxid	3,4	0,1	0,6
Koldioxid	4,4	0,3	0,4
<i>Summa mk</i>	<i>12,8</i>	<i>0,7</i>	<i>1,0</i>
Summa intäkter / Summa marginalkostnader	0,60	0,24	0,96

* I de fall (gäller slitage- och bullerkostnaden) ett intervall har redovisats för tunga lastbilar har den genomsnittliga kostnaden (oviktad) använts.

**Farledsavgiften består av två delar, en godsavgift beräknad utifrån vikten på godsmängden och en fartygsavgift som beräknas utifrån fartygets storlek. Här har antagits (efter samtal med Sjöfartsverket, Henrik Swahn) att hela godsavgiften, både den på lastfartyg och den på färjor, kan hänföras till godstransporter, medan fartygsavgiften på lastfartyg har förts till godstransporter och fartygsavgiften på färjor har fördelats lika på person- och godstransporter. Detta medför att godstransporternas andel av farledsavgiften blir 94 procent. Marginalkostnaderna för sjöfarten är fördelade utifrån uppgifter från Sjöfartsverket (Sjöfartens avgiftsrelevanta marginalkostnader, slutrapport 2003 samt Sjöfartens avgiftsrelevanta marginalkostnader, utvecklingsarbete under 2002) som ger en andel för godstransporter på ca två tredjedelar.

***Siffran gäller intäkter från lastbilar och släpvagnar. Den är något för hög i och med att även fordonsskatteintäkter från släpkärror dragna av personbilar ingår.

Källa: SIKA PM 2004:4.

Kartläggning av internationella organisationer

FN-organ

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
ICAO (International Civil Aviation Organisation) http://www.icao.org	ICAO har sitt säte i Montreal och sin grund i Chicago-konventionen om civil luftfart. Har till uppgift att fastställa normer och rekommendationer för den internationella luftfarten, vilka syftar till att säkerställa enhetliga nationella regelverk. Tyngdpunkten för organisationens arbete ligger inom flygsäkerhet och miljö. Uppfattas av de nordiska medlemsländerna som central, i den aspekten att de kan verka för nordiska luftfartsintressen i ett globalt perspektiv.	188 medlemsstater. Sverige företräds av regeringen eller berörd myndighet.	Organisationen har strategisk betydelse för flygfraktsområdet.
ILO http://www.ilo.org	ILO är FN:s globala organ inom arbetsrelaterade frågor och har sitt säte i Genève. Organisationen arbetar för en ökad förståelse världen över för mänskliga rättigheter överlag i kombination med individens rättigheter på arbetsmarknaden. Formulerar internationella normer i form av konventioner och rekommendationer. ILO arbetar inte enbart på ett övergripande plan utan även med frågor som t ex rör anställdas och arbetsgivares villkor inom vissa specifika transportslag.	Sverige företräds av regeringen eller berörd myndighet samt arbetsgivare och arbetstagare.	Organisationen fokuserar på arbetsvillkor. Kan ha påverkan på godstransportområdet.
IMO (International Maritime Organisation) http://www.imo.org	FN:s globala organ inom sjöfarten med bas i London. Har en viktig roll i arbetet med att åstadkomma gemensamma grundläggande regelverk för sjöfarten i frågor som t.ex. sjösäkerhet och miljö. IMO verkar även för frågor i europeiska sammanhang. På grund av sin storlek och den stora andelen medlemmar är organisationen tungrodd.	163 medlemsstater. Sverige företräds av regeringen eller berörd myndighet.	Organisationen har stort fokus på miljö- och säkerhetsfrågor. Stor strategisk betydelse för godstransportområdet. Påverkar även lagstiftning i EU.

forts. FN-organ

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
<p>UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) http://www.unece.org</p>	<p>En av FN:s regionala kommittéer som verkar inom godstransportområdet. UNECE har sitt säte i Genève. Samarbetar med över 70 olika intresseorgan. Dess preliminära mål är att uppmuntra ekonomiskt samarbete mellan medlemsländerna. Organisationen fokuserar framförallt på områdena ekonomi, miljö, energi, handel, industri och transport. Verkar för att skapa inter-nationella standarder i kombination med harmonisering av olika nationella bestämmelser. Arbetar vidare med skapandet av ett koordinerat och enkelt vägtrafiknät i Europa med fokus på smidigare förflyttning mellan gränser samt utveckling av väg-, järnväg-, kombi- och vattentransportsystem. För kombinerade transporter och järnvägar finns överenskommelserna AGTC (European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations) och AGC (European Agreement on Main International Railway Lines) vilka inte biträtts av Sverige.</p>	<p>55 medlemsstater. Sverige företräds av regeringen eller berörd myndighet.</p>	<p>För godstransportområdet är organisationen mest intressant för sitt tekniska arbete med vägfordon. Bedöms inte vara av någon större strategisk betydelse.</p>

