

Vår ref SB/MH/PB

2008-09-23

Er ref N2008/5186/TR

Regeringskansliet  
Näringsdepartementet  
Trafikenheten  
Att: Maria Ingelsson  
103 33 STOCKHOLM

## Remiss av Kommissionens paket om grönare transporter

Transportgruppen är en samarbetsorganisation för arbetsgivar- och branschförbund inom transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna<sup>1</sup>. Våra åtta förbund samlar medlemsföretag inom alla transportslag och här finns såväl godstransportföretag som företag med huvudsaklig verksamhet inom persontrafik. Tillsammans har de omkring 13 400 företagen i vår krets nästan 160 000 anställda, vilket gör Transportgruppen till den främsta samlingspunkten för företagen inom transportnäringen i Sverige.

Sveriges Transportindustriförbund representerar inom Transportgruppen svenska godstransport- och logistikföretag inom alla trafikslag och med en dominerande marknadsandel av godstransportarbetet i Sverige.

Våra båda organisationer har följande synpunkter på förslagen.

### *Sammanfattning*

- Vi stödjer huvudbudskapet att rörlighet för varor och människor är en grundförutsättning för konkurrenskraft. Vi stödjer också tanken att främja hållbara transporter och på så vis påverka kostnadsbildningen genom att internalisera de externa kostnaderna.
- Internaliseringen bör följa samma grundprinciper inom samtliga delar av transportsektorn inom EU. En tidplan för införande av systemet bör finnas för samtliga trafikslag. Även kan och bör omfattas.
- Effekterna för den inre marknaden och näringslivet i dess helhet liksom regionalpolitiska effekter måste beaktas när ett avgiftssystem som detta införs och utformas. Förutsättningarna skiljer sig därvid väsentligt mellan t.ex. transitländer i centrala EU och länder i periferin, såsom Sverige.
- Det finns skäl att analysera effekterna på transportnäringens och industrins kostnadsläge i ljuset av de höjda bränslepriserna, bl.a. när det gäller den

---

<sup>1</sup> Biltrafikens Arbetsgivareförbund, Bussarbetsgivarna, Flygarbetsgivarna, Förbundet Sveriges Hamnar, Motorbranschens Arbetsgivareförbund, Petroleumbranschens Arbetsgivareförbund, Sjöfartens Arbetsgivareförbund och Sveriges Transportindustriförbund

vägtrafikutveckling som strategin förutser och vad gäller de relevanta aktörernas priskänslighet.

- Den flexibla strategi som förordas avseende att införa internalisering av vissa externa kostnader inom vägtransportsektorn ligger nära de slutsatser som har lagts fram av SIKA om förutsättningarna för införande av ett kilometerskattesystem i Sverige.
- Vi delar uppfattningen att en koppling till infrastrukturavgifter är lämplig för kostnader som varierar med tid och plats, medan t.ex. klimatkostnader i första hand kan kopplas till andra styrmedel.
- Vi noterar att om en externkostnadsavgift inte införs så kvarstår den nu gällande möjligheten att inom ramen för infrastrukturkostnaderna internalisera vissa externa kostnader bl.a. för att undvika trängsel, minska skador på infrastrukturen och optimera dess användning och främja säkerhet. En allmän hänvisning till bekämpande av miljöskador har dock utgått. Vi anser att den bör behållas.
- Det vore oroande om de nya reglerna ges en sådan utformning att transitländer med omfattande tung trafik kan höja sina avgifter kraftigt inom ramen för direktivet och därigenom skaffa sig intäkter utan att det sätts ramar eller ställs krav på dem i gengäld. Det är särskilt viktigt för ett land med Sveriges geografiska läge att systemet sätter ett tydligt tak för avgiftsnivån.
- Förslaget är oklart när det gäller medlemsstaternas möjligheter att ge kompensation för externkostnadsavgifter, t.ex. genom andra skattesänkningar. Vi anser att sådan kompensation skall vara möjlig.
- Ett driftskompatibelt tekniskt system för vägavgifter i alla dess delar är enligt vår uppfattning en viktig förutsättning för optimalt effektiva transporter.
- Vi stödjer förslaget att inkomsterna från externkostnadsavgifter skall användas till åtgärder för att främja hållbara transporter och beklagar att ett motsvarande förslag inte lagts beträffande infrastrukturavgifterna. En externkostnadsavgift bör vidare åtföljas av en plan hur inkomsterna skall användas för att minska eller eliminera externkostnaden.

