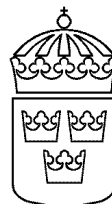


Trafikutskottets yttrande 1995/96:TU2y

EU:s regeringskonferens 1996



1995/96
TU2y

Till utrikesutskottet

Ärendet

Regeringen (Utrikesdepartementet) har i skrivelse 1995/96:30 till riksdagen lämnat en redogörelse för förberedelsearbetet inför EU:s regeringskonferens 1996 samt för vissa principiella ställningstaganden i de frågor som konferensen kan komma att behandla.

Genom beslut i kammaren den 11 december 1995 har skrivelsen hänvisats till utrikesutskottet för beredning.

Utrikesutskottet har den 30 januari 1996 beslutat bereda samtliga utskott utom utbildnings- och bostadsutskotten tillfälle att yttra sig över skrivelsen jämte motioner i de delar som har samband med resp. utskotts beredningsområde.

Transport- och kommunikationsfrågor behandlas i tre av de tretton motioner som väckts med anledning regeringens skrivelse, nämligen 1995/96:U22 av Gudrun Schyman m.fl. (v) yrkande 39, 1995/96:U25 av Olof Johansson m.fl. (c) yrkande 12 och 1995/96:U29 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) yrkande 36.

I *v-motionen* (yrkande 39) framhålls att utsläppen från trafiken är ett av EU:s största miljöproblem. Trots detta medverkar EU – betonar motionärerna – till en rad nya vägar och broutbyggnader som ökar miljöproblemen, exempelvis Öresundsbron. Därför måste Romfördragets artikel 129 om transeuropeiska nätverk ändras så att trafiksektorn åläggs ett ansvar för luftföroreningar, buller, markintrång och säkerhet. Riksdagen bör enligt motionärerna som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om transeuropeiska nätverk och miljö.

I *c-motionen* (yrkande 12) framhålls att det är nödvändigt att reformera EU:s transportpolitik för att främja en hållbar utveckling. Motionärerna anger vissa artiklar i Romfördraget och framhåller att dessa bör ändras. Sålunda bör artikel 75 ändras så att det framgår att rådet har ett ansvar för att vidta åtgärder för att utveckla miljövänligare transporter. Vidare bör varje medlemsland ges uttrycklig rätt att med åberopande av miljöskäl, enligt artikel 36, begränsa vägburna godstransporter till eller inom medlemslandets territorium. I artikel 129b bör klargöras att gemenskapen skall bidra till att

upprätta och utveckla transeuropeiska nät som främjar en hållbar utveckling. I artikel 129c bör tillföras att hänsyn skall tas till projektens ekonomiska och *miljömässiga* livskraft. Sverige bör – betonar motionärerna slutligen – också verka för att EU prioriterar en utbyggnad av den elektroniska infrastrukturen i Europa. Yrkandet är att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av att reformera EU:s transportpolitik och politiken för att utveckla transeuropeiska nät.

I *mp-motionen* (yrkande 36) framhålls att regeringen vid regeringskonferensen bör driva krav på upprättande av en EU-plan för hur miljövänliga transportsystem, som inte ger upphov till bl.a. drivhusgaser, skall kunna byggas ut som ett mellanstatligt samarbete.

Transeuropeiska nätverk

Romfördragets bestämmelser om en gemensam transportpolitik kompletterades genom Maastrichtfördraget med regler om transeuropeiska nätverk (TEN) inom transport-, telekommunikations- och energiområdena (art. 129b–129d). Gemenskapen skall ange riktlinjer omfattande mål, prioriteringar och huvudlinjer för de åtgärder som förutses när det gäller de transeuropeiska näten, och i dessa riktlinjer skall projekt av gemensamt intresse preciseras. Gemenskapen kan stödja medlemsstaternas ekonomiska satsningar på projekt av gemensamt intresse. Riktlinjerna skall antas av rådet på förslag av kommissionen och i samråd med Europaparlamentet i enlighet med det förfarande som anges i Romfördragets artikel 189b. Kommissionen har utarbetat ett riktlinjeförslag som anger kriterier för de olika *nätverken för transporter* och till vilket är fogat ett omfattande kartmaterial. I detta redovisas bl.a. väg-, järnvägs- och flygplatsprojekt i EU:s 15 medlemsstater.