Övergripande organisationer som behandlar transportfrågor/logistik

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
FIATA (Fédération Internationale des Associations de Transitaires et Assimilés) http://www.fiata.com	Global speditörorganisation med säte i Glattbrugg, Schweiz. Arbetar med frågor som rör utvecklingen av en effektiv speditörsmarknad. Läger stor vikt vid skapandet av standarddokument (t.ex. FBL – Negotiable FIATA Multimodal Transport Bill of Lading), standardisering av bestämmelser och regler, försäkringsfrågor samt utbildning av dess medlemmar. FIATA medverkar i många internationella projekt som rör logistikfrågor, t.ex. transport av farligt gods, och det är framförallt genom dess nära samarbete med bl.a. WTO, IATA, IRU och UIC som organisationen agerar för medlemmarnas intresse. FIATA ordnar seminarier och rundabordsamtal kring aktuella områden.	40 000 indirekta medlemsföretag i 150 länder. Sverige företräds av Sveriges Transportindustriförbund.	Mycket stor och inflytelserik organisation, men tungrodd. Måttlig strategisk betydelse ur GTD/svensk synvinkel.
CLECAT (European Association for Forwarding, Transport, Logistic and Customs Services) www.clecat.org	CLECAT har sitt säte i Bryssel och verkar inom godstransportområdet. Är EU-speditörernas huvudorganisation på grund av att dess medlemmar står för merparten av samtliga godstransporter i Europa oavsett transportslag. Verksamheten består i stor utsträckning av att hålla sig informerad om vilka frågor som är av intresse för branschen samt försöker bidra och verka för branschens synpunkter och intressen på EU-nivå. CLECAT representerar FIATA på europa-nivå och är FIATA:s europa-sekretariat. CLECAT arbetar i första hand med aktuella frågor, till skillnad från t ex FIATA och NSF vars arbete ofta är av mer långsiktig karaktär. CLECAT ses allmänt som ett viktigt organ.	24 nationella godstransportorgan (indirekt ca 20 000 företag). Sverige företräds av Sveriges Transportindustriförbund.	Huvudbranschorgan för EU-påverkan från logistik och godstransportindustrin vid sidan av trafikslagens organisationer. Ökande betydelse som lobbykanal även för svensk del.

forts. Övergripande organisationer som behandlar transportfrågor/logistik

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
NSF (Nordiskt Speditörförbund) www.nordicfreight.org	NSF har sitt kansli i Stockholm. Medlemmarna representerar drygt 90 % av transport-, speditions- och logistikföretagen i Norden. Arbetar för att stärka det nordiska samarbetet i branschfrågor och presenterar gemensamma nordiska ståndpunkter i frågor som behandlas i internationella forum, särskilt i Europa (CLECAT) och globalt (FIATA). En huvuduppgift är omsorgen om de gemensamma nordiska allmänna transport- och speditionsbestämmelserna (NSAB). NSF arbetar fortlöpande med utbyte av information i branschfrågor och tar initiativ för att klarlägga juridiska frågor. Förbundet verkar för gemensamma nordiska satsningar inom områden som t.ex. kvalitetssäkring, gemensamma standarder och transportbestämmelser.	4 nationella godstransportorgan (indirekt ca 600 företag). Sverige företräds av Sveriges Transportindustriförbund.	Viktigt organ för ansvarsbestämmelser vid gods-transport. I övrigt måttlig betydelse som lobbykanal.
FFI (Freight Forward International) http://www.freightforwardinternational.org	FFI är en sammanslutning av de nio största transport- och speditionsföretagen i Europa. FFI är ett lobbyorgan i strategiska och transportpolitiska frågor och verkar främst inom rena logistikrelaterade frågor med syfte att nå ett så effektivt transportsystem som möjligt oavsett trafikslag. Detta sker genom aktivt arbete inom frågor som rör policys och bestämmelser på EU-nivå. Bistår även sina medlemmar med hjälp och information rörande transportregler, bestämmelser, lagar och allmän information kring vägnät och liknande.	9 europeiska speditions- och logistikföretag. Flera i Sverige aktiva företag är representerade (t.ex. DHL och Schenker).	Är vid sidan av CLECAT en lobbyorganisation för speditions- och logistikföretag gentemot EU.

