

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Datum
2011-05-05

Yttrande över kommissionens vitbok: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde - ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (KOM (2011) 144 slutlig)

Trafikanalys har givits tillfälle att ge synpunkter på kommissionens vitbok: Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde - ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem (KOM (2011) 144 slutlig). Trafikanalys har även tagit dokumentet (SEC(2011) 391 final), i beaktande vid sammanställningen av sitt yttrande.

Allmänna synpunkter och sammanfattning

Trafikanalys anser att kommissionen blandat ihop mål och medel med sin fokusering på rörlighet och vill betona att rörlighet är ett av flera *medel* att nå tillgänglighet. Att enbart lägga fokus på rörlighet försämrar möjligheten att finna effektiva lösningar på tillgänglighetsproblem.

Trafikanalys uppfattning är att transportpolitiska mål bör ha karaktären av effektmål och vara teknikneutrala, vilket betyder att det i princip är ointressant att ange mål för vilket trafikslag som nyttjas.

Avseende flygplatskapacitet och överflyttning till höghastighetståg anser Trafikanalys att kommissionens resonemang brister. Om flygplatskapaciteten ska byggas ut baserat på en analys att överflyttningen blir begränsad och att antalet flygningar ökar rimmar det illa med ambitionen att höghastighetståg ska ta över passagerare från den kortväga flygtrafiken.

Trafikanalys bedömer att ambitionsnivån i vitboken inte räcker för att nå det tvågradersmål för klimatpåverkan som EU har ställt sig bakom. Särskilt det övergripande målet för 2030 är svagt och inte i nivå med de svenska klimatmålen. De mer detaljerade målsättningarna är tuffare, men påverkar i sig transportsektorns utveckling i liten omfattning. För en reell förändring krävs kraftiga generella styrmedel, främst koldioxidskatt och handel med utsläppsätter. De initiativ vitboken föreslår är otydliga och bedöms otillräckliga för att nå målen.

Trafikanalys anser att den nollvision som presenteras inom området trafiksäkerhet saknar en systemsyn, vilket gör att viktiga beståndsdelar utelämnas. Det leder till både risk för sämre resultat, att konceptets potential inte kan utnyttjas fullt ut samt att Sveriges definition urholkas.

Innebörden av de pris- och avgiftsprinciper som kommissionen föreslår är oklar. Förslagen, så som de är formulerade, kan mycket väl tillåta överprissättning i den meningen att

avgiftsintäkterna inte bara täcker kostnaderna för att tillhandahålla infrastruktur utan därutöver tillåter ett påslag. En sådan prissättning skulle innebära att EU:s perifera länder, som Sverige, drabbas, medan transitländer i motsvarande grad gynnas.

Kommissionen tycks föreslå obligatoriskt införande av kilometerskatt för tung lastbilstrafik senast 2016. Trafikanalys ser det som viktigt att detta, liksom andra förslag av denna typ, analyseras också ur ett subsidiaritetsperspektiv. Är motiven för ett så långt gående obligatoriskt beslut verkligen tillräckligt starka?

Trafikanalys uppskattar att innovationsfrågorna ges ordentligt utrymme i vitboken samtidigt som det noteras att det generellt saknas ett genusperspektiv i vitboken.

Rörlighet, tillgänglighet och överflyttning – Mål eller medel?

Rörlighet och tillgänglighet

Trafikanalys menar att kommissionen blandat ihop mål och medel med sin fokusering på rörlighet. I den svenska transportpolitiken anges genom funktionsmålet att syftet med transportsystemet är att åstadkomma tillgänglighet. Med detta synsätt är rörlighet ett av flera *medel* att nå tillgänglighet. Tveklöst har transportsystemet en central roll i att åstadkomma tillgänglighet, men det har även IT och markanvändning. I vitboken nämns markanvändning som ett medel att minska behovet av rörlighet i städer. Att begränsa rörligheten är å andra sidan inte något alternativ enligt paragraf 18. Kommissionens inställning till att åstadkomma tillgänglighet genom andra medel än rörlighet är därför något oklar. Trafikanalys anser att det är viktigt att samtliga medel att påverka tillgängligheten kan utnyttjas, och att inte utesluta åtgärder som kan minska rörligheten. Det är knappast ett problem om rörligheten kan minskas genom att exempelvis myndigheter och företag erbjuder sina tjänster elektroniskt.

