



Förvaltningspolitik och transportpolitiska aktörer **Rapport 2011:8**
USA och EU i ett jämförande perspektiv

Förvaltningspolitik och transportpolitiska aktörer Rapport
USA och EU i ett jämförande perspektiv 2011:8

Trafikanalys

Adress: Sveavägen 90

113 59 Stockholm

Telefon: 010 414 42 00

Fax: 010 414 42 10

E-post: trafikanalys@trafa.se

Webbadress: www.trafa.se

Ansvarig utgivare: Brita Saxton

Publiceringsdatum: 2011-12-21

Förord

Denna rapport har tillkommit som ett led i Trafikanalys arbete med det samarbetsavtal som har ingåtts mellan Sveriges Näringsdepartement och USA:s Transportdepartement.

Tanken är att rapporten ska underlätta förståelsen för hur USA:s respektive EU:s förvaltningspolitiska struktur och aktörer inom transportområdet påverkar transportpolitiken. Ett särskilt fokus har lagts på beskattning av drivmedel, men framför allt är det en deskriptiv studie som sammanfattar och förklarar de olika strukturerna, institutionerna och aktörerna.

Huvuddragen i rapporten har presenterats dels vid ett seminarium: *USA, EU och Sverige - Vad skiljer oss åt?* den 24 oktober 2011, samt vid en workshop hos Department of Transportation i Washington D.C. den 30 november 2011. Projektledare på Trafikanalys har varit Mathias Nilsen.

Stockholm i december 2011

Brita Saxton
Generaldirektör

Innehåll

Förord	3
Innehåll	5
1 Inledning	7
2 Transportpolitik i USA – en delikat maktbalans	9
3 Förvaltningspolitik och transportpolitiska aktörer i USA	11
3.1 Lagstiftningsarbetet	11
3.2 Federal nivå	11
3.3 Delstatsnivå	16
3.4 Regional och lokal nivå	17
4 Förvaltningspolitik och transportpolitiska aktörer inom EU	19
4.1 Överstatlig nivå	19
Lagstiftningsarbetet.....	19
EU-kommissionen.....	20
Europaparlamentet	21
Ministerrådet.....	22
Regionkommittén.....	22
4.2 Medlemsstaternas politik och förvaltning inom transportområdet	23
Nationell nivå	24
Delstatsnivå	26
Regional och lokal nivå	27
5 Jämförande analys	31
5.1 Styrelseskick.....	31
5.2 Aktörer och agerande inom transportpolitiken	32
5.3 Diskussion	40
6 Jämförande fallstudie – beskattning av drivmedel	43
6.1 Analys.....	48
7 Avslutande sammanfattning och ett vidare perspektiv	53
8 Referenser	54
Bilaga 1:	59
Samarbetsavtal mellan Sveriges Näringsdepartement och Amerikas Förenta Staters transportministerium	59

1 Inledning

En jämförande analys av EU:s och USA:s förvaltningspolitiska struktur och aktörer inom transportområdet är komplicerad då gränslinjer mellan jämförelseobjekten är svåra att dra. EU är på många sätt en unik överstatlig skapelse, som delvis karaktäriseras av federala drag och delvis av att medlemsländerna bestämmer själva. USA är å andra sidan en federal stat där delstaterna förvisso har en hög grad av självstyre, men samtidigt är underordnade centralmaktens lagstiftning och politiska vilja.

Tanken är att en empirisk beskrivning av den transportpolitiska förvaltningsstrukturen i USA och EU, en beskrivning av relevanta aktörer, samt en diskussion kring gränsdragningen mellan en federal stat och en enhetsstat, ska ge en god grund för de avsnitt som analyserar skillnaderna. Det i sin tur skapar underlag för det avslutande kapitlet – en jämförande fallstudie av beskattning av drivmedel.

2 Transportpolitik i USA – en delikat maktbalans

Hur inflytandet är fördelat mellan delstater och den federala nivån

När USA grundades debatterades det om den federala nivån hade konstitutionell befogenhet att ge finansiellt stöd till transportprojekt. Det lade hinder för federalt stöd under en lång tid. Istället utarbetades alternativa finansieringsmetoder för att kunna kringgå delstaternas konstitutionella suveränitet. Ett exempel på det är landgåvor till delstater i utbyte mot löften om infrastrukturinvesteringar. Delstaterna i sin tur auktionerade ut land till befolkningen. Intäkterna från försäljningen användes till upprustning av vägar, floder etc. Över tid förändrades situationen. Inte minst hade en ökad bilism betydelse. Flera förändringar skedde under 1900-talets början och kulminerade med beslutet om byggnationen av motorvägs-systemet *The Interstate Highway System* 1956, vilken krävde omfattande federala investeringar. I dag har den federala regeringen en stark roll inom USA:s transportpolitik med betydande finansiella bidrag till infrastrukturprojekt.¹

Maktbalansen mellan delstaterna och den federala regeringen är ett ständigt debattämne, särskilt inom transportområdet. Delstaterna hävdar att de är bättre på att identifiera behoven inom sitt territorium, samt att de är kapabla att administrera federala bidrag med minimal översyn. Därför önskar de ökad flexibilitet i användandet av stödet. Det finns de som hävdar att en översyn av ansvarsfördelningen inom transportpolitiken behövs och att den federala regeringen bör släppa vissa ansvarsområden till delstaterna. Andra menar att den federala regeringen har ett ansvar att säkerställa att federala medel används på effektivaste möjliga sätt.²

Flertalet lagförslag har lagts fram under det senaste decenniet som om de hade genomförts skulle ha förändrat ansvarsfördelningen. Historiskt har delstaternas företrädare motsatt sig ökad federal bränslebeskattning, eftersom det skulle inskränka på delstaternas suveränitet och påverka deras egen möjlighet att höja delstatens bränsleskatter. Därigenom minskas även deras manöverförmåga. Delstaterna står även i konflikt mot varandra. Där är motsättningen mellan de delstater vars motorvägsanvändare betalar mer i skatt till *Highway Trust Fund* än vad de får tillbaka och de delstater där ett omvänt förhållande råder. *Highway Trust Fund* är en fond som finansieras av den federala delen av bensin- och dieselskatten, samt relaterad moms. Den etablerades 1956 för att finansiera byggnationen och underhållet av *The Interstate Highway System* och andra särskilda vägar.³

¹ Dilger, Robert Jay, *Federalism Issues in Surface Transportation Policy: Past and Present*

² *ibid*, s. 1

³ *ibid*, s. 2

I december 2007 föreslog den av kongressen tillsatta kommissionen *National Surface Transportation Policy and Revenue Study Commission* i sin rapport *Transportation for Tomorrow* att de nuvarande federala stödprogrammen inom transportområdet borde göras om till ett nytt användarfinansierat program som är resultatdrivet och trafikslagsneutralt. Kommissionen kom sammantaget med många förslag som tillsammans skulle innebära stora förändringar i USA:s federala transportpolitik.⁴

Den ovan nämnda rapporten följdes i februari 2009 av ytterligare en: *Paying Our Way: A New Framework for Transportation Finance*. Bakom den rapporten stod *the National Surface Transportation Infrastructure Financing Commission*, vilken hade tillsatts av kongressen. Rapporten slog fast att *The Highway Trust Fund* närmade sig finansiellt obestånd, något som hade förvärrats av minskade intäkter från federala bränsleskatter och lastbilsrelaterade avgifter. Ökad federal bensin- och dieselskatt förordades, liksom en indexering av skatterna i relation till inflationen. Rapporten rekommenderade en övergång till ett användarorienterat system i form av en kilometerskatt. I dagsläget bedöms dock en sådan åtgärd sakna politiskt stöd.⁵

⁴ *Transportation for Tomorrow: Report of the National Surface Transportation Policy and Revenue Study Commission* (2007), s. 9-10

⁵ Dilger, a.a., s. 3

3 Förvaltningspolitik och transportpolitiska aktörer i USA

3.1 Lagstiftningsarbetet

USA:s transportpolitik består inte bara av dess aktörer, av stor betydelse är även det politiska ramverket. Det federala politiska systemet i USA utgår från en princip om maktfördelning. Den federala politiska makten är delad mellan den verkställande makten (presidenten), den lagstiftande makten (kongressen) och den dömande makten (högsta domstolen). Tanken är att en balans mellan de tre grenarna ska säkerställa att ingen av dem blir för mäktig. Dessutom är makten delad mellan den federala nivån och delstaterna. Många politiska frågor regleras på delstatsnivå – däribland huvuddelen av de frågor som rör byggnation av infrastruktur.⁶

Lagstiftningsförfarandet går förenklat beskrivet till på följande sätt: en ledamot i representanthuset eller senaten lämnar in ett lagförslag (i budgetfrågor har även presidenten initiativrätt). Lagförslaget behandlas därefter på utskottsnivå. Utskotten remitterar även ofta lagförslag till underutskott. Utskottet kan skriva om det helt eller godkänna förslaget. Om förslaget lyckas passera utskottet sker en omröstning i representanthuset alternativt senaten, beroende på i vilken kammar som förslaget väcktes. Vid ett positivt utfall behandlas förslaget på ett liknande sätt i den andra kammaren. Om förslaget antas i en annan form än i den kammare där det först behandlades går förslaget tillbaka dit för omröstning. Om kamrarna är fortsatt oense bildas ett gemensamt utskott som söker finna en kompromiss som är acceptabel för båda. När en överenskommelse har uppnåtts ska presidenten skriva under. Här kan denne utnyttja sitt veto som dock kan överkommas med stöd av två tredjedelar av rösterna i senaten och representanthuset.⁷

3.2 Federal nivå

Representanthuset

Representanthuset har 435 ledamöter med tvååriga mandatperioder. De är uppdelade i utskott och underutskott som arbetar genom slutna eller offentliga sammanträden. Posterna som ordförande och vice ordförande är uppdelade mellan republikaner och demokrater. Ordförande kommer från det största partiet.

⁶ Hallenberg, Jan, *Så styrs USA* (2009), s. 8-9

⁷ Demker, Marie; Halvarson, Arne, *Statsskicket i elva länder* (2002), s. 105-107

Underutskotten behandlar ärenden inom sina områden, men är underkastade huvudutskottets beslut.⁸

The Committee on Transportation and Infrastructure är det utskott som ansvarar för transportfrågor och har 59 ledamöter. Utskottet är uppdelat i underutskotten: *Aviation; Coast Guard and Maritime Transportation; Economic Development; Public Buildings and Emergency Management; Highways and Transit; Railroads, Pipelines and Hazardous Materials; Water Resources and Environment*.⁹

Senaten

Senaten har 100 senatorer, två för varje delstat. De har en mandatperiod på sex år. En tredjedel förnyas vartannat år. De har ett liknande system med utskott och underutskott som representanthuset.¹⁰

Transportfrågorna delas mellan två utskott. Det ena utskottet, *The Committee on Commerce, Science and Transportation*, har tillsynsansvar över Transportdepartementet. Under det handhar följande underutskott olika ansvarsområden: *The Subcommittee on Surface Transportation and Merchant Marine Infrastructure, Safety, and Security* ansvarar för mellanstatliga transportpolicyfrågor samt utövar tillsyn över myndigheter som t.ex. *the Federal Railroad Administration*. Det har även ansvar för transportsäkerhetsprogram nära knutna till *the Department of Homeland Security*. *The Subcommittee on Aviation Operations, Safety, and Security* ansvarar för civil luftfart, med särskilt tillsynsansvar för *the Federal Aviation Administration*. Det har även ansvar för tillsynen av landets internationella infrastruktur för civil luftfart samt säkerhet inom inrikestrafiken.¹¹

Det andra utskottet, *The Committee on Environment and Public Works*, ansvarar för ett fåtal transportfrågor, men merparten av dess ansvar berör närliggande områden. Underutskottet *the Subcommittee on Transportation and Infrastructure*, har ett tillsynsansvar för bland annat *the Federal Highway Administration*.¹²

Transportdepartementet

The US Department of Transportation (DOT) instiftades 1966. USA:s departement finns i tre olika former och har tillkommit under tre tidsperioder. De fyra första departementen tillkom för att sköta statens basala uppgifter: finanser, försvar, utrikespolitik och juridik. Därefter tillkom under 1800- och 1900-talet departement som sköter specifika grupperns behov, exempelvis jordbruks- och arbetsdepartement. DOT ingår i den grupp av "servicedepartement" som tillkom mellan 1965-2003. Dess övergripande uppdrag är att säkerställa ett snabbt, säkert, effektivt, tillgängligt och bekvämt transportsystem som uppfyller vitala nationella intressen och förbättrar livskvaliteten. Chefen för DOT, *the Secretary of Transportation* utses av presidenten samt godkänns av senaten. Denne per-

⁸ Demker, Halvarson, s. 104-105.

⁹ Transportation and Infrastructure Committee, <http://transportation.house.gov>

¹⁰ Lindahl, Rutger (red), Utländska Politiska System (2007), Hallenberg, Jan, *Amerikas Förenta Stater, USA*, s. 132-133

¹¹ Committee on Commerce, Science and Transportation, <http://commerce.senate.gov/public/>

¹² Committee on Environment and Public Works, <http://epw.senate.gov/public>

son är även presidentens huvudsaklige rådgivare inom federala transportrelaterade ärenden. Organisatoriskt understöds *the Secretary of Transportation* av en biträdande chef och av ett kansli, *the Office of the Secretary (OST)*. Här utformas den federala transportpolitiken. Andra ansvarsområden innefattar förhandling och implementering av internationella transportöverenskommelser, genomdrivande av konsumentskydd inom flygsektorn, översyn av amerikanska flygbolag och beredning av transportlagstiftning.¹³

*Myndigheter knutna till transportdepartementet*¹⁴

Utöver själva departementets olika avdelningar, sekretariat och specialfunktioner är sammanlagt tio myndigheter i varierande form knutna till departementet. Därutöver finns den s.k. *Surface Transportation Board (STB)* vilket är ett organ som fattar oberoende beslut, men är administrativt knutet till DOT.

Federal Aviation Administration (FAA) övervakar säkerheten inom den civila luftfarten. Det omfattar utfärdande och verkställande av regler och standarder med anknytning till tillverkning, drift, certifiering och underhåll av flygplan. Myndigheten ansvarar även för bedömning och certifiering av flygare och för certifiering av flygplatser som betjänar lufttrafikföretag. Dessutom tillser FAA att bestämmelser följs i enlighet med *the Hazardous Materials Transportation Act for shipments by air*, driver ett nätverk av flygplatstorn, trafikkontrollcentraler och bensinstationer för luftfarkoster, utarbetar bestämmelser för flygtrafiken, fördelar användningen av luftrummet och ansvarar för säkerhetskontrollen av flygtrafiken. Andra uppgifter är främjande av flygsäkerhet och reglering av den amerikanska kommersiella branschen för rymdtransporter. FAA har personal och kontor utspridda över USA, dels i tio regionkontor, dels i olika former av specialkontor. Det totala antalet är mycket stort. Huvudkontoret ligger i Washington D.C.

Federal Highway Administration (FHWA) samordnar transportprogram i samarbete med delstater och andra partners för att förbättra landets säkerhet, ekonomiska livskraft, livskvalitet och miljö. Större program inkluderar: *The Federal-Aid Highway Program*, som bidrar med federalt ekonomiskt stöd till delstaternas byggnation, förbättring och säkerhetsutveckling av det nationella motorvägsnätet, vägnätet på landsbygden och i städer, samt broar. *The Federal Lands Highway Program* har till uppgift att säkerställa ett väl utbyggt och underhållet vägnät inom "nationella" skogar, nationalparker, indianreservat och andra federalt ägda landområden. FHWA har sitt huvudkontor i Washington, fyra resurscenter i olika delar av landet, divisionskontor i varje delstat samt tre regionkontor för *Federal Lands Highway Divisions* i Virginia, Colorado och Washington.

Federal Motor Carrier Safety Administration inrättades år 2000 och var tidigare en del av FHWA. Dess huvuduppgift är att motverka motorfordonsrelaterade skador och dödsfall. Verksamheten innefattar tillämpning av säkerhetsföreskrifter med inriktning på högriskgrupper, förbättring av säkerhetsinformation och motorfordons säkerhetsteknik, förstärka utrustning och standarder för motorfordon och öka säkerhetsmedvetenheten. För att uppnå detta arbetar myndig-

¹³ US Department of Transportation, <http://www.dot.gov/about.html#howweare>

¹⁴ Förteckning över myndigheter knutna till DOT, US Department of Transportation, <http://www.dot.gov/DOTagencies.htm>

heten med federala, statliga och lokala aktörer, åkerinäringen, fackliga grupper etc. FMCSA har sitt huvudkontor i Washington, fyra regionala servicekontor och divisionskontor i varje delstat och i Puerto Rico.