forts. Övergripande organisationer som behandlar transportfrågor/logistik

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
<p>UNICE (Union of Industrial and Employers' Confederations of Europe) http://www.unice.org</p>	<p>Finns i Bryssel och är det samlade näringslivets företrädare inför EU:s institutioner. Organisationen verkar inom hela EU och strävar efter ett bättre näringslivsklimat i ett Europa som präglas av entreprenörskap och ökad flexibilitet på arbetsmarknaden. Man arbetar för en balanserad och uthållig ekonomisk och social utveckling.</p>	<p>34 bransch- och arbetsgivarorganisationer från EU:s medlemsstater samt även andra europeiska länder. Svenskt Näringsliv är svensk representant.</p>	<p>Organisationen har strategiskt betydelse och bevakar EU-arbetet på gods-transportområdet.</p>
<p>ESC (European Shippers Council) http://www.european-shippers.com/</p>	<p>ESC representerar och koordinerar de gemensamma intressena för de företag som handlar med varor i Europa samt för de företag som nyttjar transporttjänster eller transportinfrastrukturen. Verkar för att öka effektiviteten och konkurrenskraften för företag och tjänster inom frakt och transportsektorn, för att således stärka företagens totala konkurrenskraft i Europa och på internationella marknader. ESC har arbetat mycket med liberalisering och avreglering av olika marknader och näringar (monopol och karteller), vilket har ökat öppenheten och konkurrensen. För dialoger både på företag, industri samt på politisk nivå. ESC konsulteras ofta av kommissionen rörande logistikfrågor samt transportpolitiska frågor. Arbetar nära bl.a. CLECAT, FFE och FIATA. Ser sig själva som den enda multimodala sjöfartsorganisationen i världen.</p>	<p>13 medlemsorgan. Sverige företräds av Svenskt Näringsliv.</p>	<p>Transportköparnas viktigaste kanal gentemot EU.</p>

Intermodala organ

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
<p>EIA (European Inter-modal Association) http://www.eia-ngo.com/</p>	<p>Har sitt säte i Bryssel och är en intermodal oberoende plattform. Verkar för en effektiv (ekonomiskt och tidsmässigt) och hållbar intermodal mobilitet som kombinerar innovativa järnvägs-, vattenvägs-, luft- och sjöfartstransportlösningar. EIA är den enda neutrala intermodala organisation som officiellt är erkänd av kommissionen. Medverkar i många EU-projekt rörande intermodala frågor. Det är framförallt genom dess nära samarbete med kommissionen som EIA agerar för medlemmarnas intresse. Agerar inte enbart på EU-nivå utan verkar även som lobbyorgan på nationellnivå för dess medlemmar samt även mot internationella organisationer samt FN-organ. EIA initierar och bedriver egen forskning inom intermodala transportfrågor. Ordnar en rad seminarier och rundabordssamtal i aktuella ämnen som berör dess verksamhetsområde. Organisationen tillsammans med medlemmarna är uppbyggd som ett nätverk där medlemmarna utbyter information och erfarenheter, ingår samarbete samt initierar diverse utvecklingsprojekt.</p>	<p>80 medlemsföretag. Sverige företräds av IKEA.</p>	
<p>UIRR (International Union of Combined Road-Rail transport companies) http://www.uirr.com</p>	<p>UIRR samlar 19 privatägda kombi-transportföretag i 14 länder, dock ej Sverige. Organisationen har sitt säte i Bryssel och arbetar med intermodala transportfrågor på väg och järnväg med uttalat syfte att öka järnvägstransporternas andel. Agerar både på politisk nivå och näringslivsnivå.</p>	<p>19 företag, inget svenskt.</p>	<p>Organisationen samarbetar mycket med EU-kommissionen. Har därför stort strategiskt värde i intermodala frågor.</p>

forts. Intermodala organ

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
CEMT (Europeiska transportministerkonferensen) http://www.oecd.org/cem	Policyorgan med uppgift att främja alla slags landtransporter i Europa genom seminarieverksamhet, utredningar m.m. Håller årliga möten med berörda transportministrar. Fungerar som en länk mellan EU och de närliggande länder som inte är medlemmar i EU. CEMT administrerar vissa körtillstånd för vägtransporter i Europa.	43 medlemsländer, huvudsakligen i Europa	Organisationens strategiska betydelse minskar i takt med att EU utvidgas.