Trafikanalys menar att ett ensidigt fokus på rörlighet riskerar att försämra tillgängligheten genom att rörligheten riskerar att sluta i trafikinfarkt. Utan ett helhetsgrepp som även omfattar bebyggelsestrukturen finns en risk att behovet av rörlighet ökar som en följd av en alltmer utspridd bebyggelse, vilket skulle kunna innebära ökade emissioner samtidigt som tillgängligheten minskar. Rörlighet är ett av flera medel att nå tillgänglighet. Att enbart lägga fokus på rörlighet försämrar möjligheten att finna effektiva lösningar på tillgänglighetsproblem.

Överflyttning - Fokus på åtgärd och inte dess syfte

Kommissionen har satt upp det relativt ambitiösa målet att 30 procent av godstrafiken över 30 mil ska överflyttas från väg till järnväg eller sjöfart fram till år 2030. Här börjar målbilden likna den som karakteriserade 2001 års vitbok där ett huvudtema var att återupprätta balansen mellan trafikslagen. Trafikanalys uppfattning är att transportpolitiska mål bör ha karaktären av effektmål och vara teknikneutrala, vilket betyder att det i princip är ointressant att ange mål för vilket trafikslag som nyttjas.

Det är det enskilda företaget eller resenären som, utifrån sina specifika förutsättningar, är bäst lämpad att avgöra vilket transportupplägg som är det mest adekvata. Inom den svenska transportpolitiken uttrycks detta genom de transportpolitiska principerna om att kunderna ska ges stor valfrihet hur de vill resa och hur en transport ska utföras samt att beslut om

transportproduktion bör ske i decentraliserade former. Detta understryker ytterligare det olämpliga i att centralt fastställa mål för hur stor andel av transportarbetet som ska utföras av olika trafikslag. En viktig förutsättning för att detta decentraliserade beslutsfattande ska resultera i ett resurseffektivt transportsystem är en korrekt prissättning där de externa effekterna har internaliserats.

Detta ska inte uppfattas som att Trafikanalys motsätter sig överflyttning mellan trafikslag. Överflyttning är ett givet inslag när det gäller att åstadkomma ett mindre miljöstörande och effektivt transportsystem. Vad som är effektivt skiljer sig dock exempelvis åt mellan olika varugrupper och över olika avstånd. Därtill finns en betydande potential till effektiviseringar inom respektive trafikslag¹. Det sistnämnda riskerar att komma i skymundan om fokus ligger på överflyttning.

Trafikanalys ser att det kan finnas en potential till effektivisering inom persontrafiken genom överflyttning till höghastighetståg. Utbyggnaden av ett nät för höghastighetståg behöver dock föregås av gedigna analyser av investeringarnas kostnader och nyttor, samt av alternativa finansieringsmöjligheter. Det är av avgörande betydelse att infrastrukturutbyggnaden åtföljs av förbättringar gällande information om trafiken och förbättringar när det gäller att smidigt kunna boka biljetter.

Ett integrerat europeiskt transportsystem

Integrera utan att överreglera

Trafikanalys delar kommissionens åsikt om att barriärer måste bort. Alla medlemsstater tjänar på ett gemensamt europeiskt transportsystem. Men det är viktigt att integreringen sker på ett sätt som innebär att hinder försvinner utan att nya tillkommer (i synnerhet administrativa). Subsidiaritetsprincipen måste hela tiden beaktas. En överreglerad järnvägssektor kan exempelvis bli resultatet av de pågående förhandlingarna om järnvägsdirektivet. Trafikanalys ställer sig frågande till att den Europeiska järnvägsbyrån behöver förstärkas. Ett harmoniserat typgodkännande av fordon och enhellig säkerhetscertifiering av järnvägsföretag är förvisso viktigt att genomföra, men en förstärkt myndighet är sannolikt inte den bästa lösningen till hands.

Sammodalitet med långsiktighet

Ambitionen att integrera flygplatser och järnvägsnät av höghastighetstyp är intressant och kan komma att spela en roll i framtiden. Det viktiga är att marknaden, givet den infrastruktur som etableras, klarar av att skapa förbindelser på egen hand, samt att ett långsiktigt perspektiv används där flygplatsernas volatilitet beaktas. Flygplatsförbindelser bör inte enbart koppla ihop en tätort och en flygplats, utan även leda vidare till andra tätorter.