Federal Railroad Administration (FRA) har till uppdrag att främja säkra och miljövänliga järnvägstransporter. FRA sysselsätter säkerhetsinspektörer vilka övervakar att järnvägsaktörer följer federala säkerhetsstandarder, inklusive standarder för banunderhåll, normer och praxis för inspektion samt driftstandarder. Dessutom bedriver FRA forskning och utveckling och genomför tester i syfte att förbättra järnvägsnätet. FRA administrerar även offentliga utbildningskampanjer om t.ex. säkerhet vid järnvägsövergångar. FRA har sitt huvudkontor i Washington D.C.. Därutöver finns åtta regionkontor.

Federal Transit Administration (FTA) främjar förbättrade kollektivtrafikssystem för städer och samhällen genom att tillhandahålla finansiellt och tekniskt stöd, liksom bistånd vid planering. FTA förvaltar biblioteket *the National Transit Library*, som slutförvarar rapporter, dokument och data som genereras av specialister från hela landet och är avsett att underlätta spridning av dokument. FTA:s huvudkontor ligger i Washington. Därutöver finns det tio programkontor spridda över landet, samt fem storstadskontor i New York, Philadelphia, Chicago, Los Angeles och Washington D.C.

Maritime Administration (MARAD) främjar utveckling och underhåll av USA:s handelsflotta, vilken ska kunna genomföra nationens inhemska vattenburna handelstransporter och en betydande del av den vattenburna utrikeshandeln. Dessutom säkerställer MARAD att handelsflottan ska kunna tjäna som en marin extraresurs under krig eller nationell kris. MARAD säkerställer även att USA har tillräcklig kapacitet för nybyggnation och reparationer, effektiva hamnar samt effektiva intermodala vatten- och marktransportsystem. MARAD har sitt huvudkontor i Washington D.C. och har tio regionkontor förlagda i betydelsefulla hamnstäder.

National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) arbetar för att minska dödsfall, skador och ekonomiska förluster till följd av olyckor med motorfordon. De fastställer och upprätthåller säkerhetsnormer för motorfordon och utrustning, undersöker säkerhetsbrister i motorfordon och upprätthåller standarder för bränsleförbrukning. NHTSA hjälper stater och lokalsamhällen att minska riskerna för rattfylleri, främjar användningen av bilbälten och bilbarnstolar, fastställer och upprätthåller fordons stölskyddsföreskrifter och ger konsumenter information om motorfordons säkerhet. NHTSA ansvarar även för forskning om förarbeteende och trafiksäkerhet. NHTSA har sitt huvudkontor i Washington D.C. och har tio regionkontor spridda över landet.

Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (PHMSA) övervakar säkerheten för transporter av farliga material, samt den energi som transporteras genom rörledningar. PHMSA arbetar även mot eliminering av transportrelaterade dödsfall och skador inom sektorn samt främjar transportlösningar som förbättrar samhället och skyddar miljön. PHMSA har sitt huvudkontor i Washington D.C. och ett mindre antal regionkontor samt ett träningscenter utspridda över landet.

Research and Innovative Technology Administration (RITA) har ett uppdrag att identifiera och stödja lösningar utmaningar och möjligheter som USA:s transport-system står inför. Fokus ligger på att främja transportforskning som främjar användningen av innovativ teknik. I RITA ingår *Volpe National Transportation Systems Center* (lokaliserat i Cambridge, Massachusetts) som arbetar med att öka effektivitet och lyhörddhet hos federala organisationer med viktiga transportrelaterade uppdrag. Med ansvar för forskningspolitik och teknikdelning samarbetar myndigheten med nationella och internationella organisationer och universitet. I RITA ingår även *the Bureau of Transportation Statistics*, *the Transportation Safety Institute* (lokaliserat i Oklahoma City) och *University Transportation Centers program*. RITA har sitt huvudkontor och majoriteten av sin personal i Washington D.C..

Saint Lawrence Seaway Development Corporation (SLSDC) driver och underhåller en säker, tillförlitlig och effektiv vattenväg för kommersiella och icke-kommersiella fartyg mellan de stora sjöarna och Saint Lawrenceleden. SLSDC opererar parallellt med Kanadas motsvarighet, *the Saint Lawrence Seaway Authority of Canada*. Tillsammans övervakar de säkerhet, fartygsinspektioner, trafikstyrning och navigationsstöd. SLSDC ansvarar även för att utveckla handelsmöjligheterna i området. SLSDC har sitt operativa högkvarter i Massena, New York State, och sitt politiska högkvarter, inklusive myndighetschefens säte, i Washington D.C..

Surface Transportation Board (STB) ansvarar för den ekonomiska regleringen av mellanstatlig sjötransport, främst järnvägar, inom USA. STB:s uppdrag är att säkerställa att konkurrenskraftiga, effektiva och säkra transporter tillhandahålls för att tillgodose behoven hos fraktare, mottagare och konsumenter. STB har till uppgift att främja, där så är lämpligt, materiella och processuella lagstiftningsreformer i den ekonomiska regleringen av sjötransporter, och att tillhandahålla ett effektivt forum för tvistlösning. STB har sin verksamhet i Washington D.C..

Reglerande kommissioner

Vid sidan av departementen finns det självständiga reglerande kommissioner och myndigheter. Av betydelse för transportfrågor är bland annat *the Federal Communications Commission*, *the Federal Maritime Commission* och *the National Transportation Safety Board*. Till den här gruppen hör även redan nämnda *the Surface Transportation Board* även om de organisatoriskt har olika hemmavist. Kommissionerna leds av styrelser istället för generaldirektörer. Styrelserna utses av presidenten och utgörs av politiker från båda parti-grupperna. De ska enligt sina direktiv inte drivas av politiska övertygelser.¹⁵

¹⁵ The Federal Communications Commission, <http://www.fcc.gov/what-we-do>; The Federal Maritime Commission, <http://www.fmc.gov/about/default.aspx>; The National Transportation Safety Board, <http://www.nts.gov/about/organization.html>

Kontrollen över förvaltningen

Presidenten har tre huvudsakliga medel för att kontrollera förvaltningen. För det första finns möjligheten att tillsätta och avsätta toppchefer, vilket kan användas för att säkerställa lojalitet. För det andra kan presidenten förändra administrativa procedurer och omorganisera myndigheter och departement. För det tredje kan presidenten påverka de beslut som rör personal, program och budget, exempelvis i *the Office of Management and Budget (OMB)* och olika *politiska råd*, varav det nationella säkerhetsrådet är det mest välkända för allmänheten. Även kongressen har betydande makt över förvaltningen. De skapar myndigheterna och beslutar om deras program, utformar myndigheternas organisationer, sätter personaltak och budgetramar. Dessutom har kongressen en granskande makt via kommittéer som övervakar myndigheter och departement inom respektive ansvarsområde.¹⁶

3.3 Delstatsnivå

I USA finns mycket av inflytandet inom transportpolitiken på delstatsnivå. Varje delstat har sin egen författning och sin egen administrativa struktur. En sammanfattande beskrivning är svår att göra på ett rättvist sätt. Däremot agerar samtliga delstater inom det federala ramverk som finns och skillnaderna mellan olika delstater begränsas därmed mer än mellan medlemsstater inom exempelvis EU. Delstaterna har en aktiv roll inom transportinfrastrukturområdet. Exempelvis uppgår de årliga investeringarna (blandning av federala och delstatliga medel) i transportinfrastruktur till omkring 1,5-2 miljarder USD i delstaten Massachusetts.¹⁷ En stor del av finansieringen av transportinfrastruktur kommer från delstaternas budget, åtminstone när det gäller större vägar. När det gäller lokaltrafik är dock delstaternas finansieringsgrad lägre.¹⁸

Samtliga delstatsparlament utom Nebraskas har tvåkammersystem. Liksom på federal nivå utgörs de av ett underhus (representanthuset) och ett överhus (senaten). Utskottssystemet är en spegelbild av den federala nivån, även om antalet ledamöter är färre. Guvernören innehar den verkställande makten. Beroende på delstatens lagstiftning kan dennes makt variera, men vanligtvis utövar guvernören stort inflytande inom budgetarbetet, tillsätter olika poster (t.ex. domare) och spelar en betydande roll i lagstiftningsarbetet. Inom transportområdet påverkar guvernören även genom sitt inflytande över delstatens transportdepartement. Med tanke på att delstaterna ofta har långtgående befogenheter, samt att många delstater har stora befolkningar, kan de delstatliga transportdepartementen vara av samma storlek som motsvarande funktioner hos europeiska stater. *The National Governors Association* och *the National Conference of State Legislatures* är två viktiga intressegrupper som företräder den delstatliga nivån i den federala politiken.¹⁹

¹⁶ Bowles, Nigel; *Government and Politics of the United States* (1993), s. 268-271

¹⁷ SOU 2011:49, *Medfinansiering av transportinfrastruktur*, s. 316

¹⁸ National Transportation Policy Project (2009), *Performance Driven: A New Vision for U.S. Transportation Policy*, s. 28

¹⁹ National Conference of State Legislatures, <http://www.ncsl.org/>

3.4 Regional och lokal nivå

Det finns ett otal olika varianter på den administrativa och politiska uppdelningen på lokal och regional nivå. En anledning till det är att USA:s ursprungliga konstitution inte behandlade maktfördelningen på lokal nivå utan lämnade detta till delstaterna.²⁰ Den regionala och lokala nivån har stor betydelse för USA:s transportsystem, inte minst avseende lokaltrafik och trängsel. År 2004 stod den lokala och regionala nivån för 36 procent av transportfinansieringen inom USA.²¹

The National Association of Counties (NACo) är den nationella organisation som representerar det regionala styret på federal nivå. *The National League of Cities* och *U.S. Conference of Mayors* representerar tätorter på federal nivå.²² Därutöver finns det sammanslutningar med en delstatlig agenda. *Municipal Leagues* representerar i sin tur tätorter på delstatsnivå och olika former av sammanslutningar, vanligtvis under namnet *County Associations* representerar det regionala styret på delstatsnivå.

Notera att rapporten benämner *counties* som den regionala nivån. Det likställer dem med svenska regioner och landsting. Det finns flera skäl, dels är den sammansatta bilden av yta, befolkning och placering i "hierarkin" mellan delstat och samhällen en starkt bidragande orsak dels är *county* den officiella engelska översättningen av svenska regioner och landsting. Uppdelningens logik framstår tydligt vid en jämförelse mellan exempelvis Sverige och Kalifornien, medan den hållar något vid en jämförelse med de minsta delstaterna.

Regional nivå

Totalt finns cirka 3,000 regionala enheter, i USA. De motsvarar den regionala nivån, närmast under delstaten och har olika benämningar som *borough* i Alaska och *parish* i Louisiana och i övriga delstater *county*. Det finns stor variation, både vad gäller yta, invånarantal och betydelse. I New England förekommer t.ex. att *counties* har en organisatoriskt underordnad betydelse till förmån för tätorter. Ett *county* har dock i de flesta fall betydande ansvarsuppgifter inom transportområdet. Exempel är skötsel och byggnation av lokala vägar, samt samhällsplanering. För många *counties* är detta ett av de viktigaste ansvarsområdena tillsammans med utbildning och social service (med undantag för North Carolina vars *counties* saknar ansvar inom vägbyggnation och underhåll). Det finns en stor spännvid i organisationsstruktur mellan olika *counties*, men vanligtvis består den verkställande makten av ett flertal *kommissionärer* som är direktvalda och fungerar som ett parlament i miniformat, samt en tjänsteman som har den exekutiva makten.²³

Tätorter

Det finns fem olika former av tätorter i USA: *city*, *town*, *borough*, *village* och *township*. De flesta stater har inte alla fem typerna och skillnaderna mellan de

²⁰ National Association of Counties, <http://www.naco.org>

²¹ *Performance Driven: A New Vision for U.S. Transportation Policy*, s. 28

²² Dilger, s. 1

²³ National Association of Counties, <http://www.naco.org>

olika formerna är inte alltid konsekventa. Det viktiga i sammanhanget är att en tätort i flertalet fall kan ha betydande ansvarsområden inom transportområdet. Generellt sett är ansvarsområdena fler ju större tätorten är. Ett exempel på en tätort med stort ansvar för transportfrågor är New York, vilken betecknas som en storstad (*metropolitan municipality*). Vanligtvis är dock infrastruktur- och transportfrågor på lokal nivå underordnade respektive tätorts bestämmelser på regional nivå.

4 Förvaltningspolitik och transportpolitiska aktörer inom EU

Ett av EU:s främsta mål är att utveckla den inre marknaden. Transportpolitiken är ett viktigt medel i detta arbete och har utvecklats gradvis sedan EU:s tillkomst. I dag kan EU:s transportpolitik delas upp i två delar: dels infrastrukturpolitiken, vilken till stor del utgörs av TEN-T, dels den vidare transportpolitiken som innefattar frågor kring teknisk standardisering, undanröjande av nationella hinder mot etableringen av en gemensam transportmarknad, harmonisering av skatter och avgifter samt internationell reglering, t.ex. av interkontinental flygtrafik.²⁴

4.1 Överstatlig nivå

Lagstiftningsarbetet

EU-kommissionen, Europaparlamentet och Ministerrådet är de huvudsakliga aktörerna inom transportpolitik på EU-nivå. De samverkar i lagstiftningsarbetet, något som tar olika former beroende på ämnets karaktär. Beslutsmetoden som beskrivs nedan är det ordinarie lagstiftningsförfarandet, vilket är det förfarande som gäller för bl.a. transportfrågor.

EU-kommissionen inleder processen med att lägga fram ett lagstiftningsförslag som skickas till Europaparlamentet och ministerrådet. I parlamentet tilldelas lagförslaget ett utskott vars betänkande därefter går vidare till omröstning i kamraren. EU-kommissionens förslag kan antingen godkännas, eller ändras. Samtidigt behandlas ärendet i ministerrådet. Först i arbetsgruppen med ansvar för de frågor förslaget handlar om. Därifrån skickas ett förslag om beslut till Coreper. Efter att förslaget har passerat Coreper behandlas det på ministernivå. Förslaget godkänns, eller ändras och skickas till en andra läsning. Innan Europaparlamentets andra läsning yttrar sig EU-kommissionen över ministerrådets ståndpunkt. Europaparlamentet har tre månader på sig att behandla ärendet på nytt. Lagförslaget faller om ministerrådets ståndpunkt avslås, men fortsätter behandlas om enbart ändringar föreslås. Innan ministerrådets andra läsning yttrar sig EU-kommissionen över ändringsförslaget från Europaparlamentet. Nu har ministerrådet tre månader på sig att behandla ärendet igen. Antingen godkänns Europaparlamentets ändringar, eller så sammankallas en förlikningskommitté, vilken består av ministerrådets 27 medlemmar samt lika många företrädare för Europaparlamentet. EU-kommissionen deltar i en medlande roll. Kommittén har sex veckor på sig att komma fram till ett gemensamt utkast. Om institutionerna inte enas om ett gemensamt utkast faller lagförslaget. Om de däremot enas

²⁴ SOU 2011:49, *Medfinansiering av transportinfrastruktur*, s. 310

antar förlikningskommittén ett gemensamt utkast som ministerrådet och Europaparlamentet har sex veckor på sig att besluta om.²⁵

Ovanstående text beskriver den formella beslutsprocessen. Ofta pågår det dock informella förhandlingar (triloger) mellan institutionerna för att nå enighet. Tendensen under senare år har varit att överenskommelser har sökts innan beslutet flyttas till en andra läsning. Detta gör processen snabbare, men kan minska den enskilde parlamentsledamotens inflytande.

EU-kommissionen

EU-kommissionen ansvarar för att initiera ny lagstiftning, sköta det löpande arbetet med att genomföra EU-politiken och förvalta EU:s budget. Hänsyn ska tas till hur hela EU påverkas när nya lagar föreslås och EU-kommissionen ska vara neutral vid oenighet mellan medlemsstater.²⁶

Högst ansvarig för EU:s transportpolitik är transportkommissionären som själv tillsätter sitt kabinett och har Generaldirektoratet för transport och rörlighet (DG MOVE) till sitt förfogande. DG MOVE leds av en generaldirektör vars nationalitet enligt rådande principer inte får sammanfalla med transportkommissionärens.²⁷ Till DG MOVE är även fem myndigheter knutna:

- Exekutiva byrån för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T EA)
- Exekutiva byrån för intelligent energi (EACI)
- Europeiska järnvägsbyrån (ERA)
- Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA)
- Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA)

TEN-T EA är tillsammans med EACI så kallade genomförandeorgan och skiljer sig från de övriga myndigheterna. Genomförandeorgan har befogenhet att utföra aktiviteter som normalt sett ska ske inom ett av EU-kommissionens generaldirektoriat. Det innebär att EACI och TEN-T EA är tätare knutna DG MOVE än t.ex. EMSA och EASA.

