

Tf Redaktör: Eva Johannesson, [debatt@di.se](mailto:debatt@di.se) Telefon 08-573 651 44

En svensk EU-kommissionär för transportfrågor skulle ge verkligt inflytande inte bara över de viktiga transportfrågorna utan också över miljö och handelsfrågor, skriver åtta företrädare för transportnäringen.

# Mycket att vinna med en svensk transportkommissionär

**N**är de nya kommissionärs-posterna snart ska fördelas i Bryssel måste Sverige se till att skaffa sig en portfölj där verkligt inflytande är möjligt.

Helt överraskande är det väl inte att vi i transportnäringen förespråkar en svensk kommissionär för transportfrågorna. Men vi hävdar inte detta ställningstagande i rent egenintresse. Detta är frågor som det vore bra för hela Sverige att ha inflytande över. Det finns tre starka skäl:

► Transportfrågorna är centrala i arbetet för klimat och miljö. Våra kolleger i EU känner väl till att för Sverige och svenska folket är miljöfrågan otroligt viktig och att vi ligger i frontlinjen på området. Genom att utnyttja vår kunskap och våra erfarenheter kan vi "transportvägen" påverka miljöfrågorna och göra verklig skillnad.

► Sverige ligger i Europas ytterkant och är därmed beroende av fungerande transporter till övriga Europa.

En svensk transportkommissionär skulle med kraft kunna påverka införandet av gemensamma system

**"Detta är ett gyllene tillfälle att öka inflytandet över transportfrågorna och därmed också över miljö- och handelsfrågorna."**

och regler, så att exempelvis samma tågsätt kan rulla från Haparanda i norra Sverige till Neapel i södra Italien på en och samma spårbredd och lika strömstyrka.

En svensk kommissionär skulle kunna verka för att förenkla sjötransporterna mellan EU-länder, så att de inte likt i dag ses som en internationell transport, vilket försenar och fördyrar transportkedjan.

En svensk transportkommissionär skulle se till att samordningen mellan EU-ländernas trafikverk blir bättre, att intermodala lösningar främjas, det vill säga transportsätt som kombinerar väg-, järnvägs-, sjö- och flygtransporter.

En transportkommissionär från Sverige skulle även kunna överföra det svenska målet om en fördubbling av kollektivtrafiken till hela EU. Samtidigt skulle det ge medborgarna ett enklare resande genom att koppla samman alla kollektivtrafik – även flyget – för ett snabbt, pålitligt system i EU.

► Samtidigt som dessa åtgärder leder till positiva klimateffekter, underlättar och effektiviserar de handeln både inom EU och med omvärlden. Handelsfrågorna är vårt tredje starka

skäl till varför Sverige ska eftersträva transportportföljen.

Ansaret för transporter blir samtidigt en genväg till inflytande över handelsfrågorna som är en av EU:s absoluta grundpelare.

Betydelsen av ett sådant inflytande kan inte överskattas för ett export- och transportberoende land som Sverige, med många innovativa företag inom alla transportslag och inom fordonsindustrin. De är starkt beroende av den gemensamma marknaden för fortsatt utvecklingsförmåga och framtida överlevnad.

En svensk transportkommissionär skulle inte bara vara bra för Sverige utan för hela EU, eftersom vårt land är föregångare på detta område både i politik- och i näringslivsinitiativ.

Som företrädare för åtta av Sveriges organisationer inom transportnäringen riktar vi gemensamt denna uppmaning till den svenska regeringen.

Det är ett stort problem att så få svenska politiker är intresserade av transportfrågor trots deras fundamentala betydelse för Sverige. Det är till nackdel för landet och för det svenska näringslivet att vi saknar

en stark röst i EU på detta område.

Under den nu påbörjade femårsperioden har Sverige endast en suppleantplats i Europaparlamentets transportutskott. Det var inte mycket bättre under den förra.

Detta är alltså ett gyllene tillfälle att både öka engagemanget för och inflytandet över transportfrågorna och därmed också över miljö- och handelsfrågorna.

Vi vill se en transportkommissionär från Sverige.

**ANNA GRÖNLUND**

vd, Svenska bussbranschens riksförbund

**CHARLOTTE WÄREBORN SCHULTZ**

vd, Svensk kollektivtrafik

**HÅKAN FRIBERG**

vd Sveriges redareförening

**JAN PALMÉR**

ordförande,

Svenska flygföretagens riksförbund

**JOHAN LINDSTRÖM**

vd, Sveriges åkeriföretag

**PEDER WADMAN**

vd, branschföreningen

Tågoperatörerna

**PETER JEPPSSON**

vd, Transportgruppen

**THOMAS WINSKOG**

förbundsdirektör,

Svenska taxiförbundet

## DAGENS CITAT



**"Hade vi haft en annan ordning då hade detta kunnat undvikas. Nu har vi inte det. Det tycker jag är tråkigt."**

Arbetsmarknadsminister **Sven Otto Littorin** ser de långa väntetiderna på utbetalning av ersättning från a-kassorna som ett skäl att införa allmän a-kassa i stället. Till TT.