Begränsad överflyttning eller bristande analys?

Avseende flygplatskapacitet refererar kommissionen till en rapport från Eurocontrol som menar att flygplatsernas kapacitet inte kommer att räcka till i framtiden. Flygtrafiken väntas

¹ SIKA(2008): Potential för överflyttning av person- och godstransporter mellan trafikslag, *Rapport 2008:10*, Östersund.

öka kraftigt och överflyttningen från flyg till höghastighetståg bli begränsad. År 2030 beräknas efterfrågan på att flyga ha minskat med 0,3 till 0,5 miljoner flygningar till följd av överflyttning från flyg till höghastighetståg. Det motsvarar mindre än 1 procent av antalet flygningar.² Trafikanalys menar att om det finns en uppfattning från kommissionens sida att överflyttningen blir så pass begränsad rimmar det illa med deras analys och ambitioner att höghastighetståg ska ta över passagerare från den kortväga flygtrafiken (t.ex. punkt 4 i avsnitt 2.5). Dessutom finns det en problematik i att bygga ett resonemang om framtida kapacitet på information som har förmedlats från de aktörer som kan komma att bli föremål för nyinvesteringar.

Balanserade åtgärder för sjöfarten

Trafikanalys uppskattar ambitionerna att skapa ett s.k. "Blue Belt" för sjötransporter. Vid utarbetandet av mer detaljerade bestämmelser är det viktigt att det skapas en balans mellan de områden där en EU-harmonisering ger en effektivisering och de områden där mer administration oundvikligen skapas. Trafikanalys ställer sig därför mer positivt till åtgärder såsom full driftskompatibilitet mellan ICT-system och integrerad användning av övervakningsverktyg, medan ökad insyn i hamnfinansiering framstår som en mer tveksam åtgärd.

Subsidiaritetsprincipen måste beaktas

För godstransporter på väg pågår redan arbete i och med revideringen av Eurovignette-direktivet samt direktivet om underlättande av gränsöverskridande informationsutbyte om trafiksäkerhetsbrott. I regelutvecklingsarbetet, t.ex. förslaget om harmoniserad utbildning av personal inom brottsbekämpande myndigheter är det viktigt att beakta subsidiaritetsprincipen.

Klimatfrågan i vitboken

Når inte tvågradersmålet

Vitboken hänvisar till ett färskt övergripande meddelande från kommissionen om klimatet (COM (2011)112). Där slås fast att utsläppen av växthusgaser i EU 2050 måste minska med 80-95% till 2050 jämfört med 1990 för att bidra till tvågradersmålet. I ett scenario beskrivs dock en möjlig händelseutveckling som enbart ger en reduktion med 80%. I scenariot ges transportsektorn ett utrymme mellan +20 till -9% till 2030 jämfört med 1990 och det är den enda sektor som tillåts öka utsläppen till 2030. Vitboken väljer +8% som mål till 2030. I båda fallen väljs alltså mål som är mindre ambitiösa än vad som kan anses krävas. Det finns en stor potential att kostnadseffektivt minska utsläppen inom transportsektorn och teknik finns för detta redan idag.

Målen är svagare än de svenska

Målen i vitboken för reduktion av växthusgaser från transportsektorn är en ökning med 8% till 2030 jämfört med 1990 och en minskning med 60% till 2050 jämfört med 1990. Motsvarande mål för Sverige är mycket tuffare. Sverige ska minska utsläppen i den s.k. icke-handlande sektorn, dit transporter hör, med 40% till 2020 jämfört med 1990. De svenska målen till 2030 och 2050 är mer diffusa men antyder en stark vision: 2030 ska Sverige ha en fossiloberoende

² Eurocontrol, Long Term Forecast, Flight Movements 2008 – 2030.

fordonsflotta och till 2050 helt vara utan nettoutsläpp. Ambitionen i vitboken motsvarar en minskning med endast 1 procent per år fram till 2030. Därefter föreslås en minskningstakt på 5 procent per år mellan 2030 och 2050. Det är en passiv vänta-och-hoppas-på-det-bästa strategi.