Exekutiva byrån för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T EA) är baserat i Bryssel och står för det tekniska och ekonomiska genomförandet samt förvaltningen av programmet för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Byrån inrättades 2006 och har för närvarande ett uppdrag som löper ut den 31 december 2015. DG MOVE har fortsatt ansvar för överordnad strategi, programmering och utvärdering i samband med TEN-T-programmet.²⁸

Exekutiva byrån för intelligent energi (EACI) skapades för att på ett effektivt sätt sköta om fem EU-finansierade program inom områdena energi, transport, miljö,

²⁵ EU-upplysningen, *Från förslag till färdig EU-lag*, <http://www.eu-upplysningen.se/Om-EU/Om-EUs-lagar-och-beslutsfattande/Sa-beslutar-EU/Fran-forslag-till-fardig-EU-lag/>

²⁶ EU-upplysningen, *EU-kommissionen*, <http://www.eu-upplysningen.se/Om-EU/EUs-institutioner/EU-kommissionen/>

²⁷ DG MOVE, http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

²⁸ TEN-T EA, <http://tentea.ec.europa.eu/en>

konkurrenskraft och innovation. EACI är baserat i Bryssel. *Marco Polo* är programmet med fokus på transport. Dess syfte är att stödja överflyttning av gods-transporter från väg till sjöfart och järnväg.²⁹

Europeiska järnvägsbyrån (ERA) har som uppdrag att bidra till att integrera de europeiska järnvägssystemen. Tanken är att göra tågtrafiken säkrare och se till att tågen kan köra över gränserna utan att stanna. Sedan 2006 har byrån arbetat med att ta fram gemensamma och ekonomiskt hållbara tekniska standarder samt säkerhetsföreskrifter och säkerhetsmål i samarbete med järnvägssektorn, nationella myndigheter, EU:s institutioner och andra organ. ERA har även rapporterat om säkerheten på järnvägarna i EU och gått i spetsen för ansträngningar att skapa enhetliga standarder för signalsystemen i hela Europa. Verksamheten är baserad i Valenciennes, Frankrike.

Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) har sitt säte i Lissabon. Byrån ger tekniskt stöd till Europeiska kommissionen i framtagandet och genomförandet av EU:s lagstiftning om sjösäkerhet. Byrån har också fått en operativ uppgift när det gäller bekämpning av oljeföroreningar, satellitövervakning och långdistans-identifiering och spårning av fartyg.³⁰

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) har som uppgift att verka för att den civila luftfarten ska bli så säker och miljövänlig som möjligt. Medan myndigheterna i varje land fortsätter att utföra merparten av de operativa uppgifterna utarbetar EASA gemensamma europeiska säkerhets- och miljöföreskrifter. De kontrollerar även hur normerna uppfylls genom inspektioner i medlemsstaterna och bidrar med teknisk sakkunskap och utbildning samt bedriver forskning. EASA ansvarar också för typcertifiering, vilket innebär att den certifierar de olika modeller för luftfartyg, motorer och delar som godkänts för användning inom hela EU. EASA är baserat i Köln.³¹

Europaparlamentet

Europaparlamentet har 736 ledamöter som är direktvalda av EU:s medborgare. Antalet ledamöter per medlemsland fördelas på basis av folkmängd, dock med en beräkningsmetod som är till fördel för mindre länder. Parlamentarikerna är uppdelade i 20 permanenta utskott, två underutskott samt ett växlande antal temporära utskott. Utöver uppgiften att lagstifta bevakar Europaparlamentet EU-kommissionen.³²

Europaparlamentets utskott för transport och turism (TRAN) ansvarar för frågor som rör EU:s gemensamma politik inom järnväg, väg, inre vattenvägar, sjöfart och luftfart. Utskottet ansvarar även för frågor som berör turism och post-väsendet. Samtliga politiska grupperingar representeras av utskottets 44 medlemmar liksom huvuddelen av de 27 medlemsstaterna. Till sin hjälp har ledamöterna personliga rådgivare, rådgivare tillhörande de politiska grupperna,

²⁹ EACI, http://ec.europa.eu/eaci/index_en.htm

³⁰ EMSA, www.emsa.europa.eu

³¹ EASA <http://www.easa.europa.eu>

³² Europaparlamentet, <http://www.europarl.europa.eu>

samt Europaparlamentets egen personal. Transportpolitik lagstiftas genom samrådsförfarandet vilket ger Europaparlamentet betydande inflytande.³³

Ministerrådet

Ministerrådet representerar medlemsstaternas regeringar. Det heter formellt Europeiska unionens råd, men kallas i dagligt tal rådet eller ministerrådet. På rådets möten deltar den minister som har ansvar för de frågor som ska diskuteras. Det finns sammantaget tio olika konstellationer. Transportfrågor behandlas på TTE-råden (transport, telekommunikation och energi). Tjänstemän på olika nivåer förhandlar för medlemsländernas räkning i rådsarbetsgrupper och i Coreper innan frågorna kommer till ministerrådsmötena, som ofta endast utgör det beslutande tillfället. Förberedelseprocessen är oftast tidsmässigt omfattande. Ministerrådet har även ett generalsekretariat som ger support.³⁴

Varje medlemsstat har en permanent representation i Bryssel där tjänstemän med expertis inom ett eller flera områden arbetar. Olika lagstiftningsärenden är uppdelade inom arbetsgrupper där medlemsstaternas representanter och EU-kommissionens utsände sammanträder regelbundet. Inom transportområdet finns t.ex. en rådsarbetsgrupp för landtransport, en för sjöfart o.s.v.. Rådsarbetsgruppsmötena, liksom möten på högre nivåer, leds av den medlemsstat som innehar EU:s ordförandeskap. Frågor som inte kan klaras ut på rådsarbetsgruppsnivå behandlas på Coreper-nivå. Det innebär att högre tjänstemän tar vid. Transportfrågor faller under Coreper I, som leds av medlemsländernas biträdande ständiga representanter till EU. Vid deras möten representeras EU-kommissionen av en mer senior företrädare. Ärenden som inte kan lösas ut på denna nivå avgörs i sin tur av ministerrådet. Nationella transportministerier och myndigheter är behjälpliga vid beredandet av frågor.³⁵

Regionkommittén

Regionkommittén skapades 1994 i syfte att ge lokala och regionala aktörer en institutionaliserad möjlighet att påverka den politik som rör dem. Kommittén ska enligt rådande lagstiftning konsulteras i huvuddelen av de lagstiftningsprocesser som förekommer, däribland transportfrågor. För närvarande har kommittén 344 ordinarie ledamöter och 344 suppleanter med en femårig mandatperiod. Samtliga medlemsstater är representerade. Ledamöter och suppleanter föreslås av respektive medlemsstat. Varje medlemsstat väljer själv hur de ska utses, men de nationella delegationerna avspeglar den politiska, geografiska, regionala och lokala balansen. Regionkommittén organiserar sitt arbete med hjälp av sex fackutskott, vars medlemmar granskar förslag som remitteras till kommittén. Transportfrågor behandlas i regel i Utskottet för territoriell sammanhållningspolitik.³⁶

³³ Europaparlamentet, *utskottet för transport och turism*, <http://www.europarl.europa.eu/activities/committees/homeCom.do?body=TRAN&language=EN>

³⁴ Europeiska Unionens Råd, <http://www.consilium.europa.eu/homepage.aspx?lang=sv>

³⁵ Regeringen, *Så fungerar rådsarbetet*, <http://www.regeringen.se/sb/d/6726>

³⁶ Regionkommittén, <http://www.cor.europa.eu>

4.2 Medlemsstaternas politik och förvaltning inom transportområdet

EU har 27 medlemsstater. Var och en med sitt eget styrelseskick, sina egna transportpolitiska förutsättningar och ofta unika myndighets- och departementskonstruktioner. Då rapporten avser jämföra USA:s organisering av politik och förvaltning på transportområdet med EU:s motsvarighet, behövs även en utblick som beskriver EU:s medlemsstater översiktligt.

Bland EU:s medlemsstater är tre federala: Tyskland, Österrike och Belgien. Övriga stater klassificeras som enhetsstater. Samtidigt finns exempel som visar att det är svårt att dra en tydlig gräns.

Österrike betraktas t.ex. som en av de minst federalistiska av de federala staterna. Landet har sakta gått från otvetydigt federalistiskt till något annat då konstitutionen gradvis har ändrats och område efter område har överförts till den federala nivåns beslutsnivå. Fortfarande finns dock ett överhus där delstaterna är representerade och delstaterna har ett betydande inflytande över vissa politikområden, däribland transportfrågor.³⁷

I Belgien och Tyskland har delstaterna större inflytande än i Österrike. Utvecklingen i Belgien går dessutom mer och mer mot en starkare delning. Spanien å andra sidan är en enhetsstat med starka regioner. Här skapades ett nytt styrelseskick efter Francos död då landets regioner fick möjlighet till ökad autonomi. Det anammades snabbt av Baskien och Katalonien, senare följda av Galicien. De tre regionerna har i dag betydande självstyre. Än mer likt en federal stat blir Spanien om man betraktar att regionerna är representerade i Spaniens överhus, även om de bara tilldelas en femtedel av platserna.³⁸

Delstaternas skyddade ställning anses vara det som främst skiljer en federal stat från en enhetsstat. I ett enhetsstatligt system residerar suveräniteten hos centrum och lägre nivåer är beroende av dess välvilja. Delstaternas bestånd och uppgifter är fast förankrade; de kan bara modifieras genom förändring av författningen.³⁹ Men jämförelsen av länder som t.ex. Österrike och Spanien visar på ett behov av försiktighet när det gäller slutsatser kring gränsdragningar. Säkert är att det inom EU finns ett lapptäcke av olika varianter av styrelseskick, vilket resulterar i olika förutsättningar för transportpolitiken. Det försvårar en jämförande analys med USA.

Det är även viktigt att bära med sig de skiftande förutsättningar som finns på lokal nivå. I federala stater som Tyskland och Österrike är regleringen mindre enhetlig eftersom delstaterna själva stiftar kommunala lagar. Den svenska förvaltningstraditionen kännetecknas å andra sidan av direktvalda lokala och regionala självstyrelseenheter som får sina uppgifter av staten.⁴⁰

³⁷ Dr. Marcus Brand, *Federalism in Practice: Austria*, <http://ccd.org.np/new/resources/Federalism%20in%20Austria%20presentation.pdf>

³⁸ Rod Hague, Martin Harrop, Shaun Breslin (2003), *Styrelseskick och Politik*, s. 348-349

³⁹ *ibid*, s. 335

⁴⁰ Mattson, Ingvar; Petersson, Olof (red), *Svensk författningsspolitik* (2003), s. 189

För att kunna jämföra EU:s förvaltningspolitiska system inom transportområdet med USA:s borde samtliga 27 medlemsländers system beskrivas utförligt. Det är av utrymmesskäl inte möjligt i den här rapporten, varför en avgränsning är nödvändig. I syfte att skildra ett brett spektra beskrivs därför Sverige och Tyskland mer utförligt. Sverige är ett exempel på en centraliserad enhetsstat, Tyskland är ett exempel på en federal stat.

Nationell nivå

Sverige

Ansvar för den svenska transportpolitiken ligger hos regering och riksdag. Riksdagen är det högsta beslutande organet. Trafikutskottet ansvarar för transportfrågor i Riksdagen och bereder frågorna inför omröstning i kammaren. Det är regeringens uppgift att styra riket och genomföra den av riksdagen beslutade politiken och att ta fram nya förslag till beslut till riksdagen. Det gör regeringen med hjälp av sitt kansli, Regeringskansliet och statsförvaltningen.

Det svenska förvaltningssystemet är, till skillnad från s.k. ministersystem som är vanligt inom EU, dualistiskt. Det innebär att förvaltningen har en grundlagsfäst självständighet. Den svenska förvaltningen är således både formellt och organisatoriskt fristående i förhållande till regeringen och Regeringskansliet. Det svenska förvaltningssystemet har två begränsningar vad gäller direkt politisk styrning. För det första kan svenska statsråd inte, med få undantag på försvarsområdet, ensamma fatta beslut. Regeringen fattar i stort sett alla beslut som kollektivt och myndigheterna lyder under regeringen, även om de sorterar under olika departement.⁴¹ För det andra finns i regeringsformen ett förbud mot inblandning i förvaltningens myndighetsutövning. Det innebär att ingen annan myndighet, varken riksdagen eller regeringen, får bestämma hur en förvaltningsmyndighet ska besluta i ett särskilt ärende som rör myndighetsutövning mot enskild, mot kommun eller tillämpning av lag.⁴²

Regeringen ska dock styra myndigheterna och har direktiv rätt gentemot dessa. Styrningen sker genom myndigheternas instruktioner, årliga regleringsbrev, specifika regeringsuppdrag, genom att utse myndigheternas högsta chefer, generaldirektörerna och genom kontinuerliga dialoger om myndigheternas mål och resultat. Därtill sker även informell styrning, vid exempelvis möten eller samtal mellan regeringens företrädare och myndigheternas ledningar.

Transportpolitiken är i Regeringskansliet, som i jämförelse med flertalet andra länder är en liten organisation, organisatoriskt placerad på Näringsdepartementet. Inom Näringsdepartementet ansvarar infrastrukturministern för transport- och infrastrukturfrågorna. Under Näringsdepartementet sorterar olika transportmyndigheter som ansvarar för olika delar av transportområdet. Dessa är: Trafikverket, Transportstyrelsen, Trafikanalys och Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Dessutom finns det två statliga affärsverk (som formellt är myndigheter) av relevans inom transportsektorn: Sjöfartsverket och Luftfartsverket. Därutöver tillkommer en rad statligt ägda bolag inom transportsektorn,

⁴¹ Premfors, Rune m.fl., *Demokrati och byråkrati*, Lund: Studentlitteratur, 2009, sid. 239f.

⁴² RF kap 11, 7§

exempelvis SJ AB, Swedavia AB, Jernhusen AB, SAS AB, Botniabanan AB, Arlandabanan Infrastructure AB, SVEDAB AB och SweRoad.⁴³

Tyskland

I Tyskland är Förbundsdagen den federala transportpolitikens huvudsakliga arena. Av relevans för transportpolitiken är främst utskottet för trafik, byggnation och stadsutveckling, vilket ansvarar för att bereda lagstiftning inom sitt område och söka finna en kompromiss mellan partigrupperna innan en omröstning sker i plenum.⁴⁴

Förbundsrådet är delstaternas nationella arena. Vid omröstningar följer varje delstats delegater sin delstatsregerings instruktioner som en enhet. Därmed kan delstatliga val, vilka hålls sinsemellan oregelbundet, förändra Förbundsrådets sammansättning. Förbundsrådet har rätt att initiera lagstiftning och måste godkänna alla lagar som är direkt relaterade till delstaternas ansvarsuppgifter (där ibland många inom transportområdet). Det är uppdelat i kommittéer, varav transportkommittén ansvarar för transportfrågor.⁴⁵

Ministeriet för transport, byggnation och stadsutveckling utgör tillsammans med sina 69 myndigheter Tysklands transportdepartement.⁴⁶ Dess arbete leds av transportministern som skall sköta sitt departement självständigt och under personligt ansvar.⁴⁷ Den federala regeringen leds av förbundskanslern som utses av Förbundsdagen baserat på valresultatet. Förbundskanslern ansvarar för politiken i sin helhet, tillsätter och avsätter ministrar, samt definierar ansvarsområden för departementen. Här följer en kortfattad beskrivning av de för transportområdet mest relevanta myndigheterna:

Kraftfahrt-Bundesamt har uppgifter som påminner om en del av de ansvarsområden som svenska Transportstyrelsen har. De godkänner fordon, har hand om centrala register och publicerar statistik baserat på dessa register. *Bundesamt für Güterverkehr* ansvarar för kommersiella godstransportfrågor, inklusive uttag av vägtullar. *Luftfahrt-Bundesamt* ansvarar för ett flertal frågor inom civil luftfart. Däribland övervakning av flygindustrin, både tillverkning och trafikering. Andra uppgifter är t.ex. licensiering av piloter. *Eisenbahn-Bundesamt* är tillsynsmyndighet och tillståndsmyndighet för operatörer och infrastrukturhållare inom järnväg. *Bundeseisenbahnvermögen* sköter personalförvaltningen för anställda hos Deutsche Bahn och de som tidigare tillhörde Deutsche Reichsbahn. Myndigheten handhar även pensionen för tidigare anställda. *Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie* ansvarar för maritima frågor såsom hydrografiska mätningar, varningstjänster, nautiska informationssystem och sjösäkerhet. *Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes* administrerar de federala vattenvägarna och ansvarar för dess utveckling och underhåll.