Vägtransporter

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
IRU (International Road Transport Union) Internationella vägtransportunionen http://www.iru.org	Organisation för internationella vägtransporter med huvudkontor i Genève. Arbetar för att utveckla vägtransportföretagens professionella kvalitet bl.a. genom en ökad affärsmässighet, förbättrade standarder för trafiksäkerhet och miljö samt främjande av goda arbetsvillkor för förare och anställda. Tillhandahåller praktisk service som garant för systemet med TIR-carneter. Förespråkar en förenkling och harmonisering av procedurerna kring vägtransporterna.	Vägtransportföretag över hela skalan, från stora företag till enbilsåkare. Svenska medlemmar är Sveriges Åkeriföretag, Bussbranschens Riksförbund och Sveriges Taxiförbund.	IRU samarbetar nära med EU:s institutioner. På grund av sin respekterade ställning i Bryssel har organisationen en stor strategisk roll på godstransportområdet.

Järnvägstransporter

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
<p>OTIF (Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail) www.otif.org</p>	<p>Organisation för internationella järnvägstransporter med säte i Bern. Har medlemmar från Europa, Nordafrika och Mellersta Östern, dock ej Ryssland och Ukraina. I ansvarsområdet ligger frågor om förenkling av regler för resande och gods under järnvägsresor, att sköta avräkning mellan järnvägsföretagen, lista farligt gods samt ansvar för regler kring internationell transport av farligt gods. Ansvarar för konventionen om internationell transport med järnväg. (COTIF). Ansvarar även för de civilrättsliga reglerna om transport av passagerare och gods i internationell trafik (CIV och CIM) samt reglerna om internationell transport av farligt gods (RID). Organisationen har ett nära samarbete med OSSJD (systerorganisation med medlemmar i Östeuropa och Asien), med strävan att samordna transportreglerna mellan organisationerna.</p>	<p>41 medlemsstater. Sverige företräds av Justitiedepartementet och Banverket.</p>	<p>Minskande betydelse eftersom EU successivt tar över frågorna.</p>
<p>CIT (Comité International des transports ferroviaires) http://www.cit-rail.org</p>	<p>CIT har sitt säte i Bern och är ett frivilligt samarbetsorgan mellan järnvägarna och andra transportörer som verkar för att åstadkomma regler för en enhetlig tillämpning av COTIF (CIV och CIM). Arbetar nära OTIF. CIT håller i samt initierar seminarier, utbildningar och rundabordssamtal för sina medlemmar. Organisationen verkar både som ett språkrör för sina medlemmar samt som ett informations- och rådgivningsorgan. Vidare hjälper CIT sina medlemmar med juridiska frågor samt utarbetar standardiseringar av kontrakt och bestämmelser.</p>	<p>300 medlemsföretag. Sverige företräds av bl.a. Green Cargo, SJ, Stena Line, TT-line och Rederi AB Nordö Link.</p>	<p>Har betydelse för en enhetlig tillämpning av COTIF, men betydelsen minskar allteftersom EU-regler tar över</p>

forts. Järnvägstransporter

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
<p>UIC (Union internationale des chemins de fer) http://www.uic.asso.fr/home/home_en.html</p>	<p>Internationella järnvägsunionen, UIC, har sitt säte i Paris. Medlemmarna representerar totalt fem kontinenter. Verksamheten har sin huvudinriktning inom harmonisering av järnvägsteknik och järnvägssystem. UIC har som uppgift att främja internationell järnvägstrafik. I detta syfte utarbetas standarder och rekommendationer med driftskompatibilitet som målsättning. Organisationen är en allmän talesman för järnvägen som transportsätt. Är en av medlemsorganisationerna i AEIF.</p>	<p>162 medlemsföretag. Sverige företräds av Banverket, SJ och Green Cargo.</p>	<p>Minskande strategisk betydelse. Många arbetsuppgifter kommer att tas över av europeiska järnvägsbyrå, ERA.</p>
<p>CER (The Community of European Railways) www.cer.be</p>	<p>Europeiska järnvägsgemenskapen är baserad i Bryssel. Av CER:s medlemmar är 34 med i EU. De resterande kommer från Norge, Schweiz, Kroatien samt Öst- och Centraleuropa. Är en europeisk lobbyorganisation för UIC-medlemmar. CER behandlar och ansvarar för de EU-politiska frågorna rörande transportfrågor och järnväg. Behandlar i stort sett alla de frågor och utvecklingsområden som är relevanta för järnvägstransportområdet. Arbetet skall syfta till att utveckla järnvägsnätet till att bli ett effektivt, hållbart och miljösäkert transportsystem. I stort sett samtliga statliga järnvägsbolag samt intressenter i Europa är med i CER. Viktig talesman för järnvägarna och dess intressen. CER representerar arbetsgivarna i den s.k. sociala dialogen (beslut 98/500/EG) och förhandlar där med ETF.</p>	<p>47 medlemsföretag inom järnvägsområdet. Tågoperatörerna har fattat principbeslut om medlemskap</p>	<p>Ökande strategisk betydelse eftersom organisationen återigen är en viktig samtalspartner till EU-kommissionen.</p>