### ***Bakgrund***

EU Kommissionen lade den 8 juli fram ett paket med lagförslag och meddelanden om grönare transporter.

Paketet består av följande fem delar.

”Greening Transport”- ett meddelande med en övergripande politisk motivering och en redogörelse för det nu framlagda paketet och vägen vidare, inklusive en översikt över planerade åtgärder de närmaste 18 månaderna. (COM (2008) 433)

Ett arbetspapper med en listning av åtgärder för grönare transporter. (SEC (2008) 2206)

En strategi för genomförande av internalisering av externa kostnader för alla transportslag (COM (2008) 435)

Förslag till ett direktiv med ändringar i direktiv 1999/62 om vägavgifter för tunga lastbilar (Eurovinjettdirektivet) (COM (2008) 436)

Meddelande om minskning av buller från existerande rullande materiel för järnväg. (COM (2008) 432)

Konsekvensanalyser har lagts fram beträffande strategin för internalisering av externa kostnader och förslaget till ändringar i Eurovinjettdirektivet (SEC (2008) 2209 – sammanfattning) och meddelandet om minskning av järnvägsbuller (SEC (2008) 2204 – sammanfattning)

### ***Om tiden för remissförfarandet***

Som redan sagts lades paketet fram den 8 juli. Redan vid Näringsdepartementets EU-referensgrupps möte 27 juni var dock innehållet till stor del känt och kommenterades. Frågor om harmonisering av internalisering av externa effekter och kostnadsansvar har länge bedömts som viktiga för den svenska utvecklingen av effektiva & hållbara transporter.

Förslagen till ändringar i Eurovinjettdirektivet prioriteras högt av det franska ordförandeskapet, och redan i juli har därför förslaget diskuterats i ministerrådets transportarbetsgrupp och grönare transporter var ett av diskussionsämnena vid det informella transportministermötet i La Rochelle i början av september. När remisstiden går ut den 24 september är ministerrådsmötet i oktober nära förestående, där en debatt om bl.a. ändringsförslagen i Eurovinjettdirektivet kan förväntas.

Våra organisationer inser problemen att under sommarperioden inhämta slutliga remissynpunkter på förslagen. Dock har tidplanen inneburit att en svensk förankrad ståndpunkt och därmed ett svenskt aktivt agerande i rådsarbetet försenats. Erfarenheten ger därför anledning till att införa rutiner som gör det möjligt att snabbt inhämta åtminstone provisoriska ståndpunkter från berörda när det gäller kommissionsförslag som omedelbart börjat behandlas i EU-systemet.

### ***Allmänna synpunkter på paketet – meddelandet om grönare transporter (COM (2008) 433)***

TransportGruppen och Transportindustriförbundet står sedan länge bakom principerna om internalisering av externa effekter och om ett rättvisande kostnadsansvar inom transportsektorn. Vi stödjer därför huvudbudskapet i meddelandet att rörlighet för varor och människor är en grundförutsättning för konkurrenskraft och för att Lissabonstrategins mål skall kunna uppnås, samtidigt som det bör vara ett grundläggande mål för EU:s transportpolitik att göra rörligheten hållbar.

Våra organisationer stödjer därför tanken att främja hållbara transporter genom att internalisera de externa kostnaderna. Sådan påverkan av kostnadsbilder kan behöva ske på ett sätt som är skräddarsytt för varje typ av effekt och varje transportslag. Internaliseringen bör dock följa samma grundprinciper inom samtliga delar av transportsektorn inom EU.

En tidplan för införande av systemet bör finnas för samtliga trafikslag – även för t.ex. privatbilismen som definitivt bidrar till både nyttor och sociala kostnader.

Våra organisationer anser vidare att effekterna för den inre marknaden och näringslivet i dess helhet liksom regionalpolitiska effekter måste beaktas när ett avgiftssystem som detta införs och utformas. Förutsättningarna skiljer sig därvid väsentligt mellan t.ex. transitländer i centrala EU och länder i periferin. Redan nu gällande regler för vägavgifter i Eurovinjettdirektivet ger möjligheter till att bygga in styreffekter i systemet bl.a. vad gäller miljöpåverkan och trängsel. Inom EU kan också redan nu noteras en trend att medlemsstaterna inför nya nationella former för vägavgifter för tung trafik på väg, delvis med miljö- och trängselmotiv, men också som inkomstkälla för statskassan. Våra organisationer uppskattar därför förslaget i paketet att harmonisera principerna för internalisering. Vi fäster särskild vikt vid en tydlig maximering av avgiftsnivåerna och införande av interoperabilitet i betalningssystemen.