Tuffare detaljerade målsättningar

Vitboken innehåller förutom de relativt svaga övergripande klimatmålen tuffare målsättningar på en mer detaljerad nivå. Det är t.ex. målsättningarna om stadstransporter, stadslogistik, godstransporter på väg, samt hållbara bränslen för flyget och sjöfartens utsläpp. Dessa ambitionsnivåer är tuffare men behövs säkert för att nå kraftiga utsläppsminskningar. Det är dock oklart hur dessa nivåer har beräknats. Dessutom är de lagda på en nivå som skulle kunna anses strida mot subsidiaritetsprincipen. Det är därför rimligt att se dem mera som riktmärken även om de i den engelska versionen av vitboken omnämns som "goals". Detaljerade målsättningar av den här typen har ingen styrverkan utan måste följas upp av tuffa styrmedel som leder till både tekniska effektiviseringar och beteendåtgärder så att målen nås.

Otillräckliga initiativ

Kraftiga generella styrmedel som skatter och handelsystem för hela EU är nödvändiga för att nå kraftiga utsläppsminskningar. Utsläppskraven på fordon har t.ex. sänkt utsläppen på nya bilar i Sverige. De föreslagna initiativen i bilagan är otydliga och det är svårt att tolka ambitionsnivån. Flera initiativ har bäring på klimatfrågan:

- Initiativ 26 om ett regelverk för innovativa transporter föreslår standarder för alla typer av fordon. De är bra om de är strikt satta. Där föreslås också en omarbetad testcykel som bättre överensstämmer med verkliga utsläpp. Detta behövs också.
- Initiativen 27 till 30 pekar på en rad mjuka informationsinsatser. Dessa kan behövas för att komplettera andra hårdare styrmedel, men kan inte ersätta dem. Fristående har de ett begränsat genomslag.
- Initiativ 33 ska leda till en strategi för stadslogistik, men är mycket vagt formulerad.
- Prissättning och beskattning i initiativ 39 är jämte standarderna i 26 de viktigaste för att nå stora utsläppsminskningar. Ambitionsnivån i dessa styrmedel är dock otydlig.

Trafiksäkerhet

En nollvision med bristande systemsyn

Punkt 16 i bilagan presenterar en nollvision inom området trafiksäkerhet. Enligt kommissionen behöver trafiksäkerhetsteknik harmoniseras och spridas, samtidigt som en omfattande strategi för insatser vid trafikskador ska genomföras. Flertalet viktiga initiativ som fokus på utbildning och fortbildning av användare, ökad användning av säkerhetsutrustning och uppmärksammande av sårbara användare, föreslås. Dessutom sätts det upp en målsättning med halverat antal dödsolyckor till 2020 och "nästan inga" dödsolyckor till 2050.

Allt detta är positivt. Bristen är dock att kommissionen saknar en systemsyn i sin "nollvision" vilket gör att viktiga beståndsdelar utelämnas.

Byggande av skyddsräcken som skapar mötesseparerade trefältsvägar har kraftigt minskat antalet förolyckade på svenska vägar³. Andra exempel är hastighetsbegränsningar och förbättrade sidoområden. Utan sådana komponenter hade den svenska trafikdödligheten inte kunnat minskas i den utsträckning som har eftersträvats. Problematiken är tudelad. Dels att en europeisk definition som saknar dessa viktiga delar riskerar att urholka den svenska definitionen. Dels att en nollvision som inte genomsyras av systemtänkande och täcker in fler områden än de som beskrivs i vitboken har en begränsad möjlighet att nå sina mål. Dock är det viktigt att poängtera att även en "svag" europeisk version av nollvisionen är bättre än ingen alls.

Integrerat "säkerhetstänkande" saknas

Sammanfattningsvis saknar Trafikanalys framför allt en integrering av säkerhetstänkandet i vitboken. Säkerhet beskrivs i ett separat stycke, men behandlas enbart marginellt i andra delar, till exempel innovationsavsnittet. Här framstår innovation främst som ett medel för ökad effektivitet, tillväxt och minskade utsläpp. Säkerhet borde ha lyfts fram mer. Ett annat exempel är ERMTS där de säkerhetshöjande kvalitéerna utelämnas helt och hållet.

Trygghet och säkerhet

Trafikanalys ställer sig positivt till flera av de initiativ som förespråkas. Flertalet av initiativen har en tydlig koppling till tillgänglighet vilket är den utgångspunkt som Trafikanalys lutar sig mot i bedömningen.