forts. Järnvägstransporter

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
ERFA (European Rail Freight Association) http://www.erfa.be/	ERFA har sitt säte i Bryssel och är en fristående godstransportorganisation för nya operatörer. Har som huvudmål att öka marknadsandelen, konkurrenskraften och effektiviteten för godstransporter på järnväg. Verkar för en liberalisering av godstransportpolitiken i Europa för att på så sätt eliminera legala, ekonomiska, nationella och infrastrukturella hinder för ett effektivt transportsystem. Tanken är att det skall inte spela någon roll vem som "äger" järnvägsnätet. All infrastruktur skall vara tillgänglig. ERFA stödjer framförallt privata företag.	20 medlemsföretag. Tågoperatörerna har fattat principbeslut om medlemskap.	Organisationen är en viktig samtalspartner för kommissionen och anses tala för de nya privata godsoperatörerna.
AEIF (Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire) www.aeif.org	AEIF har utsetts enligt EG-direktiven om driftskompatibilitet (96/48/EG och 2001/16/EG) att vara det gemensamma representativa organet för att utarbeta förslag till tekniska specifikationer för driftskompatibilitet (TSD) Europeiska sällskapet för driftskompatibilitet på järnväg ägs av infrastrukturägarna, järnvägsföretagen och järnvägsindustrin. AEIF är grundat av UIC, UNIFE och UITP samt finansieras genom ett kontrakt med kommissionen. Arbetet kommer att övertas av den europeiska järnvägsbyrån som beräknas bildas under 2004.	Banverket, Green Cargo och SJ är medlemmar via sitt UIC-medlemskap.	En debatt om organisationens framtid pågår inom grundarorganisationerna Dess roll tas över av den europeiska järnvägsbyrån från cirka 2005.
FTE (Forum Train Europé) http://www.fte-rail.com/e/index.htm	FTE har sitt säte i Bern. Organisation för samordning och harmonisering av järnvägar och dess infrastruktur, planering och tidtabeller för internationell trafik.	80 medlemsföretag. Sverige företräds av Banverket, Green Cargo, SJ och Stena Line.	Organisationens roll är på väg att tas över av RNE. Kan möjligen kvarstå som samordningsorgan för järnvägsföretagen.

forts. Järnvägstransporter

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
RNE (RailNet Europe) http://www.railneteuropa.com/	Samarbetsorganisation för företag och organisationer som fördelar kapacitet på järnvägsnätet i sina respektive länder (främst infrastrukturförvaltare). Bildat i december 2003 med kontor i Wien. Organiserar fördelningen av internationella tåglägen för godstransporter, s.k. One Stop Shops, och kommer fr.o.m. tidtabellen 2006 att ta över hela det internationella tidtabellsarbetet från FTE.	Ett 40-tal medlemsföretag. Banverket är svensk medlem.	RNE kommer att få stor betydelse för tillskapandet av konkurrenskraftiga tåglägen för internationell godstrafik.
UIP (Union internationale des wagons privés) http://www.uiprail.org	Privatvagnsägarnas internationella organisation, bildad 1950 av sina respektive nationella sammanslutningar. Flyttade till Bryssel 1998 och verkar för att befrämja privatvagnsägarnas intressen på Europainivå och gentemot de statligt ägda järnvägarna och deras organisation, UIC. UIP verkar för teknisk standardisering och harmonisering, upprättande av standardkontrakt med järnvägsföretagen och rådgivning till medlemsorganisationerna. Organisationen är associerad till AEIF och konsulteras i frågor som rör godsvagnar.	15 medlemsassociationer från 14 länder inom EU och ansökarländerna. Svenska Privatvagnföreningen är svensk medlem.	Organisationens betydelse har ökat i och med flytten till Bryssel. Den stöder öppningen av operatörsmarknaden för konkurrens.
ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates)	Informell samarbetsorganisation för järnvägssäkerhetsmyndigheter med syfte att samordna ståndpunkter och utbyta erfarenheter inom områden som teknisk harmonisering, godkännanden, säkerhetsintyg och utredning av olyckor. ILGGRI samarbetar med UIC och kommissionen i järnvägssäkerhetsfrågor, fr.a. när det gäller EU-lagstiftningen.	Ett 20-tal medlemmar, främst från EU. Sverige företräds av Järnvägsinspektionen	ILGGRI:s roll kommer sannolikt att tas över av de arbetsgrupper som skapas inom ramen för den europeiska järnvägsbyrån.