⁴³ Regeringen, *statligt ägda bolag*, <http://www.regeringen.se/sb/d/2819/a/23960>

⁴⁴ Tysklands förbundsdag, <http://www.bundestag.de>

⁴⁵ Tysklands förbundsrad, <http://www.bundesrat.de>

⁴⁶ Tysklands Ministerium för Transport, Byggnation och Stadsutveckling, *informationsskrift* (2010), <http://www.bmvbs.de/cae/servlet/contentblob/34968/publicationFile/1071/brochure-a-profile.pdf>

⁴⁷ Conradt, David P, *The German Polity* (2001), s. 185-188

Det finns också en rad myndigheter som ägnar sig åt transportrelaterad forskning. *Bundesanstalt für Straßenwesen* är ett federalt forskningsinstitut som förser ministeriet med forskningsbaserade underlag för tekniska och trafikrelaterade ämnen. *Bundesanstalt für Gewässerkunde* är det federala vetenskapliga institutet med ansvar för forskning, utvärdering och rådgivning inom områdena hydrologi, vatten, ekologi och vattenvård. *Bundesanstalt für Wasserbau* är ett tekniskt forskningsinstitut som ger rådgivning och expertstöd vid andra myndigheters planering och konstruktion av vattenvägar, i synnerhet att säkerhetskrav uppfylls.⁴⁸

Delstatsnivå

Sverige saknar den delstatliga nivån till skillnad mot Tyskland vars 16 delstater varierar betydligt sett till storlek och befolkningsmängd. Delstaterna deltar i den nationella politiken i Förbundsdagen. När det gäller den delstatliga politiken anammats subsidiaritetsprincipen. Det innebär att delstaterna beslutar om allt som inte är bättre lämpat att besluta om på nationell nivå.⁴⁹

Delstatsparlamenten består samtliga av en kammare och ett varierande antal ledamöter, från 187 i Bayern till 51 i Saarland. Mandatperioden för ledamöterna varierar mellan fyra och fem år. Delstatsparlamentens uppgift är att lagstifta, välja regeringschef samt kontrollera delstatsregeringen. Delstatsregeringarna utgörs ofta av koalitioner och leds av en regeringschef som oftast bär titeln *Ministerpräsident*. Dennes roll kan i mångt och mycket jämföras med förbundskanslerns på federal nivå.⁵⁰ Politiken på delstatsnivå i Tyskland har starka inslag av fördelningspolitik. Delstater med sämre ekonomiska förutsättningar får finansiellt stöd från såväl federal nivå som från andra delstater med bättre ekonomiska förutsättningar. Bidrag och projektstöd delas även ut till specifika projekt.⁵¹

Planeringsproceduren är icke-hierarkisk. Den federala regeringen samlar in delstaternas förslag på ny infrastruktur. Utifrån det underlaget avgörs, enligt specifika kriterier, hur betydande infrastrukturprojektet anses vara, samt den fördelning av utgifterna mellan den federala regeringen, delstaten och de lokala myndigheterna som ska gälla. Genom att delta i en variation av transportprojekt med blandad finansiering har den federala regeringen sökt skaffa sig inflytande över delstaternas transportpolitik. Men generellt sett har den federala regeringen följt en konfliktundvikande strategi genom att främst basera beslut om tilldelning av medel på basis av delstatens befolkningsmängd.⁵²

För att ta till vara sina intressen på förbunds nivå har delstaterna upprättat representationer i Berlin. Genom dessa håller de sig informerade om verksamheten i Förbundsdagen och förbundsregeringens kansli, samt verkar som lobbyorgani-

⁴⁸ Uppgifter om de tyska myndigheterna är hämtade från deras respektive hemsidor, se länkar i källförteckningen.

⁴⁹ Schöller-Schwedes, Oliver; Ruhrort, Lisa, *Regional Transport Policy in a Multilevel System*, s. 2

⁵⁰ Lindahl, Rutger, *Så styrs Tyskland* (2004), s. 43

⁵¹ Conradt, s. 250-254

⁵² Schöller-Schwedes, Ruhrort, s.15

sationer för den egna delstatens intressen både i förhållande till förbundsorganen och till övriga delstater.⁵³

Regional och lokal nivå

Sverige

Transportpolitik på regional och lokal nivå översätts i Sveriges fall till den verksamhet som bedrivs genom länsstyrelser och inom landsting och kommuner.

Regional nivå

I varje län finns en **länsstyrelse** som svarar för den statliga förvaltningen i länet, i den utsträckning inte någon annan myndighet har ansvaret för särskilda förvaltningsuppgifter. I likhet med andra myndigheters chefer utses landshövdingen av regeringen. Enligt instruktion skall länsstyrelsen verka för att nationella mål får genomslag i länet, samtidigt som hänsyn skall tas till regionala förhållanden och förutsättningar. Länsstyrelsen ”skall främja länets utveckling och noga följa länets tillstånd samt underrätta regeringen om vad som är särskilt viktigt för regeringen att få veta om länet och händelser som inträffat där”.⁵⁴

Det är kommunerna som ansvarar för att planlägga för samhällets utveckling; för mark- och vattenanvändning, för utveckling och förändring bebyggelse, infrastruktur m.m. Länsstyrelsen ger råd och har ansvar för att statens intressen tillgodoses i kommunernas planering. För att samordna flera kommuners planläggning får en regionplan antas. Regionplanen tjänar till ledning för beslut om översiktsplaner, detaljplaner och områdesbestämmelser. I Stockholms län har landstinget ansvar för regionplanering genom en särskild lag om regionplanering för kommunerna i Stockholms län.⁵⁵

Landsting är folkvalda församlingar i varje län. De ansvarar för verksamhet som är av en sådan art att en enskild kommun inte lämpligen skall sköta den ensam. Det handlar i första hand om hälso- och sjukvård, men även kulturfrågor, läns- trafik och regionplanering. Landstingen leds av landstingsfullmäktige som är folkvalt. Landstingsstyrelsen är det högsta verkställande organet, och väljs av landstingsfullmäktige. I Västra Götalands län, Skåne län och Hallands län har landstingen fått utökade uppgifter och går under benämningen regioner, även om de formellt fortfarande är landsting.

Ansvaret för trafiken i varje län vilar på en offentlig länstrafikansvarig som kan vara politiker i landstinget, en konstruktion bestående av politiker från kommunerna i länet eller en kombination av politiker från landstinget och kommunerna i länet. Västtrafik är exempelvis Västra Götalands länstrafikbolag, men ägs gemensamt av regionen och kommunerna.

⁵³ Lindahl, s. 89

⁵⁴ Petersson, Olof; *Statsbyggnad: den offentliga maktens organisation* (2007), s. 75

⁵⁵ Länsstyrelsen i Stockholms län, <http://www.lansstyrelsen.se/stockholm>

Lokal nivå

Den mest decentraliserade folkvalda nivån i Sverige utgörs av **kommuner**. Kommunfullmäktige är kommunens högsta beslutande organ, som beslutar i alla ärenden av principiell beskaffenhet och större vikt för kommunen. Kommunstyrelsen väljs av fullmäktige. Då ett proportionellt valsysteem tillämpas brukar kommunerna styras av ett slags permanent samlingsregering med inriktning på kompromiss och samförstånd. Kommunstyrelsens uppgift är att leda och samordna förvaltningen av kommunens angelägenheter och att ha uppsikt över övriga nämnders verksamhet samt den verksamhet som kommunen bedriver i bolagsform. En nyckelroll har de heltidsanställda politikerna i styrelsen, kommunråden.⁵⁶

Nämndorganisationen skiljer sig mellan olika kommuner, men det finns vanligtvis en nämnd med ansvar för gator/trafik/stadsbyggnad och liknande. Till dessa politiska organ är vanligtvis en förvaltning knuten där tjänstemän verkställer politiken. I lagen (2009:47) om vissa kommunala befogenheter ges kommuner och landsting utvidgad kompetens att lämna bidrag till byggande av statlig väg och järnväg. Dessa nya bestämmelser trädde i kraft den 1 mars 2009. Transport- och infrastrukturpolitiken är av stor betydelse i en kommun. Ofta utgör de tunga finansiella poster och en kommuns transportnätverk är av avgörande betydelse för dess ekonomi och utveckling.

Ett **kommunalförbund** är i Sverige en offentligrättslig form för samverkan mellan kommuner, som är reglerad i kommunallagen. Det som skiljer ett kommunalförbund från ett kommunförbund är att kommunerna i det första fallet överfört myndighetsutövning till förbundet. Även landsting kan vara medlemmar i kommunalförbund.⁵⁷

Ett **kommunförbund** är en intresseorganisation för kommuner, till exempel Kommunförbundet Skåne, eller de lokala kommunförbund som finns i varje län.⁵⁸

Tyskland

Lokalt självstyre finns garanterat i den federala grundlagen och i delstaternas konstitutioner. Delstaterna har egna lagar som reglerar vad som ingår i den lokala självstyrelsen och vilka organ som ska finnas för administrativa ändamål. Uppgifterna kan därför variera mellan olika former av lokalt självstyre.⁵⁹

Tysklands regionala och lokala nivå är inte homogen över hela landet. Delstaterna har redan behandlats i föregående avsnitt, men det är viktigt att nämna att tre av dem har en funktion som *Stadtstaaten*, vilket betyder att de till ytan och befolkningsmässigt kan motsvara en stad på den "lokala nivån", men att de i egenskap av delstater har en mer långtgående befogenhet att fatta beslut än andra städer eller kommuner.

⁵⁶ Petersson, s. 81

⁵⁷ Samrådsgruppen för kommunala arkivfrågor, <http://www.samradsgruppen.se>

⁵⁸ Kommunförbundet Skåne, <http://www.kfsk.se/>

⁵⁹ Lindahl, Rutger (red), Utländska Politiska system (2007), Lindahl, Rutger, *Förbundsrepubliken Tyskland*, s. 206

Det finns 301 kommuner (*Landkreise*) i Tyskland. Deras genomsnittliga invånarantal är cirka 185 000. Här ingår större tätorter som exempelvis Hannover med över en miljon invånare ner till de minsta *Landkreise* med 50-60 000 invånare. Vanligtvis är en *Kreistag* den folkvalda församlingen, medan *Landrat* är den verkställande. *Landkreise* är ansvariga för lokal kollektivtrafik. De har ofta gått samman i trafikförbund (*Verkehrsverbund*), som i princip är lokaltrafikbolag.

Kreisfreie Städte är en modern form av "fria riksstäder". De tre *Stadtstaaten* som nämnts ovan hör till dessa. Totalt finns det 111 stycken och till skillnad mot *Landkreise* är de mer heterogena sett till invånarantalet. Berlin, München, Hamburg och Köln är alla miljonstäder, men även orter på ner mot 30-40 000 invånare (företrädevis i Bayern) ingår. I storstäderna finns mycket stora trafikförbund (i trafik och biljettförsäljning räknat).

Gemeinden är den lägsta folkvalda nivån i Tyskland. De motsvarar samhällen med en befolkning på allt ifrån ett par hundra och uppåt. Beteckningen kan sammanfalla med övre nivåer. En tätort kan både vara *Gemeinde* och *Kreisfreie Städte*.⁶⁰

Amt (plural *Ämter*) finns bara i Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern och Brandenburg. Det är en nivå belägen mellan *Landkreis* och *Gemeinde*. Ibland beskrivs den som en konfederation av *Gemeinde*. Normalt består den av flertalet mycket små *Gemeinde*.

Förenklat kan den politiska och administrativa verksamheten i kommuner, städer och samhällen delas in i fyra olika kategorier. I *borgmästarmodellen* är en vanligtvis folkvald borgmästare ordförande i både kommun- eller stadsfullmäktige samt chef för den lokala administrationen. I *magistratmodellen* fördelas uppgifter mellan en vald församling och ett magistrat. Detta är ett kollegialt organ vars medlemmar har valts av fullmäktige. Ordföranden i magistraten kan vara en folkvald eller internt utsedd borgmästare. Den nordtyska eller sydtyska rådsmodellen är vanligast förekommande. Enligt den *nordtyska rådsmodellen* är det två personer – borgmästaren och en tjänsteman, chefsadministratören – som tillsammans ansvarar för förberedelser av ärenden till fullmäktiges sammanträden och verkställande av dess beslut. Borgmästaren är ordförande i fullmäktige och, vanligtvis vald bland dess ledamöter. Den *sydtyska rådsmodellen* förekommer främst i Bayern. Den karaktäriseras av en stark position för den direktvalde borgmästaren, som är ordförande i fullmäktige med rösträtt och chef för den lokala förvaltningen. Fullmäktige är ansvarigt för alla kommunala frågor, utom de som har delegerats till borgmästaren.⁶¹

Der Deutsche Landkreistag är en kommunal samlingsorganisation som samlar alla *Landkreise* och bedriver påverkansarbete gentemot den federala regeringen. Bland dess medlemmar finns även 13 underavdelningar som bedriver påverkansarbete på delstatlig nivå.⁶² Dessutom finns *Deutscher Städtetag* som representerar både städer som tillhör och inte tillhör en *Landkreise*. Även detta för-

⁶⁰ Pocket Politik, *Demokratie in Deutschland* (2011), <http://www.bpb.de/files/RZIJQE.pdf>

⁶¹ Lindahl, Rutger, *Så styrs Tyskland*, s. 85-87

⁶² Der Deutsche Landkreistag, <http://www.landkreistag.de/>

bund har underavdelningar som bedriver delstatligt påverkansarbete. *Deutscher Städte- und Gemeindebund* företräder de tätorter och städer som tillhör en *Landkreis*, även de har underavdelningar i varje delstat. I frågor av gemensamt intresse för dessa tre förbund en enad politik genom ett samlingsförbund och de delar ett gemensamt kontor i Bryssel.⁶³

⁶³ Der Deutsche Städtetag, <http://www.staedtetag.de/10/wir/spitzenverbaende/index.html>

5 Jämförande analys

5.1 Styrelseskick

Transportpolitiken utformas inom ramen för det rådande styrelseskicket. USA och EU har olika styrelseskick och därmed har transportpolitiken olika förutsättningar. I den jämförande analysen beskrivs EU med exempel hämtade från två medlemsstater: Sverige och Tyskland.

Tabell 5.1: Jämförande beskrivning, styrelseskicksnivåer

	USA*	EU Federalt (Tyskland)*	EU Enhetsstat (Sverige)
Överstatlig nivå	<i>Nivån saknas i USA**</i>	Europaparlamentet EU-kommissionen Ministerrådet	Europaparlamentet EU-kommissionen Ministerrådet
Nationell nivå	Kongress President	Förbundsdag Förbundsrad Förbundsregering	Riksdag Regering
Delstatlig nivå	Delstat - Delstatskongress - Guvernör	Förbundsland - <i>Landesparlament</i> - <i>Landesregierung</i>	<i>Nivån saknas i Sverige***</i>
Regional nivå	<i>County</i> - <i>County Commissioners</i> - <i>County Administrator</i>	<i>Landkreise</i> - <i>Kreistag</i> - <i>Landrat</i>	Landsting/region – Landstingsfullmäktige – Landstingsstyrelse
Lokal nivå	<i>City, Town, Borough, Township, Village</i> - <i>Council</i> - <i>Mayor</i>	<i>Kreisfreie Städte, Gemeinde</i> (Beslutande organ i varierande former)	Kommun – Kommunfullmäktige – Kommunstyrelse

* Tabellen visar en förenklad uppdelning då variationen i styrandet på regional och lokal nivå till viss mån skiljer sig när det gäller funktion och benämningar, både inom USA och i Tyskland (EU).