Det viktiga i sammanhanget är att det finns en adekvat nivå av säkerhetskontroller, vilka skapar trygghet, utan att tillgängligheten och transportflödet försämras alltför mycket. De två initiativen (initiativ 12) om säkerhet vid flygfrakt kan förhoppningsvis komplettera varandra. Ökad säkerhet via bättre säkerhetskontroller etc. behöver inte inverka på tillgänglighet/effektivitet om det samtidigt tillkommer en s.k. "one-stop security". Åtgärder som försämrar tillgängligheten bör kompletteras med åtgärder som gör processen smidigare. Det är även viktigt att en ökad passagerarsäkerhet inte sker på bekostnad av resenärernas integritet och resans kvalitet.

Prissättning och finansiering

Det är inte helt entydigt vilken politik för prissättning av infrastrukturanvändning som EU-kommissionen förespråkar. I vitboken framhålls att "transportavgifter och transportskatter i större utsträckning ska avspegla principerna om att "förorenaren betalar" och även att "användarna betalar".

Att principen om "förorenaren betalar" tillämpas är viktigt. Principen måste betraktas som entydig och sammanfaller också med den svenska transportpolitikens kostnadsansvar, avseende miljöaspekterna. De skatter och avgifter som tas ut av trafiken och som är

³ Avsnitt 6 i Regeringens proposition 2003/04:160.

transportpolitiskt motiverade, bör motsvara trafikens samhällsekonomiska marginalkostnad för bl.a. miljöeffekter.

Innebörden av principen "användaren betalar" är däremot oklar. I princip kan två olika tolkningar göras:

- Användaren ska betala de kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna (en tolkning som bl.a. gjordes i kommissionens vitbok om Rättvisa trafikavgifter, 1998).
- Användaren ska betala en genomsnittskostnad – "sin del" av tillhandahållandet av infrastruktur, inklusive kapitalkostnader.

Formuleringar som att den totala belastningen på sektorn bör återspegla de sammanlagda transportkostnaderna, inklusive externa kostnader, liksom att transportanvändarna sannolikt får betala en större andel av kostnaderna än idag tyder på att kommissionen närmast avser den senare tolkningen – eller åtminstone på att de vill tillåta den senare tolkningen. Den bild Trafikanalys har av pågående förhandlingar om Eurovignette- respektive järnvägsdirektiv styrker också den bilden.

Den förstnämnda tolkningen ligger däremot närmast traditionell svensk transportpolitik. Samtidigt kan det vara så att den svenska politiken i någon utsträckning för närvarande glider mot den senare tolkningen genom ambitioner att höja banavgifter i finansierande syfte och de diskussioner som sker kring medfinansieringsutredningen. Trafikanalys vill för stunden inte spekulera i den svenska politikens utveckling inom området, men däremot framhålla vikten av att dessa frågor och den svenska synen på nationell respektive europeisk politik på området, analyseras parallellt.

Som ett inom EU perifert och, handelsberoende land har Sverige ett intresse av att transitländernas hindras ta ut "överpriser" av "våra" transporters infrastrukturanvändning. På centralt belägna länkar i Europa, med trängsel, är det inte självklart att den förra tolkningen (samhällsekonomisk marginalkostnad) ger ett lägre avgiftsutfall än den senare tolkningen (genomsnittskostnad). Sverige har i andra sammanhang accepterat en genomsnittsprissättning som grund för avgiftsuttag för full kostnadstäckning i internationellt lagstiftningsarbete, i andra fall inte. Sålunda tillåts flygvägsavgifterna (en-route-avgifterna) dimensioneras för full kostnadstäckning, medan så inte är fallet för banavgifter i Europa (annat än i vissa specialfall).

En varning måste göras för att kommissionens avsikt kan vara att tillåta avgiftsuttag som motsvarar samhällsekonomisk marginalkostnad för externa effekter men genomsnittskostnad för infrastrukturen. En sådan eventuell strävan kan förstås i ljuset av det stora behov av infrastrukturfinansieringar kommissionen ger uttryck för. En sådan prissättning skulle emellertid både stå i strid med det svenska kostnadsansvarets utformning och effektiv prissättning samtidigt som det skulle öppna dörren för transitländer att överprissätta infrastrukturanvändning; att finansiera offentlig verksamhet i allmänhet på Sveriges och andra perifera EU-länders bekostnad.