forts. Järnvägstransporter

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
<p>ERRAC (The European Rail Research Advisory Council) www.errac.org</p>	<p>ERRAC har sitt säte i Bryssel och är ett rådande organ till EU (DG Forskning). Representerar medlemsstater, järnvägsoperatörer och producenter, infrastrukturhållare, forskare samt kommissionen inom relaterade områden som t.ex. miljö- och infrastrukturplanering. Dess primära mål är att etablera och kontinuerligt driva strategiska frågor utifrån ett forskningsperspektiv samt förankra dessa i aktuella utvecklings- och forskningsprogram både på nationell- och EU-nivå. ERRAC fastslår en forskningsagenda, vilken utgör grunden för vilka områden som är aktuella och prioriterade att titta närmare på eller bedriva studier inom. Skall i förlängningen syfta till att utveckla ett effektivt europeiskt järnvägssystem (inkluderat TSD), öka konkurrensfördelarna, förbättra kapaciteten samt säkerheten på järnvägarna samt förbättra och minska de miljöpåverkande faktorerna. Kansliet sköts av UNIFE, järnvägsmaterielltillverkarnas europeiska organisation.</p>	<p>Maxantal på 40 medlemsorgan. Sverige företräds av Banverket.</p>	

Infrastrukturförvaltare

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
EIM (European Infrastructure Managers) http://www.eimrail.org/index.asp	Frivilligt samarbetsorgan med säte i Bryssel där europeiska banhållare samverkar. Syftar till att samla och koordinera en gemensam röst för att framföra medlemmarnas åsikter och önskemål (politiska och ekonomiska intressen) rörande utvecklingen kring infrastruktur och järnväg särskilt gentemot EU-institutionerna. Verkar både som ett språkrör för sina medlemmar i diverse frågor samt som ett rent informations- och rådgivningsorgan där erfarenheter och dylikt utbyts mellan medlemmarna.	11 infrastrukturhållare Sverige företräds av Banverket.	Organisationen har fått stor betydelse för att skilja ut infrastrukturförvaltarna från järnvägsföretagen. Kan öka sitt inflytande om den vinner fler medlemmar.
NIM (Nordic Infrastructure Managers)	Organisation där nordiska banhållare samverkar. Arbetar bland annat med projektet "A free Nordic railway market for freight traffic", vilket syftar till en bättre integrering av den nordiska järnvägen med den europeiska samt en ökad avreglering för att kunna förbättra järnvägens konkurrenskraft som transportmedel.	Samtliga nordiska länder utom Island. Sverige företräds av Banverket.	Med bildandet av EIM har organisationens betydelse minskat. Den uppträder inte längre som en europeisk organisation.

Sjöfart – rederi – varuägare

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
ICS (International Chamber of Shipping) http://www.marisec.org/ics/index.htm	Redarorganisation som har som mål att säkerställa att det regelverk som styr näringen leder till effektivitet och hög kvalitet inom branschen och i förhållande till omvärlden. Internationell handel och frakt skall kunna bedrivas i ett effektivt, harmoniserat och säkert system. Representerar och framför sina medlemmars åsikter och ståndpunkter i aktuella branschfrågor. ICS är involverade i en rad områden och frågor som rör näringen allt från tekniska, legala till operationella frågor.	44 medlemsföretag. Sverige företräds av Sveriges Redarförening.	ICS är en stor och viktig aktör p.g.a. att de representerar en stor och vid del av sjöfartsnäringens aktörer (bl.a. redare, speditörer samt både passagerar- och fraktintressenter/organ). ICS har nära relationer med IMO.