**"Jag är i Stockholm för att arbeta, inte för att ha roligt i lägenheten."**

Riksdagsledamoten **Jörgen Johansson**, C, visar upp sin spartanska lägenhet för BBC. Intresset kommer sig av skandalen med höga ersättningar till brittiska parlamentariker. Långt från ett svenskt pentry med diskstall i plast och Biltmakatalogen på bordet.



**"Med facit i hand hade det nog varit bättre om vi varit mer offentliga och skarpare i vår kritik."**

Riksbankschefen **Stefan Ingves** om att Riksbanken började varna för den baltiska utvecklingen redan hösten 2007. I riksdagens finansutskott.

## BREV

### Kritiserar bankerna för missriktade bostadskalkyler

Jag tackar för de goda råd Villaägarna ger mig inför mitt nya uppdrag ( DI Debatt 3/11) De som har läst intervjuerna med mig i bland annat DI Weekend vet att etik och förtroende står högt upp på min agenda.

Men faktum kvarstår: Fastighetsmäklare beviljar inte lån. Glädjekalkyler vid boendeinveste-

ringar är ett bekymmer, men att de ytterst blir uppfyllda är fortfarande bankernas beslut.

Om Villaägarna på allvar vill ta tag i missriktade bostadskalkyler bör de därför sikta in sig på rätt målgrupp: de som beviljar lånen, inte de som förmedlar affärerna.

**JEANETTE GUSTAFSDOTTER**  
tillträdande vd, Mäklarsamfundet

## Lagspelare ger mest makt

**B**RYSEL. Sökes för tillträde i början av 2010: arbetsam, skötsam, intelligent, välutbildad, snabbbläsande, orädd och språkkunnig svensk med god formuleringförmåga.

Han eller hon ska vara socialt kompetent, en förtroendeingivande lagspelare med stabilt privatliv, ha robust hälsa, tjock hud, god politisk antenn samt envis förmåga att driva igenom lagförslag.

**Uppdrag: att diskret försvara Sveriges färger i EU utan att göra våld på jobbeskrivningen – att arbeta för hela Europas bästa i samarbete med 26 kolleger.**

Villkoren för denna toptjänst är absolut förstklassiga: lön, pension och fallskärm i linje med andra internationella organisationer, gratis skolgång och generöst studiestöd för barn.

Arbetsplatsen är Bryssel men resdagarna är många. Lång sommarsemester utlovas. I slutet av mandatet kan man dessutom slappna av.

Det är ett moment 22-uppdrag för en regering att skicka en kommissionär till Bryssel. Regeringen kan inte i förväg få några garantier för vilket uppdrag som blir ledigt. Det är kommissionsordföranden José Manuel Barrosos uppdrag att fördela portföljerna.

Efter 15 år med socialdemokratiska norrländska kvinnor – först Anita Gradin 1995–1999 och därefter Margot Wallström i tio år – är det dags för alliansregeringen att sända en ny representant.

Det behöver inte vara en sydsvensk



**Emily von Sydow**  
författare

**"Sveriges blivande EU-kommissionär måste ha sin regeringschefs öra."**

man för att väga upp de tre tidigare mandat. Den informella uppörelsen mellan Socialdemokraterna och de borgerliga om att få skicka en representant varannan period har ännu inte hörtsammats.

Det ska vara en Moderat sägs det. Det ska vara en kvinna sägs det också, men inte lika högt. Många har synpunkter på vad personen ska ha för intressen.

Svenskt näringsliv surar. Under de 15 år som Sverige har varit medlem i EU har organisationen inte fått utdelning i form av förståelse och inflytande för svensk industri, dels har portföljerna varit fel och dels är vare sig Anita Gradin eller Margot Wallström särskilt intresserade av ekonomi.

Inte heller LO har fått draghjälp av de socialdemokratiska kvinnorna i kommissionen. Tjänstedirektivet seglade igenom och satte press på den svenska arbetsmarknadsmodellen. Volvo – Scaniaaffären stoppades, Systembolaget fick se sig utkonkurrerat av höga importkvoter för alkohol.

Trots att kommissionären förbinder sig att arbeta för Europa, är ledamoten en representant för "det land han eller hon känner bäst".

Därför måste Sveriges blivande EU-kommissionär ha sin regeringschefs öra.

Viktigt att tänka på för statsminister Fredrik Reinfeldt är också att kommissionen är ett arbetslag. Den fattar beslut i gemenskap. Den som inte kan spela i lag riskerar isolering. Att spela i lag innebär att vinna ordförandes och andra ledamöters förtroende.