Det förefaller svårt att tolka bilagan till vitboken på annat sätt än att kommissionen vill att det obligatoriskt införs kilometerskatt för tunga lastbilar i alla EU-länder. I princip kan en sådan åtgärd, rätt utformad, ligga väl i linje med det svenska kostnadsansvaret. Samtidigt kräver

frågan ett nationellt politiskt ställningstagande. Utifrån principiella utgångspunkter är det viktigt att analysera i vilken utsträckning införande av kilometerskatt bör avgöras på gemenskapsnivå eller om det bör vara ett avgörande för enskilda medlemsländer. Detta är en fråga som inte bara är av principiell utan också av praktisk betydelse. Tidigare svenska analyser har visat att systemkostnaderna för ett kilometerskattesystem i Sverige, med omfattande, finmaskigt vägnät och relativt begränsad trafik, kan bli höga. Det är viktigt att Sverige inte tvingas på ett dyrt system, optimerat för de stora centraleuropeiska länderna, utan att ett sådant system beaktar införandekostnader också under svenska förhållanden.

I den Fas II som beskrivs i bilagan (2016-2020) sker full övergång till obligatorisk internalisering av externa kostnader för väg och järnväg. Kostnaderna för lokala föroreningar och buller i hamnar och på flygplatser samt luftföroreningar till havs ska internaliseras och internaliserande avgifter på inre vattenvägar ska undersökas. Sådan internalisering ligger i sig väl i linje med svenska transportpolitiska intentioner. Frågan bör emellertid ställas om subsidiariteten bör sätta vissa gränser. Bör EU eller medlemsstaterna avgöra om trängsel ska avgiftsbeläggas i skilda städer? Internaliserande avgifter för emissioner till sjöss kan vara ett redskap att återskapa rättvis konkurrens mellan skilda havsområden. De striktare svavelkrav som införs för bunker i vårt närområde kan då premieras genom lägre avgifter och begränsa den skillnad mellan olika havsområden som beslutade krav kommer att innebära.

Kommissionen behandlar även behovet av en ny finansieringsram för transportinfrastruktur. Det noteras att TEN-T-projekten inte klaras av i tid⁴. En anledning är att TEN-T-budgeten är för liten vilket leder till en låg finansieringsandel med EU-medel. Lösningen är enligt kommissionen att stärka finansieringen via sammanhållnings- och strukturfonderna samt att införa vägavgifter.

Trafikanalys anser att det är positivt att utreda alternativ då finansieringen har haltat. Att öka integrationen mellan TEN-T samt sammanhållnings- och strukturfonderna kan vara en intressant delösning som dock behöver analyseras närmare.. Däremot är Trafikanalys tveksamt till de skrivningar om finansiering via vägavgifter som finns i dokumentet SEC(2011) 391⁵. Enligt de linjer som beskrivs skulle öronmärkning av en del av avgifterna gå direkt till TEN-T-budgeten. Därmed finns möjligen en risk att intäkterna inte tillfaller svenska projekt, trots att avgifterna har tagits upp här.

Trafikanalys anser att det är lika viktigt att grundligt analysera orsakerna till att TEN-T-projekt inte lyckas hålla sin deadline som att utreda alternativ finansiering. Det som skrivs om att ställa villkor på mottagarna av EU-medel går därmed i en bättre linje än ovanstående⁶.

Utöver det som redan har behandlats bedömer Trafikanalys att frågor om alternativ finansiering, såsom PPP och obligationer, kommer att bli viktiga inom EU de närmaste åren. Med den bakgrunden är det viktigt att Sverige utvecklar ett tydligt ställningstagande och förhållningssätt.

⁴ Commission Staff Working Document, Accompanying the White Paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system (SEC (2011) 391 final), § 452

⁵ (SEC (2011) 391 final), § 457

⁶ (SEC (2011) 391 final), § 456

I detta ärende har generaldirektör Brita Saxton varit beslutande och Mathias Nilsen varit föredragande. Gunnar Eriksson, Sven Hunhammar, Backa Fredrik Brandt och Gunnel Bångman har också deltagit i ärendets beredning.



Brita Saxton
Generaldirektör