
Vi är med i EU nu!

I enstaka fall är förslag om förändrad ekonomisk politik entydigt positiva för alla inblandade parter. Men det vanliga är att debatten handlar om att finna rätt i en snårskog av förslag som är förenade med för- och nackdelar och som gynnar somliga och missgynnar andra.

Tills för några år sedan kunde en sådan debatt föras med nationella förtecken. Men efter vårt EU-inträde måste perspektivet vidgas. Oavsett vad var och en kan tycka om medlemskapet måste vi börja förstå att förslag om ny ekonomisk politik som läggs fram i Bryssel berör också oss och måste diskuteras även i vårt land.

Ett aktivt förhållningssätt är särskilt viktigt vad gäller förslag som lägger fast politikens principer. Sådana lagar kommer att påverka det som sker under lång tid. Deltar vi inte i lagstiftningsarbetet så får vi ta skeden i vacker hand när beslut väl är fattade och varje medlemsland måste gå från ord till handling. Det är också uppenbart att personer, företag och i synnerhet regeringar som tidigt skaffar sig kunskap och en åsikt om aktuella ärenden, är de som har störst möjlighet att påverka europeisk politik. Min uppfattning är att vi inte tillräckligt tydligt insett dessa nya spelregler.

Transporter är ett exempel på en typ av tjänst med viktiga internationella kopplingar. Såväl flyg- som sjöfart, väg- och järnvägstrafik är gränsöverskridande. Skatter och regler för trafiken i ett land påverkar möjligheten för företag från andra länder att

bedriva sådan verksamhet, både hemma och i det andra landet. En svensk åkare som vill köra lastbil, eller den svenske tågoperatör som vill köra tåg i Tyskland eller Belgien, påverkas av dessa länders regler för verksamheten och kan också lockas att fylla på drivmedel eller registrera fordon beroende på var någonstans skatter och avgifter är mest förmånliga.

I början av hösten 1998 presenterade EU-kommissionen ett förslag till direktiv som handlar om järnvägssektorns framtida organisation och prisättning. Direktivet etablerar viktiga spelregler för järnvägen under lång tid.

Jag anser av flera skäl att kommissionens förslag i huvudsak är gott: Man ger den myndighet som är ansvarig för banhållning (Banverket i Sverige) bättre förutsättningar att agera kostnadseffektivt. Man inser att ett offentligt monopol av denna typ behöver regleras. Man instruerar banhållaren att ta betalt i förhållande till trafikens marginalkostnader. Det blir vidare lättare för nya operatörer att etablera sig, både i det egna och i andra unionsländer. Behovet att effektivt kunna fördela tidtabellägen mellan olika operatörer uppmärksammas, och bland annat vill man se till att det inte alltid är de som bedrivit trafik under lång tid som varje gång vinner dragkampen med nykomlingarna om attraktiva avgångstider. Genom att vidga definitionen av vilka som har rätt att köra tåg ökar dessutom antalet potentiella operatörer, och konkurrenstrycket kan förväntas öka.

Kommissionens förslag är emellertid ett försök till kryssning mellan den europeiska transportarkipelagens Scylla och Karybdis. Ibland tvingas man ge avkall på goda ekonomisk-politiska principer. Mera ofta väljer man att vara otydlig och lämna dörren öppen för att olika länder ska göra egna tolkningar. Detta kan leda till att ineffektiva regler införs. Men om alternativet är ännu sämre kan ett förslag som avsiktligt gjorts otydligt på några punkter lättare accepteras av dess motståndare.

Och alternativet till kommissionens förslag framstår med avskräckande tydlighet när man lyssnar till kontinentens alla sektorsföreträdare. Det nya direktivet hotar ett antal etablerade, statliga och subventionerade monopol, och alla de särintressen som under årtiondenas lopp växt fram under detta hägn. Med näbbar och klor tycks man vilja skydda sig från konkurrens, och i huvudsak har man en sak gemensam – motståndet mot förändring.

Med cirka 10 års mellanrum diskuteras i Sverige förutsättningarna för ny trafikpolitik, och med ett avsevärt buller antas en ny trafikpolitik, 'för 90-talet', 'för en hållbar utveckling' eller med andra grandiosa förtecken. När samma typ av beslut nu ska fattas i ett större forum är tystnaden bedövande. Kommissionen har lagt ett förslag som manifesterar betydelsen av konkurrens, även inom järnvägssektorn, och som ökar möjligheterna att kontrollera förbrukningen av sektorns stora skattesubventioner. Såväl den svenska regeringen som företrädare för industrin måste därför engagera sig i den debatt som nu förs på kontinenten för att öka sannolikheten att en

välståndsförbättrande politik etableras.

Men exemplet från transportsektorn belyser också ett generellt behov av ett nytt förhållningssätt. Vägen till inflytande över vår egen framtid går över ett aktivt inhemskt engagemang, initiativtagande och agendaformulering på den internationella arenan samt informationsspridning om den ståndpunkt man intagit. Det tycks mig inte bara vara i transportsektorn som man på detta sätt måste ta de nya förutsättningarna för politiskt beslutsfattande på större allvar.

JAN-ERIC NILSSON