** USA skulle behöva dela med sig av suveränitet till andra nationer för att anses utgöra en del av en överstatlig nivå.

*** Den här nivån är inte möjlig att införa med nuvarande grundlag i Sverige. En federal stat karaktäriseras av delstaternas skyddade ställning. Därtill har delstater i nästan alla federationer en garanterad röst i nationell politik via representation i en övre kammare.⁶⁴

⁶⁴ Hague, Harrop, Breslin, s. 335

5.2 Aktörer och agerande inom transportpolitiken

Överstatlig nivå

På överstatlig nivå jämförs inte USA med EU då USA saknar en överstatlig nivå. I princip är situationen likadan för Sverige och Tyskland, med undantaget att även de tyska delstaterna är representerade i Regionkommittén. Betydelsen av det begränsas då en tysk delstats företrädare inte kan tilldelas andra roller i Regionkommittén än vad som är möjligt för t.ex. en svensk landstingspolitiker. Däremot kan en stor tysk delstat utöva större inflytande inom Regionkommittén samt genom agerande utanför. Regionkontor i Bryssel är då ett viktigt redskap, inte minst när det gäller transportfrågor. I övrigt kan det noteras att t.ex. tyska delstater kan agera mer självständigt än regioner inom de flesta enhetsstater. Det ger dem ett ökat inflytande även på den europeiska arenan.

Tabell 5.2: Transportpolitiska aktörer, överstatlig nivå

	EU (TYSKLAND)	EU (SVERIGE)
EU som aktör	<u>EU-kommissionen</u> (DG MOVE) initierar ny transportlagstiftning och sköter det löpande arbetet med att genomföra EU:s transportpolitik. <u>Europaparlamentet</u> (TRAN) stiftar lagar och kontrollerar EU-kommissionen.	
Staten som aktör	<u>Ministerrådet</u> företräder medlemsstaternas regeringar i lagstiftningsarbetet och har till uppgift att samordna EU-politiken. Den nationella/statliga nivån nominerar transportkommissionären.	
Delstatligt styre som aktör	⁶⁵ <u>Regionkommittén</u> konsulteras i lagstiftningsärenden. För Tysklands räkning representeras delstaterna	Delstatlig nivå saknas i Sverige.
Regionalt styre som aktör	var och en. Den lokala och regionala nivån representeras av ledamöter från <i>Deutscher Städtetag</i> , <i>Deutscher Landkreistag</i> och <i>Deutscher Städte- und Gemeindebund</i> . Sverige representeras av politiker på kommun- och landstings/regionnivå. Transportarbetet bedrivs i COTER-utskottet. Tyska delstater och Svenska regionsammanslutningar har representationskontor i Bryssel.	
Lokalt styre som aktör		

Nationell nivå

Staten som aktör har en liknande uppsättning av redskap i de tre länderna: En exekutiv makt, ett parlament och en administration. Men skillnader finns. USA har ett presidentiellt styrelseskick där en direktvald president har en både starkare och svagare roll inom den nationella politiken än en tysk förbunds-kansler i ett parlamentariskt system. Det får betydelse för transportpolitiken om en amerikansk president med kongressen bakom sig driver en fråga starkt, medan en fientlig kongress kan innebära stora låsningar. En annan skillnad är att

⁶⁵ De nationella delegationerna, Regionkommitténs hemsida, <http://www.cor.europa.eu>

Tyskland har ministerstyre medan en svensk regering fattar kollektiva beslut. Det gör att den svenska transportministern åtminstone formellt har mindre inflytande över transportpolitiken än sin tyska kollega.

Dessutom har både USA och Tyskland två kammare, varav den ena representerar den delstatliga nivån. Det påverkar transportpolitiken då ledamöter i senaten respektive förbundsrådet har ett intresse av att gynna sin egen landsdel. Utformningen av administrationen i USA och Tyskland påminner om varandra. Ett stort antal myndigheter samlas inom deras departement respektive ministerium. I Sverige finns personalstyrkan främst i självständiga myndigheter medan departementet är litet. Funktionen är likartad, men styrningen skiljer sig åt. Även delstaternas inflytande är liknande i USA och Tyskland, då delstaterna i båda fallen är representerade i en kammare. Men påverkansmöjligheterna utanför institutionerna skiljer sig. I USA samlas guvernörer och delstatsparlament i påverkansorganisationer, i Tyskland bedrivs påverkansarbetet i regel av delstaterna var för sig. På regional och lokal nivå är organiseringen relativt jämförbar. I samtliga länder finns det sammanslutningar vars syfte är att påverka den nationella politiken.

Totalt uppvisar EU lika många skillnader inbördes som det finns skillnader gentemot USA.

Tabell 5.3: Transportpolitiska aktörer, nationell nivå

	USA	EU (TYSKLAND)	EU (SVERIGE)
EU som aktör	Överstatlig nivå saknas i USA.	EU har en indirekt påverkan som lagstiftare och via finansiellt stöd till infrastrukturprojekt.	EU har en indirekt påverkan som lagstiftare och via finansiellt stöd till infrastrukturprojekt.
Staten som aktör	<u>Representanthuset</u> stiftar lagar inom transportområdet tillsammans med <u>senaten</u> . <u>Presidenten</u> har ett övergripande ansvar och <u>the Secretary of Transport</u> verkställer via DOT.	<u>Förbundsdagen</u> stiftar lagar inom transportområdet tillsammans med <u>förbundsrådet</u> . <u>Förbundskanslern</u> har ett övergripande ansvar och <u>transportministern</u> verkställer via sitt ministerium.	<u>Riksdagen</u> stiftar lagar inom transportområdet. <u>Regeringen</u> utformar och föreslår ändringar, samt verkställer via <u>Näringsdepartementet</u> och myndigheter.
Delstatligt styre som aktör	<u>Senaten</u> representerar delstaterna i lagstiftningsarbetet och är en jämbördig part i kongressen. <u>National Governors Association</u> och <u>National Conference of State Legislators</u> bedriver påverkansarbete på federal nivå för delstaternas räkning.	<u>Förbundsrådet</u> har rätt att initiera lagstiftning och måste godkänna lagar direkt relaterade till delstaternas ansvarsuppgifter. <u>Delstaterna</u> bedriver påverkansarbete via sina representationer i Berlin.	Delstatlig nivå saknas i Sverige.
Regionalt styre som aktör	<u>National Association of Counties</u> bedriver påverkansarbete på federal nivå för <u>counties</u> räkning.	<u>Der Deutsche Landkreistag</u> bedriver påverkansarbete på federal nivå för regioners räkning.	Sveriges Kommuner och Landsting bedriver påverkansarbete på nationell nivå för landstings, regioners och kommuners räkning.
Lokalt styre som aktör	<u>National League of Cities</u> och <u>US Conference of Mayors</u> bedriver påverkansarbete på federal nivå för städer och samhällens räkning.	<u>Deutscher Städtetag</u> och <u>Deutscher Städte- und Gemeindebund</u> bedriver påverkansarbete på federal nivå för städer och samhällens räkning.	

Delstatlig nivå

Tyskland representerar EU då Sverige saknar en delstatlig nivå. För både USA och Tysklands räkning saknas det en politisk aktör från den federala nivån som direkt agerar i delstaterna. I USA påverkar den federala nivån indirekt via lagstiftning samt via projektanslag och fördelningspolitik. Tysklands federala nivå har liknande möjligheter, men fördelningspolitiken är mer omfattande i Tyskland.

På delstatlig nivå leder den tyska parlamentarismen till att det ofta bildas koalitioner mellan olika politiska partier. Delstatsregeringens regeringschef har inflytande, men inte i paritet med en amerikansk delstatsguvernör. USA har i princip ett tvåpartisystem och guvernören är direktvald. I både länderna samlas regionala och lokala enheter i sammanslutningar. Skillnaden är främst att de amerikanska motsvarigheterna inte är lika bundna till sin nationella organisation.

Sammantaget uppvisar USA och Tyskland betydande likheter på delstatlig nivå. Att Tyskland har en överstatlig EU-nivå att ta hänsyn till förefaller främst påverka den nationella regeringens makt, betydelsen för delstaten är bland annat att de måste hålla sig med representationskontor i både Berlin och Bryssel.

Tabell 5.4: Transportpolitiska aktörer, delstatlig nivå

	USA:s delstater	EU (TYSKLAND:s delstater)
EU som aktör	Överstatlig nivå saknas i USA.	EU har en indirekt påverkan som lagstiftare och via finansiellt stöd till infrastrukturprojekt.
Staten som aktör	Den federala nivån har indirekt inflytande via transportlagstiftning som påverkar delstater och via fördelning av federala medel till projekt.	Den federala nivån har indirekt inflytande via transportlagstiftning som påverkar delstater och via fördelning av federala medel till projekt.
Delstatligt styre som aktör	Delstatens <u>kongress</u> stiftar lagar inom transportområdet. <u>Guvernören</u> har ett övergripande ansvar och <u>delstatens transportdepartement</u> verkställer.	Delstatens <u>parlament</u> stiftar lagar inom transportområdet. <u>Delstatsregeringen</u> har ett övergripande ansvar och <u>delstatens transportdepartement</u> verkställer.
Regionalt styre som aktör	<u>County associations</u> bedriver påverkansarbete för <u>counties</u> gentemot delstaten. Oftast är dessa organisationer anslutna till <u>National Association of Counties</u> .	Delstatliga underavdelningar till <u>Der Deutsche Landkreistag</u> bedriver påverkansarbete gentemot delstaten.
Lokalt styre som aktör	<u>Municipal leagues</u> samlar samhällen i delstater på ett liknande sätt som <u>county associations</u> . Hör organisatoriskt till <u>National League of Cities</u>	Delstatliga avdelningar till <u>Deutscher Städte- und Gemeindebund</u> samt <u>Deutscher Städtetag</u> bedriver påverkansarbete gentemot delstaten.

Regional nivå

I USA representeras den regionala nivån av *counties* (det finns undantag, se avsnitt 3.4). Från federalt håll påverkas de indirekt av lagstiftning och möjlighet att tilldelas medel. Men politiskt har främst delstaten möjlighet till inflytande över ett *county*. Det varierar dock kraftigt beroende på respektive delstats konstitution. Tysklands *Landkreise* påminner mer om USA:s *counties* än de svenska landstingen då deras ansvarsområden är mer heltäckande. Men principen om att uppgifter som är för stora att sköta för ett enskilt samhälle delas mellan flera samhällen gäller för alla tre. I Sverige har länsstyrelserna en roll som statens förlängda arm. Samtidigt förfogar kommunerna över mycket av inflytandet även på regional nivå, vilket skiljer sig mot både Tyskland och USA. Landstinget/-regionen befinner sig i en mellanposition. Sammantaget finns det betydande likheter mellan USA och EU på regional nivå.

Tabell 5.5: Transportpolitiska aktörer, regional nivå

	USA:s <i>Counties</i>	EU (TYSKLAND:s <i>Landkreise</i>)	EU (SVERIGE:s Regioner och landsting)
EU som aktör	Överstatlig nivå saknas i USA.	EU har en indirekt påverkan som lagstiftare och via finansiellt stöd till infrastrukturprojekt.	EU har en indirekt påverkan som lagstiftare och via finansiellt stöd till infrastrukturprojekt.
Staten som aktör	Den federala nivån har indirekt inflytande via transportlagstiftning som påverkar och via fördelning av federala medel till projekt.	Den federala nivån har indirekt inflytande via transportlagstiftning som påverkar och via fördelning av federala medel till projekt.	<u>Staten</u> påverkar via transportlagstiftning och via fördelning av statliga medel till projekt inom landstingets gränser. <u>Länsstyrelsen</u> ansvarar för att statens intressen tillvaratas.
Delstatligt styre som aktör	Varierar då delstatens konstitution avgör. Ofta ett betydande inflytande när det gäller gemensamma resurser.	Varierar, men ofta ett betydande inflytande när det gäller gemensamma resurser.*	Delstatlig nivå saknas i Sverige.
Regionalt styre som aktör	<u>Direktvalda County Commissioners</u> styr, medan en <u>County Administrator</u> har den verkställande makten.	En <u>Landkreise</u> leds av sin <u>Kreistag</u> , i praktiken ett parlament. Ett <u>Landrat</u> har den exekutiva makten.	Ett <u>landsting</u> leds av <u>landstingsfullmäktige</u> , <u>landstingsstyrelsen</u> är det högsta verkställande organet. Vissa landsting har ett utökat ansvar och benämns <u>regioner</u> .
Lokalt styre som aktör	Varierande form av sammanslutningar existerar.	Varierande form av sammanslutningar existerar.	<u>Kommunförbund</u> är en intresseorganisation för kommuner, bedriver ofta påverkansarbete.

**Regierungsbezirke* förekommer i större delstater och är en administrativ nivå mellan delstat och Landkreise. Saknar motsvarighet i Sverige och USA.

Lokal nivå

Den lokala nivån har för alla tre exempel en viktig roll inom transportsystemet. I USA och Tyskland minskar den rollen i de fall när den lokala nivån är mycket liten och ökar när den är stor. I Sverige har kommuner i regel en liknande roll i hela landet. Inflytandet "uppifrån" är mer likt mellan USA och Tyskland, med undantag för EU-komponenten. För Sveriges räkning är nivåerna mellan staten och kommunen svagare (delstater saknas, den regionala nivån har mindre inflytande än t.ex. i USA).

De senaste åren har en förändring pågått i Sverige där fler och fler regioner bildas istället för landsting. Regionerna är landsting med ett utökat regionalt utvecklingsansvar. En annan utveckling som har beslutats om är bildandet av nya regionala trafikmyndigheter som ska upphandla trafik men också räkna med och lämna utrymme för kommersiella aktörer⁶⁶.

⁶⁶ Trafikanalys, *Marknadsöppningar i kollektivtrafiken – utvärderingsplan 2011-2014, Rapport 2011:4*

Det finns vissa tydliga likheter mellan jämförelseobjekten när det gäller kollektivtrafik, vilken i regel styrs av den regionala och delstatliga nivån istället för den lokala.

Tabell 5.6: Transportpolitiska aktörer, lokal nivå

	USA:s Städer & samhällen	EU (TYSKLAND:s Städer & samhällen)	EU (SVERIGE:s Kommuner)
EU som aktör		EU har en indirekt påverkan som lagstiftare och via finansiellt stöd till infrastrukturprojekt.	EU har en indirekt påverkan som lagstiftare och via finansiellt stöd till infrastrukturprojekt.
Staten som aktör	Den federala nivån har indirekt inflytande via transportlagstiftning som påverkar och via fördelning av federala medel till projekt.	Den federala nivån har indirekt inflytande via transportlagstiftning som påverkar och via fördelning av federala medel till projekt.	<u>Staten</u> påverkar via transportlagstiftning och via fördelning av statliga medel till projekt inom kommunens gränser.
Delstatligt styre som aktör	Varierar då delstatens konstitution avgör. Ofta ett betydande inflytande när det gäller gemensamma resurser.	Varierar, men ofta ett betydande inflytande när det gäller gemensamma resurser.	
Regionalt styre som aktör	Opererar vanligtvis kollektivtrafik. Ansvarar för andra gemensamma resurser.	Opererar vanligtvis kollektivtrafik. Ansvarar för andra gemensamma resurser.	Opererar kollektivtrafik. Ansvarar för andra gemensamma resurser.
Lokalt styre som aktör	Stor variation. Vanligtvis ledda av en <u>borgmästare</u> och någon form av <u>lagstiftande församling</u> .	Olika kombinationer av maktindelning mellan <u>borgmästare</u> , <u>magistrat</u> och <u>vald församling</u> existerar.	Kommunen styrs av <u>kommunfullmäktige</u> , <u>kommunstyrelsen</u> är det verkställande organet.

Myndigheter

Tabell 5.7: Förteckning över myndigheter i USA, Sverige och Tyskland.