En parameter som saknas i meddelandet är oljeprisutvecklingens betydelse för främjande av effektivare och energisnålare transporter och transportslagsväxling, t.ex. från vägtransport till järnväg. Vi anser att också denna tendens bör beaktas i framtida transportpolitiska avvägningar, inte minst vid den framtidsanalys som Kommissionen säger att man planerar för år 2009. (se t.ex. Kommissionens meddelande "Facing the challenge of higher oil prices" (COM (2008)384) punkt 6.1 s 9 nederst och punkt 6.2, sid 12 sista punkten).

Våra organisationer delar uppfattningen i meddelandet att åtgärder som regleringar, infrastrukturåtgärder, forskning och utveckling kan främja hållbara transporter. Betydelsen av branschens egna insatser i form av effektiv logistikutveckling uppmärksammas dock inte tillräckligt i meddelandet. Visserligen nämns behovet av insatser från berörda parter i slutsatserna i punkt 5. Men i meddelandet omtalas t.ex. de transeuropeiska nätverken och program som Marco Polo och Galileo utan några sådana kopplingar till aktörerna på marknaden som görs när det gäller effekterna av internalisering av externa kostnader. Behovet av smarta infrastrukturinvesteringar, utveckling av intelligenta transportsystem och driftskompatibla europeiska vägtullsystem samt korridorer för järnvägsfrakt omnämns bland planerade åtgärder, tillsammans med handlingsplanen beträffande mobilitet i tätorter och den kommande grönboken om de transeuropeiska transportnätverken, men utan någon egentlig värdering av deras potential när det gäller att främja en hållbar utveckling. Kommissionens logistikhandlingsplan från oktober 2007, inklusive de projekt att definiera och utveckla s.k. gröna korridorer och optimera lastbärare som ingår i planen omnämns inte vare sig bland pågående eller planerade åtgärder.

Våra organisationer vill i sammanhanget påminna om det projekt för utveckling av en Grön korridor Skandinavien-Kontinenten som Transportindustriförbundet initierat och som nu utvecklas med aktivt stöd från Näringsdepartementet. Vi anser att betydelsen av samspel med transportnäringen och främjande av optimalt effektiv logistik genom smarta, behovsrelaterade infrastrukturinvesteringar, utveckling av ITS-system och facilitation-insatser bör framhållas som ett viktigt medel att främja hållbara och energieffektiva transporter och uppnå de energi- och klimatpolitiska målen.

### ***Om Kommissionens fortsatta arbete***

TransportGruppen och Transportindustriförbundet noterar listningen av planerade åtgärder i 18-månadersprogrammet. Särskilt intressant är handlingsplanen om mobilitet i tätorter, grönboken om de transeuropeiska nätverken och arbetet med ITS-system och relevanta Galileoapplikationer. Beträffande dessa hänvisar förbundet till vad som sagts under föregående punkt. Vi hoppas att branschen i ett tidigt skede blir delaktig i arbetet med att formulera svenska ståndpunkter.

Våra organisationer noterar Kommissionens planer att under 2009 presentera en rapport med transportpolitiska långtidsscenarier och att en intern tankeprocess kommer att påbörjas vad gäller transportpolitiken efter 2010. Detta arbete med förutsättningarna för en europeisk transportpolitik efter 2010 sker lämpligen i en öppen process med möjlighet till inspel och dialog i ett tidigt skede mellan Kommissionen, Europaparlamentet, medlemsstaterna och berörda intressenter.

### ***Strategin för internalisering av externa kostnader (COM (2008) 435)***

Avsikterna med meddelandet är som nämnts goda – med marknadskrafternas hjälp skall hållbara transporter och de energi- och klimatpolitiska målen främjas. Som redan nämnts stöder vi också tanken på internalisering och ekonomiska styrmedel i transportsektorn.

Givetvis innebär sådana styrmedel en påverkan på kostnadsbilden för den europeiska transportbranschen och dess kunder, dvs industri och handel. Mot den bakgrunden hade det enligt vår mening funnits skäl att även analysera effekterna på transportnäringens och industrins kostnadsläge i ljuset av de höjda bränslepriserna, bl.a. när det gäller den vägtrafikutveckling som strategin förutser och vad gäller de relevanta aktörernas priskänslighet. Att dessa frågor kräver en noggrann analys framgår bl.a. av SIKAs rapporter 2007:2 och 2007:5 om kilometerskatt, som också är föremål för remiss.