forts. Sjöfart – rederi – varuägare

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
ECSA (European Community Shipowners' Associations) http://www.ecsa.be	Europeisk redarförening med säte i Bryssel som deltar mycket i arbetet kring sjösäkerhet	16 medlemsföretag. Sverige företräds av Sveriges Redarförening	Av strategisk betydelse eftersom den företräder viktiga europeiska frågor och intressen i IMO.
EMSA (European Maritime Safety Agency) http://europa.eu.int/comm/transport/maritime	EU kommissionens kontrollorgan inom sjöfarten med säte i Bryssel (skall flyttas till Lissabon enligt beslut i december 2003). Skall bidra till att öka säkerhetssystemen och kontrollerna inom det maritima området för att minska risken för olyckor, utsläpp, miljöförstöring mm. Granskar medlemsländernas förehavanden och regelsystem. Föreslår regler, tillägg och förebyggande åtgärder inom de flesta områden där det finns eller kan uppstå brister.	EU:s medlemsstater samt kommissionen.	Av strategisk betydelse eftersom den verkar som rådgivningsorgan till kommissionen.
HELCOM (Baltic Marine Environment Protection Commission) http://www.helcom.fi	Regionalt organ som består av Östersjöstaterna. Har sitt säte i Helsingfors. Arbetar med transportfrågor/sjöfart och framförallt med att bevara och skydda den maritima miljön i Östersjön från miljöförstöring. Stor förespråkare för ett ökat användande av transportvägar till sjöss. Föreslår och initierar utredningar, forskning och förebyggande åtgärder.	11 huvudmedlemsstater. Sverige företräds av regeringen eller berörd myndighet.	Av betydelse därför att den även verkar där IMO:s regler inte tränger in, t.ex. vad gäller transporter med mindre fartyg.
CBSS (Council of the Baltic Sea States) http://www.cbss.st	Östersjöstaternas råd, säte i Stockholm.	12 medlemsstater Sverige företräds av regeringen eller berörd myndighet.	Centralt forum för att kunna föra en gemensam dialog med Ryssland i transportfrågor och liknande områden

Hamnar

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
FEPORT (Federation of European Private Port Operators) http://www.feport.be	Interesseorganisation med säte i Bryssel. Representerar och företräder hamnbolag, hamnförvaltningar och hamnorganisationer i samtliga EU-länder. Representerar genom sina medlemmar totalt 800 hamnrelaterade företag. Verkar både som ett språkrör i diverse frågor samt som ett rent informations- och rådgivningsorgan för sina medlemmar. Samarbetar med ESPO ibland annat frågor som rör statsstöd till hamnarna.	15 medlemsföretag. Sverige företräds av Sveriges Hamnar.	Koordinerar och företräder sina medlemmars ståndpunkter gentemot EU:s institutioner
ESPO (European Sea Ports Organisation) http://www.espo.be	Organisation med säte i Bryssel. Representerar hamnsektorn inom EU. Till skillnad mot FEPORT representerar ESPO även medlemmar från de länder som ämnar inträda i unionen. Verkar för en säker, effektiv och miljö-vänlig europeisk hamnsektor. Arbetar främst med att skapa en liberaliserad och avreglerad marknad med lika förhållanden och förutsättningar för alla aktörer. Mycket av arbetet går ut på att förankra och framföra organisationens kärnfrågor och den ekonomiska betydelsen av hamnarna inom EU. ESPO är vidare speciellt engagerade och pådrivande inom miljöfrågor där de vill höja nivån på hamnarnas miljöengagemang. Samarbetar med FEPORT.	73 medlemsföretag. Sverige företräds av Copenhagen Port AB, Göteborgs Hamn AB och Sveriges Hamnar	Av strategisk betydelse. Framför medlemmarnas koordinerade åsikter till kommissionen och andra stora organ inom EU.

Luftfart

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
<p>ECAC (European Civil Aviation Conference) http://www.ecac-ceac.org/uk</p>	<p>Samrådsorgan för europeiska luftfartsmyndigheter med säte i Paris. ECAC:s målsättning är att gynna utvecklingen av ett säkert, effektivt och hållbart europeiskt flygtransportsystem. Utfärdar rekommendationer och policys. Kommissionen samarbetar ofta med ECAC i luftfartsfrågor. Andra organisationer som ECAC arbetar nära är ICAO och JAA.</p>	<p>41 medlemsländer Sverige företräds av Luftfartsverket.</p>	<p>EG:s utökade kompetens på luftfartsområdet har lett till att ECAC fått en mer begränsad roll. ECAC har dock en viktig roll att spela som samarbetsorgan mellan EU, övriga Europa och ICAO.</p>
<p>JAA (Joint Aviation Authorities) http://www.jaa.nl</p>	<p>JAA är ett associerat organ till ECAC med säte i Hoofddorp, Holland. JAA är ett samarbete mellan ett antal europeiska luftfartsmyndigheter som har till syfte att främja flygsäkerheten. Har karaktären av "gentlemen's agreement". Fokus ligger på att utforma gemensamma regler avseende flygsäkerhet. Homogeniseringen skall förutom till en hög säkerhet också syfta till att skapa en marknad där alla aktörer har samma förutsättningar. En stor vikt läggs vid harmoniseringen av JAA:s regler med dem som gäller i USA. JAA initierar och bedriver egen forskning inom sina fokusområden. Verkar vidare som konsult och informationsorgan åt sina medlemmar främst vad gäller säkerhets- och implementeringsfrågor.</p>	<p>37 medlemsstater. Sverige av Luftfartsverket.</p>	<p>EASA har formellt övertagit ansvaret för utformningen av regelverket på vissa områden. EASA är medlem i JAA och representerar EU:s medlemsländer inom området certifiering och underhåll.</p>