	USA	EU (Tyskland)	EU (Sverige)
Överstatlig nivå	<i>Saint Lawrence Seaway Development Corporation är ett gränsfall och skulle kunna passa in i denna box.</i>	EU-Kommissionen: DG MOVE Myndigheter: TEN-TEA, EACI, EMSA, EASA, ERA	EU-Kommissionen: DG MOVE Myndigheter: TEN-TEA, EACI, EMSA, EASA, ERA
Nationell nivå	Departement: <i>Department of Transportation</i> Federala myndigheter: <i>FAA, FHWA, FMCSA, FRA, FTA, MARAD, NHTSA, PHMS, RITA, SLSDC</i> *Reglerande Kommissioner: <i>Surface Transportation Board, Federal Communications Commission, Federal Maritime Commission, National Transportation Safety Board</i>	Departement: Ministeriet för Transport, Byggnation och Stadsutveckling Federala myndigheter: (ett urval, totalt 69) <i>Kraftfahrt-Bundesamt Bundesanstalt für Straßenwesen Bundesamt für Güterverkehr Luftfahrt-Bundesamt Eisenbahn-Bundesamt Bundeseisenbahnvermögen Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie Bundesanstalt für Gewässerkunde Bundesanstalt für Wasserbau Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung</i>	Departement: Näringsdepartementet Nationella myndigheter: Trafikanalys Trafikverket Transportstyrelsen VTI VINNOVA Affärsverk: Luftfartsverket SJ Sjöfartsverket
Delstatlig nivå	Myndigheter på delstatsnivå: Stor variation, men samtliga delstater utom Massachusetts har ett delstatligt DOT som central myndighetsorganisation. Därutöver har federala myndigheter (t.ex. FHWA) delstatskontor.	Myndigheter på delstatsnivå: Stor variation, men samtliga delstater har ett delstatligt ministerium som i olika konstellationer fungerar som central myndighetsorganisation. Därutöver har vissa federala myndigheter kontor utspridda över Tyskland.	<i>Sverige saknar den delstatliga nivån.</i>
Regional nivå	Förvaltning, regional nivå: Variationen är större än på delstatlig nivå. Vanligtvis finns avdelningar som handhar t.ex. trafik, byggnation och samhällsplanering.	Förvaltning, regional nivå: Variationen är stor. Vanligtvis finns det avdelningar som handhar t.ex. trafik, byggnation och samhällsplanering.	Förvaltning, regional nivå: Landstinget och Länsstyrelsen har avdelningar som sköter förvaltningen inom respektive organisations ansvarsområde.
Lokal nivå	Förvaltning på lokal nivå: Generellt sett har den lokala nivån en uppdelning som motsvarar den regionala nivån i mindre skala. Men då storleken på en tätort kan variera från New York till ett samhälle med 40 invånare är skillnaderna betydande. Det är svårt att göra en tydlig beskrivning.	Förvaltning på lokal nivå: Generellt sett har den lokala nivån en uppdelning som motsvarar den regionala nivån i mindre skala. Men då storleken på en tätort kan variera från Hannover till ett samhälle med 100 invånare är skillnaderna betydande. Det är svårt att göra en tydlig beskrivning.	Förvaltning på lokal nivå: Kommunal verksamhet i olika konstellationer. Mellan mindre kommuner och i storstadsområden förekommer det att den kommunala nivån har överlämnat utförandet till en regional instans.

* Enbart kommissioner med betydelse för transportområdet omnämns.

Ovanstående tabell visar den stora variation som existerar inom EU, framför allt på nationell nivå. Tyskland har en stor mängd myndigheter, många med uppgifter som i Sverige har samlats under ett tak. Det leder till att en jämförelse mellan USA och EU begränsas. Notera dock likheterna i de federala systemen (USA och Tyskland) på delstatsnivå.

Tabell 5.8: Myndigheternas storlek på EU-nivå samt i USA och Sverige⁶⁷

Land	Namn	Funktion	Antal anställda	Inv. inom området
USA	<i>US Department of Transportation</i>	Federalt transportdepartement med ansvar för transportpolitik	1 267* (57 883)*	≈ 309 miljoner (2010)
Myndigheter under US <i>Department of Transportation</i>	<i>Federal Aviation Administration</i>		48 159	
	<i>Federal Highway Administration</i>		2 923	
	<i>National Highway Traffic Safety Administration</i>		632	
	<i>Federal Motor Carrier Safety Administration</i>		1 123	
	<i>Federal Transit Administration</i>		563	
	<i>Federal Railroad Administration</i>		895	
	<i>Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration</i>		461	
	<i>Research and Innovative Technology Administration</i>		706	
	<i>Maritime Administration</i>		842	
	<i>Saint Lawrence Seaway Development Corporation</i>		157	
	<i>Surface Transportation Board</i>		156	
EU	EU-kommissionen, DG MOVE	EU:s verkställande och initiativtagande institution	450** (1 539)	≈ 501 miljoner (2010)
Myndigheter under EU-kommissionen	<i>Trans European Transport Networks Executive Agency (TEN-T-EA)</i>		100	
	<i>Executive Agency for Competitiveness & Innovation (EACI)</i>		141	
	<i>European Railway Agency (ERA)</i>		127	
	<i>European Maritime Safety Agency (EMSA)</i>		212	
	<i>European Aviation Safety Agency (EASA)</i>		509	
Sverige	Näringsdepartementet	Departement med ansvar för bl.a. transportpolitik.	60-65*** (10,720)	≈ 9,3 miljoner (2011)
Myndigheter, affärsverk som sorterar under Näringsdepartementet	Trafikverket		6 500	
	Transportstyrelsen		1 600	
	Trafikanalys		30	
	Sjöfartsverket		1000	
	Luffartsverket		1 400	
	Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI		190	
Tyskland	Ministeriet för Transport, Byggnation och Stadsutveckling	Federalt Ministerium med ansvar för bl.a. transportpolitik	1 600**** (27 000)	≈ 81,8 miljoner (2010)
Myndigheter under Ministeriet för Transport, Byggnation och Stads-utveckling	<i>Kraftfahrt-Bundesamt</i>		1000	
	<i>Bundesanstalt für Straßenwesen</i>		400	
	<i>Bundesamt für Güterverkehr</i>		1 700	
	<i>Luftfahrt-Bundesamt</i>		389	
	<i>Eisenbahn-Bundesamt</i>		996	
	<i>Bundeseisenbahnvermögen</i>		3300	
	<i>Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie</i>		851	
	<i>Bundesanstalt für Gewässerkunde</i>		269	
	<i>Bundesanstalt für Wasserbau</i>		488	
	<i>Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes</i>		13 000	

⁶⁷ Källor till uppgifterna i tabell återfinns i en separerad sektion i källförteckningen.

* 57 883 inkluderar myndigheter. DOT's centrala organisation uppgår till 1 267 anställda.

** 1 539 inkluderar myndigheter. 450 anställda hos DG MOVE inkluderar administrativ support som delas med DG ENERGY.

*** 10 720 inkluderar myndigheter och affärsverk. Transportenheten har ca 40-45 anställda (2010), därutöver inräknas personal i stödfunktioner ca 20 st.

**** 27 000 inkluderar myndigheter, 1 600 den centrala organisationen. Ministeriet ansvarar inte bara för byggnation av infrastruktur, utan även av byggnader och stadsplanering. Antalet anställda både centralt och i myndigheter bör därmed räknas ned i en jämförelse.

5.3 Diskussion

Kan EU användas som jämförelseobjekt?

För att kunna jämföra EU med USA behövs först kunskap om vad som är likartat inom EU. På överstatlig nivå är de få skillnader som finns små. På nationell nivå spretar det däremot betydligt. Det tyska tvåkammerssystemet påverkar transportfrågornas hantering då Förbundsrådet är delaktigt i deras behandling. Även skillnaderna mellan olika förvaltningspolitiska system inom EU, exempelvis mellan det svenska dualistiska systemet och det tyska ministersystemet, gör att EU inte är ett homogent jämförelseobjekt. Bedömningen är att även andra EU-stater uppvisar olikheter här.

På nivåer lägre än delstatsnivån finns det en större samstämmighet. Skillnaden mellan Tyskland och Sverige är främst att den svenska staten har större påverkansmöjligheter, inflytande som den tyska federala nivån har delat med sig till sin delstatliga nivå. I övrigt finns det betydande likheter kring styrning, samarbete och påverkansarbete, möjligen med undantag för de minsta tyska orterna som saknar motsvarighet i Sverige.

EU jämfört med USA – går det att dra slutsatser?

EU uppvisar närapå lika många skillnader inbördes som det finns skillnader gentemot USA. Men den gemensamma överstatliga nivån är till viss del en motvikt. I synnerhet då en ökande del av den nationella transportpolitiken, som i sin tur påverkar ända ner på lokal nivå, baseras på EU-lagstiftning.

Rapporten är upplagd på ett sådant sätt att respektive geografisk politisk nivå jämförs med sin motsvarighet hos jämförelseobjekten. Då faller det sig naturligt att den nationella nivån i USA jämförs med de nationella inom EU. Syftet är även att tränga djupare in och se hur de olika förvaltningspolitiska systemen skiljer sig åt på samtliga nivåer. EU:s transportpolitik utgörs trots allt till stor del av den politik som förs på nationell, regional och lokal nivå. Om valet hade gjorts att likställa den federala nivån i USA med den supranationella nivån i EU hade det uppstått problem med jämförelser i "lägre" led. Därmed inte sagt att en sådan jämförelse är irrelevant, snarare gäller motsatsen. Men på samma sätt är jämförelsen mellan USA:s federala system och EU:s nationella nivå relevant. Det är kombinationen av de två jämförelserna som är svår att genomföra.

I en jämförelse på den nationella nivån går det att se betydande likheter mellan USA och en federal EU-stat som Tyskland, medan en enhetsstat inom EU

såsom Sverige har större handlingsfrihet inom transportpolitiken. I Sverige saknas en stark delstatlig nivå som både har och vill ha inflytande. En skillnad mellan USA och Tyskland är dock att den tyska parlamentarismen vanligtvis skapar formella koalitioner i form av koalitionsregeringar. Det gör att ett mer kontinuerligt stöd måste sökas än vad en amerikansk president måste utarbeta via informella koalitioner. Även i Sverige är koalitioner vanliga, men här finns ingen andra kammare att ta hänsyn till, vilket gör en samverkan mindre utsatt för regionala intressen – något som är särskilt vanligt i infrastrukturfrågor.

Samma koalitionsmonster återfinns på den delstatliga nivån i USA och Tyskland. Parlamentarismen skapar koalitioner i tyska delstater, medan en amerikansk guvernör har ett större personligt handlingsutrymme.

På regional och lokal nivå finns det desto fler likheter mellan USA och EU. T.ex. påverkas de på ett likartat sätt av nationell/federal transportlagstiftning och möjlighet till finansiellt infrastrukturinvesteringsstöd. Avseende administrationen är variationen stor i USA och Tyskland. Sverige har en mer homogen struktur. Här går det inte att finna någon egentlig EU-modell som kan jämföras med USA. Snarare uppvisar Tyskland och USA fler likheter än Sverige och Tyskland.

Sammanfattningsvis visar den jämförande analysen mellan USA:s och EU:s förvaltningspolitiska struktur inom transportområdet att de likheter som finns, lika gärna kan återspeglas på nationell, delstatlig, regional eller lokal nivå – som i de olika systemen som helhet.

6 Jämförande fallstudie – beskattning av drivmedel

I det här avsnittet presenteras en fallstudie som illustrerar de förvaltningspolitiska systemen i EU respektive USA i en transportrelaterad fråga. Studiens syfte är att jämföra drivmedelsbeskattning i USA och EU. Liksom i rapporten som helhet utgår beskrivningen av EU från en gemensam överstatlig nivå, samt nationella perspektiv från Tyskland och Sverige. De representerar en federal stat respektive en enhetsstat inom EU. En beskrivning av fordonsskatternas inverkan ingår inte i studien.

Bensin och diesel

I **USA** finns det en betydande uppsättning av olika skatter för olika drivmedel. Studien fokuserar på diesel och bensin, men även där är variationen stor. De huvudsakliga komponenterna är den federala skatten, den delstatliga skatten, samt lokala och regionala skatter. Den federala bensin- och dieselskatten har inte höjts sedan 1993. Skattens intäkter tillförs fonden *the Federal Highway Trust Fund* och distribueras tillbaka till delstaterna genom investeringar i infrastruktur. På delstatlig nivå kompletteras det med en delstatlig punktskatt av varierande storlek. I ett fåtal delstater tillkommer även delstatlig momsbeskattning. En liknande uppsättning skatter finns på lokal nivå.⁶⁸

På samtliga nivåer finns det kompletterande beskattning; miljöavgifter, försäljningsskatt, vägavgifter från lastbilar etc. De är viktiga att känna till då de påverkar finansieringen av infrastruktur, men avgränsas från studien.

En trend inom **EU** de senaste 20 åren har varit att införa koldioxidskatter som en del av skatteväxlingspaketet.⁶⁹ I t.ex. Sverige och Danmark innebär det att beskattning av drivmedel numera sker både via energiskatt och via koldioxidskatt. I Storbritannien har en så kallad klimatförändringsavgift, *climate change levy*, införts. Den avser dock inte bränslen som används som drivmedel, utan endast de som är avsedda för uppvärmning, belysning och kraftöverföring. Generellt är det dock i Europa vanligare att en koldioxidkomponent som berör transporter istället tillförs fordonsskatten.⁷⁰

I april 2011 presenterade EU-kommissionen ett förslag om förändringar i energiskattedirektivet. En uttrycklig åtskillnad föreslås mellan skatt kopplad till koldiox-

⁶⁸ AASHTO, *Transportation Funding and Financing* http://www.transportation-finance.org/funding_financing/

⁶⁹ Skou Andersen, Mikael, *Europe's experience with carbon-energy taxation*, S.A.P.I.EN.S. volym 3, utgåva 2, 2010, s.2

⁷⁰ *Taxes in Europe Database*, http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxSearch.html

idutsläpp (koldioxidsskatt) och skatt baserad på produkternas energiinnehåll (energiskatt).⁷¹ Förslaget hanteras för närvarande i ministerrådet.

I **Sverige** tas i dagsläget både koldioxidsskatt och energiskatt ut. Koldioxidsskatt är en punktskatt som tas ut på bränslen för motordrift och vissa bränslen enligt lagen (1994:1776) om skatt på energi. Energiskatt är en punktskatt som tas ut enligt samma lag på elkraft, bränslen som används för motordrift och för vissa bränslen som används för uppvärmning.⁷² Moms (25 procent) infördes för drivmedel 1990. Då moms betalas både på själva drivmedlet och på skatten medför ett ökat bensinpris automatiskt högre skatteintäkter till staten.

Även fordonsskatten skulle kunna räknas in då t.ex. koldioxidutsläpp är en del av avgiftsgrunden. Det skulle därmed gå att hävda att bilar som inte drivs av bensin och diesel får skattelättnader, men en sådan analys ligger utanför studien, liksom vissa andra rabatter inom jordbruket etc.⁷³

I **Tyskland** sjösattes en betydande miljöskattereform år 1999. Den genomfördes genom skapandet av två lagar, som ledde till fem höjningar av energiskatten under fem år. Det gällde framför allt fordonsbränslen och elektricitet. Minimivåer fastställdes för t.ex. användande av drivmedel inom kollektivtrafik. De som gick över ett gränsvärde gick miste om en betydande rabatt. Således går inte den tyska beskattningen att likställa med den svenska där koldioxidsskatten utgör en enskild skatt.⁷⁴

I Tyskland, liksom i Sverige, saknas en specifik svavelskatt. Istället diversifieras beskattningen i deras energiskatt beroende på svavelinnehållet. För bensin avspeglas det i att t.ex. blyfri bensin med högt svavelinnehåll beskattas hårdare än den med lågt svavelinnehåll. Momsen på drivmedel är 19 procent i Tyskland.⁷⁵

Skattenivån

USA:s olika skattesatser beskrivs i tabellen nedan. Notera att bensinkvaliteten kan skilja sig åt i olika delstater. Samtliga siffror är från oktober 2011.⁷⁶

⁷¹ Riksdagen, *Faktapromemoria 2010/11:FPM113, Översyn av energiskattedirektivet*

⁷² *Lag (1994:1776) om skatt på energi*

⁷³ Skatteverket, *Fordonsskatt*, <http://www.skatteverket.se/privat/skatter/biltrafik/fordonsskatt>

⁷⁴ Agnolucci, Paolo, *The effect of the German and British environmental taxation reforms: A simple assessment*, Energy Policy 37 (2009), s. 3044,

⁷⁵ Taxes in Europe Database,

⁷⁶ API, *Motor Fuel Taxes* <http://www.api.org/statistics/fueltaxes/index.cfm>

Tabell 6.1: Skattesatser för bensin och diesel i USA, 2011.

Drivmedel	Federal skatt	Genomsnittlig delstatlig skatt	Övriga skatter (lokala, moms etc.)	Totalt SEK/liter*
Bensin	0,32	0,36	0,16	0,84
Diesel	0,42	0,32	0,18	0,93

*Dollarkurs på 6,50 som beräkningsgrund.