Vi noterar också att strategin tar upp frågan om infrastrukturavgifter för personbilar, men att valet om avgifter skall tas ut eller inte lämnas till medlemsstaterna av subsidiaritets skäl. Enligt vår uppfattning finns mycket att vinna på att sådana avgifter införs i områden med hög trafikbelastning där en minskning av personbilstrafiken bl.a. skulle innebära snabbare godstransporter. Möjligen finns utrymme för att införa sekundärrätsregler om avgifter också för personbilar, med stöd i vart fall i Artikel 95 1 i EG-fördraget.

Genom den stegvisa och mycket flexibla strategi som förordas lämnas åt varje medlemsstat att själv utvärdera de samhällsekonomiska och industriella effekterna av att använda den möjlighet som nu öppnas att införa internalisering av vissa externa kostnader inom vägtransportsektorn. En utvärdering skall genomföras 2013 för att ge underlag för ett ställningstagande om strategins mål att införa sektorsanpassade ordningar för internalisering av externa kostnader inom flera transportslag och om systemet skall göras tvingande för vägsektorn, eventuellt med minimipriser för vissa vägsträckor. Vi noterar att denna försiktiga och flexibla metod ligger nära de slutsatser som lades fram av SIKAs båda rapporter från 2007 om förutsättningarna för införande av ett kilometerskattesystem i Sverige.

Allmänt kan dock här sägas att TransportGruppen och Transportindustriförbundet delar uppfattningen att en koppling till infrastrukturavgifter är lämplig för kostnader som varierar

med tid och plats, medan t.ex. klimatkostnader (CO<sub>2</sub>-utsläpp) som ur denna synvinkel är konstanta i första hand kan kopplas till andra styrmedel t.ex. drivmedelsskatt eller handel med utsläppsrätter. Vi delar också den grundläggande uppfattningen att verktygen för att debitera de externa kostnaderna kan behöva vara olika i olika sektorer, men tvivlar samtidigt på att effekterna ur konkurrenskraftssynpunkt skiljer sig övergripande mellan olika transportslag eftersom den väsentliga effekten är avgifternas inverkan på industrins kostnadsläge och konkurrenskraft.

### ***Förslag till ändringar i Eurovinjettdirektivet (COM (2008) 436)***

Detta är den mest konkreta delen av paketet. Förslaget gäller ändringar i Eurovinjettdirektivet som skall göra det möjligt för den medlemsstat som vill att internalisera vissa externa kostnader genom en "external cost charge" som skall kunna täcka hela eller delar av en medlemsstats vägnät. Avgiften skall avse körd sträcka och är en vägtull i direktivets systematik. Den skall kunna kombineras med en "infrastructure charge", som också är frivillig och med ett flexibelt täckningsområde. Brukaravgiften för viss tid (Eurovinjetten) kvarstår och begränsningarna är oförändrade när det gäller möjligheterna att kombinera avgiftstyperna tullar och brukaravgifter.

TransportGruppen och Transportindustriförbundet finner det rimligt att Kommissionen i en första fas föreslår ett flexibelt system. Förslaget ligger väl i linje med de tankar om en varsam introduktion som finns i de av SIKÄ under 2007 gjorda analyserna av effekterna av en kilometerskatt med internalisering av externa kostnader. I samma riktning talar den utveckling av energipriserna som inte verkar ha bedömts i paketet och som knappast var tillräckligt påfallande vid tiden för SIKÄ:s rapporter för att påkalla uppmärksamheten. Som redan sagts välkomnar våra organisationer också att förslaget innebär att harmoniserade regler för vägavgifter kommer att gälla på hela vägnätet för de länder som inför avgifter och inte som nu begränsar reglernas giltighet till TEN-T vägar.

Våra organisationer noterar att om en externkostnadsavgift inte införs så kvarstår i stort sett den nu gällande möjligheten att inom ramen för infrastrukturkostnaderna internalisera vissa externa kostnader vad gäller variationsmöjligheter för att undvika trängsel, minska skador på infrastrukturen och optimera dess användning och främja säkerhet. En allmän hänvisning till bekämpande av miljöskador har dock av okänt skäl utgått. Vi anser för vår del att den grunden för internalisering inom ramen för en infrastrukturavgift bör behållas. Däremot har vi inga invändningar mot att den hittills angivna möjligheten att beakta ett fordon's EURO-klassificering vid sättande av avgiften i förslaget blir en skyldighet att ge reduktion för högre EURO-klasser. (Artikel 7 f).