Rådet har enats om att 14 TEN-projekt inom transportsektorn bör prioriteras. Bland de 14 projekten märks den fasta förbindelsen över Öresund och den s.k. Nordiska triangeln. Vidare antog rådet i september 1995 den s.k. finansieringsförordningen (Rådets förordning (EG) nr 2236). I denna finns närmare bestämmelser om hur finansiellt stöd skall fördelas till projekt av gemenskapsintresse som hör till transeuropeiska nätverk inom områdena energi, telekommunikationer och transporter. Stödformerna omfattar bidrag till utredningar (upp till 50 %), bidrag till byggnadsinvesteringar (upp till 10 %), räntesubventioner och bidrag till lånegarantiavgifter.

Rådet har också antagit en budget för år 1995 avseende projekt som finns angivna i de föreslagna riktlinjerna för TEN-projekt inom transportsektorn. Budgeten omfattar ett totalt belopp om 240 miljoner ecu (en ecu motsvarar för närvarande ca 8:70 kr) för år 1995. Rådet är enigt om att 75 % av budgeterade medel bör avsättas för de 14 prioriterade TEN-projekten. Den svenska delen av Nordiska triangeln har för år 1995 tilldelats 6,5 miljoner ecu och kust-till-kust-delen av Öresundsförbindelsen 10 miljoner ecu, med 5 miljoner ecu var för Sverige och Danmark. Härtill kommer bidrag med 2,5 miljoner ecu till några svenska utvecklingsprojekt inom flygtrafikledning.

I ingressen till ett förslag till beslut av Europaparlamentet och rådet om *riktlinjer för transeuropeiska telenät* framhålls att införandet och utvecklingen av transeuropeiska telenät syftar till att säkerställa spridningen och utbytet av information inom hela unionen. Detta sägs vara en förutsättning ”för att det skall gå att bygga upp ’informationssamhället’, vilket kommer att göra det möjligt för varje medborgare, företag och myndighet inom hela unionen att få tillgång till all slags information i sådana mängder som de behöver”. Vidare erinras i ingressen om att kommissionen har tillställt rådet en serie riktlinjer för utvecklingen av ett digitalt flertjänstnät (ISDN) såsom ett transeuropeiskt nät och om att rådet har antagit en gemensam ståndpunkt i frågan. Det framhålls också att befintliga nät, inkl. befintliga ISDN, bör utvecklas i riktning mot avancerade nät som erbjuder dataöverföringshastigheter som varierar upp till bredbandskapacitet och som kan anpassas till olika behov, särskilt multimediatjänster och multimediatillämpningar. Förverkligandet av nät för integrerad bredbandskommunikation (IBC) sägs komma att bli resultatet av denna utveckling. Vidare framhålls betydelsen av vissa inom ramen för EU-samarbetet genomförda FoU-program, avseende kommunikations- och informationsteknologi samt telematik, för de transeuropeiska telenäten.

Trafikutskottets ställningstagande

Ett genomgående tema i de motioner som väckts med anledning av regeringens skrivelse, och som rör trafikutskottets beredningsområde, är det starka betonandet av miljöaspekter i EU:s arbete inom transportsektorn. Trafikutskottet kan konstatera att miljöaspekterna vid sidan av sysselsättningspolitiken utgör frågor som regeringen prioriterar högst inför konferensen. Medborgarna runt om i Europa kräver en bättre miljö – understryker regeringen – och ett gränsöverskridande samarbete är ett oundgängligt medel för att uppnå detta mål. Skall miljöarbetet bli effektivt bör fler beslut kunna fattas med majoritet, och miljöhänsynen bör slå igenom på samtliga politikområden.

Maastrichtfördraget innebar – betonar regeringen – en förstärkning av det europeiska miljöarbetet. För att på ett effektivt sätt kunna arbeta för de områden som prioriteras av Sverige och för att kunna kombinera tillväxt med miljöhänsyn bör emellertid enligt regeringen ytterligare åtgärder vidtas i syfte att stärka såväl den gemensamma miljöpolitiken som förpliktelsen att väga in miljön vid beslut inom andra politikområden. Ett övergripande svenskt mål är att Sverige inte skall behöva sänka miljöstandarden samt att vi skall vara drivande i EU:s miljöpolitik så att nya miljöregler sätts på en så hög skyddsnivå som möjligt. Miljöreglerna bör huvudsakligen vara minimi-bestämmelser som ger länder möjlighet att gå före i miljöpolitiken. Vidare betonar regeringen vikten av att slutsatserna från FN:s miljökonferens i Rio de Janeiro år 1992 om en hållbar utveckling återspeglas i EU:s fördrag på ett tydligare sätt än i dag.