Följande tabell visar de delstater som utmärker sig med högst respektive lägst genomsnittlig beskattning på bensin och diesel. Notera att sammanställningen innehåller vissa lokala och regionala skatter och avgifter som faller utanför studiens fokus på bensin- och dieselbeskattning, men de summorna är små och bedöms påverka resultatet i begränsad grad. Momsen är svår att redovisa då variationen är stor, men vanligtvis handlar det om ett fåtal procent per nivå.⁷⁷

Tabell 6.2: Delstatliga skattesatser för bensin och diesel i USA, 2011.

Delstat	SEK/liter*	SEK/liter*
Kalifornien	1,16	1,32
Hawaii	1,14	1,27
Connecticut	1,18	1,21
USA genomsnitt	0,84	0,93
Oklahoma	0,61	0,66
Wyoming	0,56	0,66
Alaska	0,45	0,56

*Dollarkurs på 6,50 som beräkningsgrund.

För EU:s räkning redovisas skattesatserna i Sverige och Tyskland. I båda fallen tar enbart den federala/nationella nivån ut skatt. Det finns också skillnader avseende moms, där i stort sett alla EU-stater tar ut moms ovanpå drivmedelsbeskattningen. Här är det värt att notera att nivån varierar. Tyskland och Nederländerna har t.ex. 19 procent, Sverige, Danmark och Ungern har 25 procent.⁷⁸

Tabell 6.3: Svenska skattesatser för bensin och diesel 2011⁷⁹

Energislag	Energiskatt	CO2-skatt	Moms	Summa: SEK/liter
Bensin, miljöklass 1	3,06	2,44	25 %	6,88
Diesel, miljöklass 1	1,52	3,02	25 %	5,68

⁷⁷ AASHTO, *Transportation Funding and Financing*

⁷⁸ European Commission, DG TAXUD, *VAT Rates Applied in the Member States of the European Union, situation at 1st July 2011*

⁷⁹ Skatteverket, Informationsskrift, *Förändringar avseende beskattning av bränsle och elektrisk kraft som träder i kraft den 1 januari 2011*

Tabell 6.4: Tyska skattesatser för bensin och diesel 2011⁸⁰

Energislag	Energiskatt	CO2-skatt	Moms	Summa: SEK/liter
Bensin, låg svavelhalt	6,09		19 %	7,25
Diesel, låg svavelhalt	4,37		19 %	5,20

*Eurokurs på 9,30 som beräkningsgrund.

Beslutsrådighet och intäktsfördelning

I USA har samtliga politiska geografiska nivåer (federal, delstatlig, regional och lokal) rätt att beskatta drivmedel. Det är svårt att hitta två orter som använder samma "skattemix". Till exempel tar 8 delstater ut delstatlig moms på drivmedel, och den lokala nivån har möjlighet att ta ut drivmedelsbeskattning i 15 delstater. Fördelningen är också varierande. Den federala delen av drivmedelsskatten tillförs fonden *The federal Highway Trust Fund*. Därifrån delas anslag ut till delstatliga vägprojekt i enlighet med ett regelsystem som tillgodoser att varje stat får tillbaka åtminstone 92 procent av de medel som härrör från deras transportanvändare. På federal nivå fastställs regler, riktlinjer och standarder. Delstaternas departement verkställer. På delstatlig nivå sker fördelningen på många olika sätt, men den huvudsakliga uppgiften är att upprätthålla det delstatliga vägnätet.⁸¹

Från överstatlig EU-nivå finns det intentioner i lagförslag att öronmärka avgifter till byggnation av infrastruktur, men än så länge har intentionerna begränsats⁸² Bland medlemsländerna är beskattningen relativt likformad. I Sverige tillfaller samtliga skatter på drivmedel statskassan. Situationen är likadan i Tyskland, där energiskatten tas ut federalt. När det gäller fördelningen finns det dock en skillnad då de tyska delstaterna tilldelas en betydande del av momsen.⁸³

Nedanstående tabell beskriver beskattningsrätten på drivmedel inom EU, samt direkta förmånstagare av dess intäkter. Den vanligaste modellen är att den federala/nationella nivån både fastställer nivån, samt är den nivå dit intäkterna tillförs.

⁸⁰ Taxes in Europe Database

⁸¹ AASHTO, *Transportation Funding and Financing*

⁸² Exempel på direktiv där EU-kommissionen eftersträvar öronmärkning: KOM (2008) 436

⁸³ European Commission, Taxation and Customs Union, *VAT Rates Applied in the Member States of the European Union* (2011)

Tabell 6.5: Beskattningsrätt för drivmedel och förmånstagare av dess intäkter

Land	Nivå där skattenivån fastställs	Förmånstagare, nivå
Belgien Tyskland	Federal	Federal
Österrike	Federal	Federal****, Delstatlig, Lokal
Bulgarien, Cypern, Danmark, Estland, Finland, Grekland, Irland, Italien, Litauen, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Polen, Rumänien, Slovakien, Slovenien, Storbritannien, Sverige, Ungern	Nationell	Nationell
Frankrike	Nationell, Regional	Regional, Lokal, (Övrig)*
Lettland	Nationell, Regional	Nationell
Portugal	Nationell, Regional	Nationell, Regional, Övrig**
Spanien	Nationell	Nationell, Regional, Lokal
Tjeckien	Nationell	Nationell, Övrig***

* En del av föreningsskattens skatteintäkter går till socialförsäkringssystemet.

** Upp till 30 miljoner euro/år öronmärks till *The Forestry Permanent Fund*

*** *State fond of Infrastructure* tilldelas 9,1 % av intäkterna.

**** Fördelningen är: 67,8 % federala regeringen, 20,5 % regioner 11,7 % lokala nivån.

Vad görs för att harmonisera?

Harmonisering inom USA: Både avseende bensinskatt och dieselskatt finns det betydande skillnader inom USA. Som föregående avsnitt har visat utmärker sig vissa delstater med en i jämförelse hög skattenivå, vissa med en lägre. Det betyder att även konsumentpriset skiftar, vilket dock inte enbart skatterna avgör. Andra orsaker är delstatens geografiska läge (bra eller dålig tillgång till drivmedel), val av "blandning" av bensinen, samt konkurrensförhållanden.⁸⁴

Handel över delstatsgränser existerar, men förefaller inte vara ett omskrivet problem. En orsak kan vara att lokal beskattning kan justera stora delstatliga skillnader, samt att beskattningens andel av drivmedelspriset är relativt liten.

Harmonisering inom EU: Så länge EU-länder håller sig inom rimliga utgiftstak lägger sig EU inte i deras finanspolitik. EU-länderna själva bestämmer skatterna, medan EU säkerställer att de är rättvisa och inte hindrar den fria rörligheten på EU:s inre marknad. Mervärdesskatt är delvis ett undantag. Här finns det gemensamma EU-regler. Bland annat en undre gräns för moms-satser, men ingen övre. Då drivmedel momsbeskattas har dessa gemensamma regler betydelse. Ett

⁸⁴ CNN, *Why gas prices vary from state to state*, <http://edition.cnn.com/2008/LIVING/wayoflife/07/18/aa.best.worst.gas.prices/index.html>

annat undantag utgörs av beskattningen på drivmedel. Även här finns det gemensamma regler.⁸⁵

Drivmedel direktbeskattas inte på EU-nivå, men regleras via harmonisering av punktskatter via fastställda miniminivåer i energiskattedirektivet. Det har betydelse för att den gemensamma inre marknaden ska fungera väl. Därför ser vi inte extrema skillnader mellan grannländer som existerar i andra delar av världen, i synnerhet i Sydamerika och Afrika.⁸⁶

Det nuvarande energiskattedirektivet berör inte bara drivmedel, utan även uppvärmningsbränslen och el. Direktivets viktigaste element är de föreskrivna miniminivåerna vilka är baserade på volym.⁸⁷

Värt att notera är även att olika medlemsländer till varierande grad är "beroende" av intäkter från drivmedelsbeskattning. För Bulgarien utgjorde t.ex. den EU-harmoniserade energiskatten 9,21 procent av deras totala skatteintäkter år 2008. Det kan jämföras med t.ex. Belgien (2,65 procent) och Spanien (3,19 procent) samtliga år 2008.

6.1 Analys

Beslutsrådighet

Beskattningsrätten avgör på vilken nivå skatt på drivmedel tas ut. Beskattningsrätten avgör även vem som har makten när det gäller beskattning av drivmedel. Tabell 6.5 visar hur beslutsrådigheten varierar inom EU. Nedanstående Tabell 6.6 sammanställer de olikheter som finns mellan USA och EU. Färgskalan indikerar grad av inflytande. Starkast orange färg indikerar betydande inflytande, svagast färgning indikerar litet inflytande.

⁸⁵ EU:s webbportal, *skatter*, http://europa.eu/pol/tax/index_sv.htm

⁸⁶ Europaportalen, *tema koldioxidskatt*, <http://www.europaportalen.se/tema/koldioxidskatt>

⁸⁷ Rådets direktiv 2003/96/EG

Tabell 6.6: Beslutsrådighet, beskattning av drivmedel⁸⁸

Nivå	USA		EU	
	Aktör	Agerande	Aktör	Agerande
Överstatlig	USA saknar överstatlig nivå.		Europa-parlamentet Ministerrådet EU-Kommissionen	Kan fastställa ramar kring skatter och avgifter (t.ex. Eurovignette)
Federal	Kongressen (Senaten representerar delstaterna)	Fastställer storlek på federal skatt.	Nationellt parlament.	Energibesättning fastställs på enbart nationell nivå i 24 av 27 medlemsstater.
Delstatlig	Delstatsparlament och Guvernör	Fastställer storlek på delstatlig skatt/avgift.	Delstatsparlament.	Inga delstater i EU:s tre federala stater involverade.
Regional	Lagstiftande församling, regional nivå.	Fastställer storlek på regional skatt/avgift.	Lagstiftande församling på regional nivå.	I Frankrike, Lettland och Portugal är regional nivå delaktig i fastställande.
Lokal	Lagstiftande församling, lokal nivå.	Fastställer storlek på lokal skatt/avgift.	Lagstiftande församling på lokal nivå.	Lokal nivå fastställer ej nivån inom någon av EU:s medlemsländer.

Som tabellen visar kan samtliga geografiska politiska nivåer i USA beskatta drivmedel. Notera dock att den situationen enbart gäller för de samhällen i USA vars delstater tillåter att den lokala nivån tar ut skatt.

Inom EU är det generellt sett på nationell/federal nivå som skattenivån fastställs. De federala medlemsländernas delstater fastställer inte drivmedelsskatten. På regional nivå finns det undantag, där tre medlemsländers regionala nivå har beslutsrådighet inom drivmedelsbesättning. På lokal nivå saknas det inflytandet inom hela EU.

Tabell 6.6 visar på ett tydligt sätt att det finns markanta skillnader mellan USA och EU. Det får till sin följd att EU uppvisar en större enhetlighet än USA, trots att EU har 27 medlemsstater, varav flera är relativt nya medlemmar.

Notera även att USA:s federala regerings möjlighet att styra utvecklingen begränsas då många nivåer har inflytande över den slutliga bensin- eller dieselnotan för konsumenten. Som rapporten redovisar i kapitel två har delstaternas företrädare historiskt sett motsatt sig ökad federal drivmedelsbesättning⁸⁹.

⁸⁸ Källa USA: Victoria Transport Policy Institute, Fuel Taxes, <http://www.vtpi.org/tdm/tdm17.htm>

⁸⁹ Dilger, s. 12

Fördelning av intäkter

I USA fördelas intäkterna på den nivån som skatten tas ut. Undantag är den federala nivån vars skatteintäkter fördelas till delstaterna. Inom EU är det generellt sett till nationell/federal nivå som intäkterna tillförs. Som tabellen visar finns det dock undantag. Till skillnad mot jämförelsen av beskattningsrätten uppvisar den här jämförelsen fler likheter, men sammantaget är ändå skillnaden betydande.

Tabell 6.7: Fördelning av intäkter från beskattning av drivmedel⁹⁰

Nivå	USA		EU	
	Aktör	Agerande	Aktör	Agerande
Överstatlig	USA saknar överstatlig nivå.		Europa-parlamentet Ministerrådet EU-Kommissionen	Intentioner finns att skapa inflytande som saknas i dagsläget.
Federal	Kongressen (Senaten representerar delstaterna)	Den federala nivån administrerar <i>the Highway Trust Fund</i> (HTF) som tilldelas intäkterna.	Nationellt parlament.	Energibesättning fördelas till den nationella/federala nivån i 22 av 27 medlemsstater.
Delstatlig	Delstatsparlament och Guvernör	Dels intäkter från egen beskattning, dels reglerat tillskott från HTF.	Delstatsparlament.	Österrikes delstater tilldelas 20,5 % av intäkterna.
Regional	Lagstiftande församling regional nivå.	Intäkter från egen beskattning.	Lagstiftande församling på regional nivå.	I Spanien, Portugal och Frankrike tilldelas regional nivå intäkter.
Lokal	Lagstiftande församling lokal nivå.	Intäkter från egen beskattning.	Lagstiftande församling på lokal nivå.	I Spanien, Frankrike och Österrike tilldelas lokal nivå intäkter.

Skattenivån

En jämförelse mellan USA och EU avseende nivån på skatten är enkel att göra. Skillnaden är stor och har varit så under en längre tid. Inom EU finns det visserligen skillnader, men harmoniserande EU-lagstiftning har skapat en mer homogen situation. I de exempel som har presenterats i studien har Tyskland och Sverige snarlika nivåer på beskattningen. Notera att dieseln är lägre beskattad i både Sverige och Tyskland, medan den generellt sett är högre beskattad i USA. Notera även att momsen i USA är lägre än i Europa, samtidigt som variationen där är stor.

⁹⁰ Källa USA: Victoria Transport Policy Institute, Fuel Taxes, <http://www.vtpi.org/tdm/tdm17.htm>

Tabell 6.8: Jämförelse USA/EU skattesatser för bensin och diesel 2011

	Energislag	Energiskatt	CO2-skatt	Moms %	Summa: SEK/liter
USA	Bensin			10 % <	0,84
	Diesel			10 % <	0,93
SVERIGE	Bensin, miljöklass 1	3,06	2,44	25 %	6,88
	Diesel, miljöklass 1	1,52	3,02	25 %	5,68
TYSKLAND	Bensin, låg svavelhalt	6,09		19 %	7,25
	Diesel, låg svavelhalt	4,37		19 %	5,20

Eurokurs på 9,30 och dollarkurs på 6,50 som beräkningsgrund.

Harmonisera mera?

Harmoniseringsarbetet förefaller vara klart mer utbrett inom EU där det har varit en integrerad del i arbetet med att skapa en fungerande gemensam inre marknad. I USA:s fall har unionen existerat i över 200 år och delstater samt andra aktörer har anpassat sig över tid.

Hur viktigt är det att harmoniserad drivmedelsbeskattning lagstiftas fram? En fungerande inre marknad bör kunna justera sådant själv. Konsekvenserna måste beaktas.

Den amerikanska modellen ger geografiska enheter stor frihet att själva sätta sin skattenivå. Samtidigt har den federala nivån i USA svårt att höja skatt på t.ex. bensin och diesel, trots att bedömare menar att det är nödvändigt exempelvis för att ha tillräckliga ekonomiska resurser i fonden *the Highway Trust Fund* för framtida infrastrukturinvesteringar. Beror den i dag otillräckliga skatteintäkter på USA:s federala system, eller finns det specifika orsaker kopplade till att det är drivmedel? Kan det vara så att en kombination av konflikter mellan delstater och den federala nivån har framtvingat en negativ spiral där delstater pressar ner drivmedelsbeskattningen på hemmaplan och samtidigt argumenterar för att den federala delen ska minska? En motsatt situation där delstater konkurrerar med de bästa och säkraste vägarna, bekostade av skatteintäkter som härrör från trafikanterna, bör vara att föredra ur nationell synvinkel.

I det sammanhanget är det värt att notera att EU bör beakta till vilken grad medlemsländerna är "beroende" av intäkter från drivmedelsbeskattning. För även om själva nivån är harmoniserad kan drivmedelsbeskattning vara en "viktigare" skatt i vissa länder än andra. Alltför mycket EU-reglering av drivmedelsbeskattningen kan därigenom tvinga fram skattereformer i länder som Bulgarien. Är det rimligt? Vilken grad av likformighet kräver en gemensam inre marknad? Var ska gränserna dras?