Det vore oroande om de nya reglerna gavs en sådan utformning att transitländer med stor tung trafik kan höja sina avgifter kraftigt inom ramen för direktivet och därigenom skaffa sig intäkter utan att det sätts ramar eller ställs krav på dem i gengäld. Det är särskilt viktigt att systemet sätter ett tydligt tak för avgiftsnivån. Den omedelbart viktigaste frågan för ett land med Sveriges geografiska läge är att förebygga alltför höga avgiftsnivåer i transitländer. Därför bör en detaljerad analys göras av reglerna i Annex III A. En klar och lättbegriplig definition av ett avgiftstak på en rimlig nivå bör alltså vara en prioriterad svensk målsättning i arbetet med förslaget. Det är också enligt vår mening rimligt att avgifter som motiveras av externa kostnader inte bara är öronmärkta enligt förslagets Artikel 9.5 utan att också notifieringen av den tilltänkta avgiften till Kommissionen åtföljs av en plan hur avgiften skall

användas för att eliminera eller minska de externa kostnader som motiverar den. Ett sådant exempel kan vara stöd till investeringar i motorteknik som minskar utsläpp eller buller. Ett annat exempel är trängsel, där en plan för kapacitetshöjning i infrastrukturen bör kunna läggas fram, på samma sätt som idag gäller för banavgifter. Vi noterar i sammanhanget att möjligheten att införa trängsel- och miljöavgifter i tätorter med i huvudsak enbart redaktionella ändringar tagits in i förslaget (Artikel 9.1.a) och att denna regel innebär att sådana avgifter inte styrs av Eurovinjettdirektivet. Våra organisationer ifrågasätter om inte åtminstone en klar ickediskrimineringsregel och ett tak borde finnas också för sådana avgifter.

Förslaget är oklart när det gäller medlemsstaternas möjligheter att ge kompensation för externkostnadsavgifter, t.ex. genom skattesänkningar. Artikel 7 j i förslaget motsvarar Artikel 7 b i det nu gällande direktivet. Artikeln säger att direktivet inte påverkar de medlemsstater som inför ett ”system of tolls and/or user charges for infrastructure to provide, without prejudice to Articles 87 and 88 of the Treaty, appropriate compensation for these charges.” Skrivningen tyder närmast på att det inte är avsikten att externkostnadsavgiften skall omfattas av kompensationsmöjligheten. Samtidigt har skrivningen utan ändring tagits över från det nu gällande direktivet, där det omfattar alla avgifter. Det är kanske snarast fråga om en erinran om rätten att ge kompensation, förutsatt att det inte strider mot reglerna om statsstöd. Denna fråga är central och bör klarläggas, inte minst med tanke på den roll kompensationsmöjligheten spelar i de av SIKÄ utförda rapporterna från 2007. Våra organisationers uppfattning är att kompensationsmöjligheter bör finnas också för externkostnadsavgifter. Detta hindrar enligt vår mening inte att ekonomiska styreffekter byggs in i systemet. Om möjligheten för kompensationsordningar gäller också för externkostnadsavgifter, t.ex. i form av sänkning av andra skatter på tung trafik, är det vidare viktigt att sådana ordningar blir icke-diskriminerande.

Både med tanke på avgiftsnivåerna och för att säkra att de avgiftssystem som införs inte är diskriminerande är notifieringsplikten viktig enligt Artikel 7 g till Kommissionen och underrättelseskyldigheten till kommittén. Vi ifrågasätter om inte en kommittélogiprocedur med verkligt inflytande för medlemsstaterna borde användas, förslagsvis den regulativa proceduren enligt artiklarna 5 och 7 i Rådets beslut 1999/468/EC. En hänvisning till den proceduren bör då föras in som en ny punkt i Artikel 9 c.

Vi ställer oss också frågande till varför kravet på driftskompatibla elektroniska system för tulluppbörd senast 2013 enligt Artikel 7 enbart verkar gälla externkostnadsavgifter. Införandet av en europeisk vägavgiftstjänst borde enligt direktiv 2004/52/EC vara genomförd och det kunde därför vara lämpligt att låta föreskriften i Artikel 7 i punkterna 4 och 5 omfatta också infrastrukturavgifter. Att ett driftskompatibelt system för vägavgifter finns inom EU är enligt vår uppfattning en viktig förutsättning för optimalt effektiva transporter.