forts. Luftfart

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
IATA http://www.iata.org	Flygbranschens världsorganisation med säte i Montreal. IATA:s medlemmar står för mer än 95 procent av all internationell flygtrafik. Verkar framförallt för att flygtransporter skall kunna löpa så smidigt och effektivt som möjligt. Företräder och koordinerar sina medlemmars intressen i frågor gentemot andra organ eller länder, t.ex. i frågor kring avregleringar, ekonomiska förutsättningar och legala hinder. IATA är också en länk mellan tredje person (passagerare eller intresseorgan som t ex representanter för transportföretag) och flygbranschen. IATA för kontinuerliga samtal och samarbete med flera stora transportorgan.	280 medlemsföretag Svenska medlemsföretag: Britannia, Falcon Air, Malmö Aviation, SAS, Skyways	IATA spelar stor roll när det gäller utformning och standardisering av kommersiella villkor, normer och procedurer för den internationella luftfarten. IATA är ett viktigt remissorgan inom lufttransportområdet, inte minst på det tekniska området.
EASA (European Aviation Safety Agency) http://www.easa.eu.int	Den europeiska byrån för flygsäkerhet med säte i Köln. Utarbetar regler för certifiering av flygmateriel och fortsatt luftvärdighet samt godkännande av organisationer och personal som är verksamma inom dessa områden. Fungerar som rådgivningsorgan till kommissionen.	EU:s medlemsstater samt kommissionen.	Strategisk betydelse på flygsäkerhetsområdet

forts. Luftfart

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
TIACA (The International Air Cargo Association) http://www.tiaca.org	Världsomfattande intresseorganisation inom flygfraktsområdet med säte i Miami. Verkar framförallt för effektiv logistik inom luftfart. Arbetar med att sänka kostnaderna för flyg frakt genom att stimulera konkurrens och liberalisering samt eliminering av regleringar och monopol eller kartellutsatta marknader. TIACA representerar och bevakar sina medlemmars intressen i de forum där de framträder och verkar. Fungerar även som ett informationsorgan där de ordnar seminarier och utbildningar samt rundabordsamtal. Samarbetar bland annat med WCO, WTO och ICAO.	Cirka 240 medlemsföretag. Svenska medlemsföretag Arlanda Airport och Envirotainer AB.	Strategisk betydelse för gods-transporter.

Forskning

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
EU-kommissionens generaldirektorat för forskning. www.cordis.lu/fp6	EU-kommissionen har i många år med stöd ifrån avgifterna från medlemsstaterna finansierat behovsmotiverad forskning genom s.k. ramprogram. Just nu pågår det sjätte ramprogrammet. Programmen är fyraåriga och det sjätte ramprogrammet omfattar 170 miljarder kronor. Stora delar av godstransportområdet faller under ”Programkommittén för hållbara ytttransporter”	Medlemsstaterna och associerade stater. Företräds av regeringen eller berörd myndighet.	Har finansiella resurser för forskning och utveckling bl.a. inom transportområdet
EUREKA www.eureka.be	Nätverk som skall främja samarbete mellan europeiska länder när det gäller marknadsnära forskning och utveckling. Avser kommersiella, civila projekt med deltagare från minst två länder. Inga ämnesbegränsningar. Nationellt projektstöd kan, efter prövning, förekomma. Sekretariatet finns i Bryssel och kontor finns i varje anslutet land. I Sverige har VINNOVA den funktionen.	33 medlemsstater och CEU är anslutna. Företräds av regeringen eller berörd myndighet	Omfattar också transportområdet.

forts. Forskning

Namn	Information	Medlemmar	GTD:s kommentarer
COST (Cooperation in the Field of Scientific and Technical Research) http://www.cordis.lu/cost/home.html	COST är ett europeiskt samarbetsprogram för såväl teknisk som samhällsvetenskaplig och medicinsk forskning. COST syftar till att organisera och samordna FoU-projekt vid universitet, institut och industrier i Europa så att de nationella resurserna utnyttjas mer effektivt. Nationell finansiering. Sekretariatet finns i Bryssel och representant (VINNOVA) i varje anslutet land.	35 länder i Europa. Företräds av regeringen eller berörd myndighet	Omfattar också transportområdet.