7 Avslutande sammanfattning och ett vidare perspektiv

Den inledande jämförelsen avslutades med ett konstaterande att det de likheter som finns, lika gärna kan återspeglas på nationell, delstatlig, regional eller lokal nivå, som i de båda systemen som helhet. Fallstudien illustrerade däremot att det finns områden där det går att se en skiljelinje mellan USA och EU.

Sammantaget finns det dock en betydande heterogenitet inom förvaltnings- och transportpolitiken, både vid en jämförelse mellan USA och EU, liksom inom deras respektive gränser. Orsakerna förefaller dock skilja sig åt.

USA har sedan sin tillkomst haft en konstitution som ger delstaterna en betydande självständighet. Den friheten fördes vidare till nya delstater allt eftersom de inlemmades i de förenta staterna. På samma sätt har det funnits en tradition att delstaternas konstitutioner i sin tur lämnar över en betydande del av självstyret till sina *counties, municipalities* etc. Sammantaget har det här lett till en stor variation mellan olika delar av USA, vilket leder till skiftande transportpolitiska förutsättningar och exempelvis olika nivåer på drivmedelsbeskattningen.

EU:s ursprung är annorlunda. Där har huvuddelen av medlemsstaterna först gått samman i en union, därefter har transportpolitiska och förvaltningspolitiska beslut tagits. Besluten sker stegvis och i ett makligt tempo. Följden är att skillnaderna mellan olika medlemsstater, exempelvis avseende förvaltningspolitik med inverkan på transportpolitiken, fortsatt i dag är betydande. Det illustreras inte av nivån på drivmedelsbeskattningen (som är harmoniserad på EU-nivå), men däremot av skatteintäkternas fördelning. Det är ett område som EU i dagsläget inte förmår att skapa enhetlighet inom. Men då EU-kommissionen och flertalet inflytelserika medlemsstater har en ambition att utöka den europeiska integreringen kan mer homogena strukturer förväntas i fortsättningen.

Då USA har en annan bakgrund och andra förutsättningar förefaller en homogenisering mindre trolig. Därmed kan vi på sikt vänta oss att olikheterna mellan USA:s och EU:s förvaltningspolitiska strukturer med bäring på transportområdet kommer att öka.

Samtidigt är finansieringen av USA:s transportinfrastruktur i spillror. Nya grepp behövs för att kunna komma till rätta med de problem som finns. Det skulle kunna leda till att den federala nivån utökar sitt inflytande på delstaternas bekostnad. En utveckling som skulle påminna om EU:s förväntade utveckling, men i USA saknas i dagsläget politiska förutsättningar för en sådan politik.

8 Referenser

Litteratur

Agnolucci, Paolo, *The effect of the German and British environmental taxation reforms: A simple assessment*, Energy Policy 37 (2009), s. 3044

Bowles, Nigel; *Government and Politics of the United States* (1993)

Conradth, David P, *The German Polity* (2001)

Demker, Marie; Halvarson, Arne, *Statsskicket i elva länder* (2002)

Dilger, Robert Jay, *Federalism Issues in Surface Transportation Policy: Past and Present* (2011)

EU-kommissionen, Taxation and Customs Union, *VAT Rates Applied in the Member States of the European Union, situation at 1st July 2011*

EU-kommissionen, Taxation and Customs Union, *Taxation trends in the European Union*

Hague, Rod; Harrop, Martin; Breslin, Shaun, *Styrelseskick och Politik* (2003)

Hallenberg, Jan, *Så styrs USA* (2009)

Transportation for Tomorrow: Report of the National Surface Transportation Policy and Revenue Study Commission (2007)

Lindahl, Rutger (red), *Utländska Politiska System* (2007), Hallenberg, Jan, *Amerikas Förenta Stater, USA*

Lindahl, Rutger (red), *Utländska Politiska system* (2007), Lindahl, Rutger, *Föbundsrepubliken Tyskland*, s. 206

Lindahl, Rutger, *Så styrs Tyskland* (2004)

Mattson, Ingvar; Petersson, Olof (red), *Svensk författningspolitik* (2003)

National Transportation Policy Project, *Performance Driven: A New Vision for U.S. Transportation Policy* (2009),

Petersson, Olof; *Statsbyggnad: den offentliga maktens organisation* (2007)

Pocket Politik, *Demokratie in Deutschland* (2011)

Riksdagen, *Faktapromemoria 2010/11:FPM113, Översyn av energiskattedirektivet*

Premfors, Rune m.fl., *Demokrati och byråkrati*, Lund:Studentlitteratur, 2009.

Schöller-Schwedes, Oliver; Ruhrort, Lisa, *Regional Transport Policy in a Multilevel System*

Skatteverket, Informationsskrift, *Förändringar avseende beskattning av bränsle och elektrisk kraft som träder i kraft den 1 januari 2011*

Skou Andersen, Mikael, *Europe's experience with carbon-energy taxation*, S.A.P.I.EN.S. volym 3, utgåva 2, 2010

SOU 2011:49, *Medfinansiering av transportinfrastruktur*

Trafikanalys, *Marknadsöppningar i kollektivtrafiken – utvärderingsplan 2011-2014, Rapport 2011:4*

Tysklands Ministerium för Transport, Byggnation och Stadsutveckling, *A Profile of the Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development* (2010)

Rättsliga dokument

Regeringens proposition 2011/12:1

Lag (1994:1776) om skatt på energi

Rådets direktiv 2003/96/EG

EU-kommissionens förslag till direktiv KOM (2008) 436

Hemsidor

USA

- US Department of Transportation <http://www.dot.gov>
- Transportation and Infrastructure Committee, <http://transportation.house.gov>
- Committee on Commerce, Science and Transportation, <http://commerce.senate.gov/public/>
- Committee on Environment and Public Works, <http://epw.senate.gov/public>
- The Federal Communications Commission, <http://www.fcc.gov/what-we-do>
- The Federal Maritime Commission, <http://www.fmc.gov/about/default.aspx>
- The National Transportation Safety Board, <http://www.nts.gov/about/organization.html>
- National Conference of State Legislatures, <http://www.ncsl.org/>
- National Association of Counties, <http://www.naco.org>
- American Petroleum Institute, *Motor Fuel Taxes* <http://www.api.org/statistics/fueltaxes/index.cfm>
- AASHTO, *Transportation Funding and Financing* http://www.transportation-finance.org/funding_financing/
- CNN, *Why gas prices vary from state to state*, <http://edition.cnn.com/2008/LIVING/wayoflife/07/18/aa.best.worst.gas.prices/index.html>
- Gas Price Watch, *Gasoline Tax Rates per State*, <http://www.gaspricewatch.com/usgastaxes.asp>, information hämtad 1 november 2011
- Victoria Transport Policy Institute, *Fuel Taxes*, <http://www.vtpi.org/tm/tm17.htm>

Sverige

- EU-upplysningen, *Från förslag till färdig EU-lag*,
<http://www.eu-upplysningen.se/Om-EU/Om-EUs-lagar-och-beslutsfattande/Sa-beslutar-EU/Fran-forslag-till-fardig-EU-lag/>
- EU-upplysningen, *EU-kommissionen*,
<http://www.eu-upplysningen.se/Om-EU/EUs-institutioner/EU-kommissionen/>
- Regeringen, *Så fungerar rådsarbetet*, <http://www.regeringen.se/sb/d/6726>
- Regeringen, *statligt ägda bolag*,
<http://www.regeringen.se/sb/d/2819/a/23960>
- Länsstyrelsen i Stockholms län, *regionplan*,
<http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/Sv/samhallsplanering-och-kulturmiljo/planfragor/region-oversiktsplaner/Pages/regionplan.aspx>
- Länsstyrelsen i Stockholms län,
<http://www.lansstyrelsen.se/stockholm>
- Samrådsgruppen för kommunala arkivfrågor,
<http://www.samradsgruppen.se>
- Kommunförbundet Skåne,
<http://www.kfsk.se/>
- Skatteverket, *Fordonsskatt*,
<http://www.skatteverket.se/privat/skatter/biltrafik/fordonsskatt>

EU

- DG MOVE, http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm
- TEN-T EA, <http://tentea.ec.europa.eu/en>
- EACI, http://ec.europa.eu/eaci/index_en.htm
- EMSA, www.emsa.europa.eu
- EASA, <http://www.easa.europa.eu>
- Europaparlamentet, <http://www.europarl.europa.eu>
- Europeiska Unionens Råd,
<http://www.consilium.europa.eu/homepage.aspx?lang=sv>
- Regionkommittén, <http://www.cor.europa.eu>
- EU:s webbportal, *skatter*,
http://europa.eu/pol/tax/index_sv.htm
- Europaportalen, *tema koldioxidsskatt*,
<http://www.europaportalen.se/tema/koldioxidsskatt>
- *Taxes in Europe Database*,
http://ec.europa.eu/taxation_customs/tedb/taxSearch.html

Tyskland

- Tysklands förbundsdag, <http://www.bundestag.de>
- Tysklands förbundsrad, <http://www.bundesrat.de>
- Der Deutsche Landkreistag, <http://www.landkreistag.de/>
- Der Deutsche Städtetag,
<http://www.staedtetag.de/10/wir/spitzenverbaende/index.html>

Övrigt

Presentation av Robert Meredith, FHWA, *International Brief*, augusti 2011

Presentation av Dr. Marcus Brand, *Federalism in Practice: Austria*, tillgänglig via <http://ccd.org.np>

Källor till tabell 5

Befolkningsstatistik:

USA: United States Census 2010,
<http://2010.census.gov/2010census/data/index.php>

EU, Sverige och Tyskland: Eurostat newsrelease,
http://epp.eurostat.ec.europa.eu/cache/ITY_PUBLIC/3-27072010-AP/EN/3-27072010-AP-EN.PDF

Källa till antal anställda inom DOT samt dess myndigheter:

<http://www.dot.gov/budget/2011/2011budgethighlights.pdf>

Källor till antalet anställda inom DG MOVE och EU-myndigheterna:

DG MOVE,

http://ec.europa.eu/dgs/transport/doc/2010_05_move_mission_statements.pdf,

TEN-T EA, http://tentea.ec.europa.eu/en/about_us/organisation/,

EACI, <http://eca.europa.eu/portal/pls/portal/docs/1/6492726.PDF>,

ERA, <http://eca.europa.eu/portal/pls/portal/docs/1/6504723.PDF>,

EMSA, <http://eca.europa.eu/portal/pls/portal/docs/1/6486726.PDF>,

EASA, <http://eca.europa.eu/portal/pls/portal/docs/1/6476740.PDF>

Källor till antal anställda, svenska myndigheter:

Trafikverket, www.trafikverket.se

Transportstyrelsen, www.transportstyrelsen.se

Trafikanalys, www.trafa.se

VTI, www.vti.se

Sjöfartsverket, www.sjofartsverket.se

Luffartsverket, www.lfv.se

Källor till antal anställda och allmän information, tyska myndigheter:

Kraftfahrt-Bundesamt, www.kba.de

Bundesanstalt für Straßenwesen, www.bast.de

Bundesamt für Güterverkehr, www.bag.bund.de

Luffahrt-Bundesamt, www.lba.de

Eisenbahn-Bundesamt, www.eba.bund.de

Bundeseisenbahnvermögen, www.bev.bund.de

Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, www.bsh.de

Bundesanstalt für Gewässerkunde, www.bafg.de

Bundesanstalt für Wasserbau, www.baw.de

Bundesstelle für Seeunfalluntersuchung, www.bsu-bund.de

Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, www.wsv.de

Bilaga 1:

**Samarbetsavtal mellan Sveriges
Näringsdepartement och Amerikas
Förenta Staters transportministerium**

**SAMARBETSAVTAL
MELLAN
SVERIGES NÄRINGSDEPARTEMENT
OCH
AMERIKAS FÖRENTA STATERS TRANSPORTMINISTERIUM
OM SAMARBETE
FÖR ETT LÅNGSIKTIGT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM**

Sveriges Näringsdepartement och Amerikas förenta staters transportministerium (nedan kallade deltagarna), är medvetna om att en snabb utveckling av transportsystemen och transportpolitiken dels bidrar positivt till ett säkert och effektivt flöde av resenärer, varor och tjänster, dels främjar bilateral och internationell handel, bebolighet och de bästa lösningarna; och understryker behovet av ett långsiktigt hållbart transportsystem, och med beaktande av avtalet mellan Konungariket Sveriges regering och Amerikas förenta staters regering om vetenskapligt och tekniskt samarbete av den 29 juni 2006 (nedan kallat avtalet), önskar fastställa detta avtal (nedan kallat samarbetsavtalet) för att främja samarbete inom transportområdet, enligt följande.

Artikel 1

Deltagarna avser att på grundval av jämlikhet, ömsesidighet och ömsesidig nytta samarbeta och samverka inom transportområdet.

Artikel 2

Deltagarnas avsikt är att samarbetet och samverkan får inbegripa, men inte begränsas till, följande områden:

1. Landtransporter
2. Intermodala transporter
3. Trafiksäkra transporter
4. Miljövänliga fordon
5. Transporter för rörelsehindrade
6. Andra områden av gemensamt intresse.

Artikel 3

Deltagarna får samarbeta på ett eller flera av följande sätt:

1. Utbyte av vetenskaplig och teknisk information om frågor av gemensamt intresse.
2. Utbyte av specialister, delegationer och vetenskaplig och teknisk personal.
3. Gemensam organisation av symposier, seminarier och andra möten.
4. Gemensam vetenskaplig och teknisk forskning på transportområdet.
5. Andra former av samarbete som deltagarna kommer överens om.

Artikel 4

Deltagarna får, om så är lämpligt, tillåta att andra berörda statliga myndigheter, forskare och organisationer från alla sektorer inom forskarsamhället, däribland universitet, nationella laboratorier och den privata sektorn, deltar i samarbetsaktiviteterna inom ramen för samarbetsavtalet.

Artikel 5

För att kunna samordna samarbetsaktiviteterna får de båda deltagarna utse varsin företrädare som ska ansvara för att fastställa huvudinnehållet i samarbetet och se till att utbytet blir effektivt. Deltagarnas företrädare eller deras utsedda samordnare ska, genom skriftväxling, samråda med varandra och fastställa samarbetsaktiviteterna och andra relaterade frågor.

Artikel 6

Samarbetet är beroende av att det finns tillgängliga medel och tillgänglig personal.

Artikel 7

Särskilda samarbetsprojekt och samarbetsaktiviteter får föras in i separata avtal eller planer mellan deltagarna. Dessa kan omfatta ämnesområdet, förfarandena och villkoren för det samarbete som ska bedrivas, vilka enheter som är inblandade, finansiering och andra aktuella frågor som rör villkoren för ett sådant samarbete.

Artikel 8

Deltagarna får, om så är lämpligt, samråda med varandra i alla frågor som uppstår till följd av eller i samband med samarbetsavtalet.

Artikel 9

Icke privatägd vetenskaplig och teknisk information som härrör från samarbetet inom ramen för samarbetsavtalet får offentliggöras genom gängse kanaler och i enlighet med de förfaranden och den lagstiftning som normalt tillämpas av deltagarna och andra statliga myndigheter som deltar i de samarbetsaktiviteter som anges i bilaga 1 till avtalet.

Artikel 10

Information som överförs från den ena deltagaren till den andra inom ramen för samarbetsavtalet och i enlighet med den nationella lagstiftningen ska vara korrekt enligt den överförande deltagarens bästa vetenskap och övertygelse. Den överförande deltagaren garanterar emellertid inte att den information som överförs lämpar sig för en viss användning eller tillämpning hos den mottagande deltagaren.

Artikel 11

Aktiviteterna inom ramen för detta samarbetsavtal ska inledas vid undertecknandet nedan. Var och en av deltagarna får när som helst avbryta samarbetet enligt samarbetsavtalet, men bör skriftligen meddela den andra parten 60 dagar i förväg.

Undertecknat i Washington D.C. den 30 september 2010, i två exemplar på svenska och engelska språken.

FÖR SVERIGES
NÄRINGSDEPARTEMENT

FÖR AMERIKAS FÖRENTA STATERS
TRANSPORTMINISTERIUM


STATSSEKRETERARE LEIF ZETTERBERG


DEPUTY SECRETARY JOHN D. PORCARI



Trafikanalys är en kunskapsmyndighet för transportpolitiken. Vi analyserar och utvärderar föreslagna och genomförda åtgärder inom transportpolitiken. Vi ansvarar även för officiell statistik inom områdena transporter och kommunikationer. Trafikanalys bildades den 1 april 2010 och har huvudkontor i Stockholm samt kontor i Östersund.