Våra organisationer anser att de riktlinjer för översynen av direktivet 2013 som finns i Artikel 11 borde vara mer öppna, framför allt vad gäller införande av en minimiavgift på vissa vägsträckor. Vi uppskattar däremot att översynen skall avse möjligheten att ta in ytterligare fordonskategorier i systemet och anser som framgått att frågan om personbilarnas status då både kan och bör värderas, bl.a. med tanke på de fördröjningar i fri varucirkulation som överbelastningen av vissa leder orsakar.

Vi stödjer Kommissionens förslag att i Artikel 9.5 införa en regel att inkomsterna från externkostnadsavgifter skall användas till åtgärder för att främja hållbara transporter.

Dock beklagar vi att Kommissionen inte har lagt ett motsvarande förslag beträffande infrastrukturavgifterna. Om inte intäkterna på rimligt sätt återförs till transportsystemet ökar risken för att internaliseringen snarare blir ett motiv för medlemsstaterna att öka kostnadstrycket på branschen än en väg mot hållbara transporter, vilket skulle riskera att misskreditera hela konceptet. Behovet av att på andra sätt förhindra missbruk av avgifterna ökar då i motsvarande grad.

### *Minskat buller från järnväg (COM (2008) 432)*

TransportGruppen och Transportindustriförbundet välkomnar planerna att på olika sätt verka för en bullerminskning vad gäller i första hand godstrafik på järnväg. Vi noterar dock att de åtgärder som övervägs presenteras i ett mycket tidigt skede.

De grundläggande idéer som presenteras är följande.

- en användning av differentierade spåravgifter som styrmedel enligt direktiv 2001/14 EG om fördelning av spårkapacitet, avgifter för bruk av järnvägsinfrastruktur och säkerhetscertifiering. Detta blir dock rättsligt möjligt först sedan de regler om en externkostnadsavgift som nu föreslås för Eurovinjettdirektivet antagits och tillämpas. Vissa lösningar anges kunna innebära en risk för problem med EG-fördragets regler om statsstöd. Ett generellt problem är att säkra att avgiftsreduktioner kommer den tillgodo som är ekonomiskt ansvarig för att en vagn uppgraderas,
- en översyn av direktiv 2001/14 för att införa harmoniserade regler om differentierade spåravgifter,
- att medlemsstaterna inför bullertak enligt direktiv 2002/49/EG,
- att järnvägssektorn medverkar genom frivilliga åtaganden för att se till att en eventuell avgiftsreduktion för tysta vagnar hamnar hos respektive vagns ägare och för att genomföra uppgradering av vagnarnas bromssystem, samt
- att industrin skall uppmuntras att utveckla billigare bromsblock i samarbete med järnvägsföretag och vagnägare.

Kommissionen planerar att publicera en rapport om de åtgärder som järnvägssektorn vidtagit tre år efter det nu aktuella meddelandet. Expertgrupper kommer att inrättas av Kommissionen för att definiera och harmonisera de tekniska frågor som uppstår vid genomförande av differentierade avgifter enligt ovan.

Målsättningen är att processen skall vara genomförd 2015.

TransportGruppen och Transportindustriförbundet anser att var och en av de tilltänkta åtgärderna presenteras i ett så tidigt skede att det knappast är möjligt att formulera några konkreta synpunkter på de enskilda idéerna.

Övergripande vill dock våra organisationer betona att det är viktigt att planerna genomförs på ett sätt som inte höjer kostnadsläget för järnvägsföretagen, bl.a. mot bakgrund av det övergripande transportpolitiska målet att verka för en ökad konkurrenskraft för järnvägstransporter. Den synpunkten verkar också komma till uttryck i den framlagda konsekvensanalysen av meddelandet (SEC (2008) 2204).

Vad gäller frågan om vem som skall komma i åtnjutande av spåravgiftsreduktioner på grund av att tysta bromsar installerats på en vagn, vill vi varna för överreglering. Man bör kunna utgå från att marknaden själv löser dessa problem, t.ex. i avtalet mellan vagnägare och hyresman.

A handwritten signature in black ink that reads "Stefan Back". The signature is written in a cursive style and is positioned above a horizontal line.

Maria Nygren  
TransportGruppen

Stefan Back  
Sveriges Transportindustriförbund