Trafikutskottet delar regeringens sålunda uttalade uppfattningar och vill

erinna om att statsministern redan i 1994 års regeringsförklaring betonade att ambitionsnivån i EU:s miljöpolitik måste höjas. I Kommunikationsdepartementets del av fjolårets budgetproposition framhölls också att medlemskapet i EU ger Sverige ökade möjligheter att påverka unionens miljöpolitik. Huvudinriktningen skulle enligt regeringen vara att medverka i utvecklingen av ett utvecklat kostnadsansvar för de olika transportslagen och att söka påverka unionen att skärpa avgaskrav för såväl personbilar som lastbilar. Det bör vidare nämnas att Kommunikationskommittén (dir. 1994:140) bl.a. har att ge förslag till hur Sverige inom ramen för EU-arbetet kan bidra till att utforma en gemensam transportpolitik (CTP) och inom arbetet med transeuropeiska nätverk verka för genomförandet av ett europeiskt miljöanpassat transportsystem.

Den gemensamma transportpolitiken behandlas i ett sommaren 1995 av kommissionen framlagt dokument med rubriken Agenda för den gemensamma transportpolitiken 1995–2000: Ett handlingsprogram för en hållbar rörelsefrihet i Europa. I dokumentets miljöavsnitt framhålls bl.a. att transportpolitiken måste innebära en avvägning mellan de växande kraven på rörelsefrihet och den markant ökade inverkan på miljön av en fortsatt utbyggnad av konventionell infrastruktur och ökande transportverksamhet.

Kommissionen har också i en nyligen publicerad s.k. grönbok redovisat en omfattande studie om möjligheterna att förbättra kollektivtrafiken i Europa. Kollektivresandet måste enligt kommissionen ges ökad prioritet för att bilismens negativa konsekvenser för vår livskvalitet och miljö skall kunna undvikas. Kommissionen bereder medlemsstaterna liksom rådet, Europaparlamentet och andra EU-organ och alla berörda intressenter tillfälle att tillstålla kommissionen sina synpunkter på grönboken senast den 31 juli 1996.

Rådet har i en s.k. gemensam ståndpunkt avseende riktlinjerna för det transeuropeiska transportnätet framhållit att medlemsstaterna vid genomförande av projekt av gemensamt intresse måste ta hänsyn till miljöskyddet genom studier av projektens inverkan på miljön i enlighet med ett rådskdirektiv om utvärdering av vissa offentliga och privata projekts inverkan på miljön och genom tillämpning av ett rådskdirektiv om bevarande av livsmiljöer samt vilda djur och växter.

Det anförda ger enligt trafikutskottets mening vid handen att arbetet inom såväl regeringen som EU har en inriktning i fråga om transporternas miljöpåverkan som synes stå i god överensstämmelse med motionärernas önskemål. Trafikutskottet finner det angeläget att regeringen vid regeringskonferensen och eljest inom EU-arbetet med kraft driver sina ståndpunkter i miljöfrågorna och tillvaratar de möjligheter härtill som skapas genom ställningstaganden av EU:s egna institutioner. Trafikutskottet förutsätter att så sker och att syftet med motionsyrkandena, i de delar de avser transporternas miljöpåverkan, härigenom kan tillgodoses.

Vad gäller den del av c-motionen som innehåller krav på att Sverige skall verka för att EU prioriterar en utbyggnad av den elektroniska infrastrukturen i Europa hänvisar trafikutskottet till vad ovan anförts om EU-arbetet med

transeuropeiska telenät. Inriktningen av detta arbete synes utskottet väl ägnad att tillgodose motionärernas krav.

1995/96:TU2y

Sammanfattningsvis anser trafikutskottet – från de synpunkter trafikutskottet har att företräda – att de i detta yttrande behandlade motionsyrkandena inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida och att de därför kan avslås.

Stockholm den 20 februari 1996

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Per Westerberg (m), Håkan Strömberg (s), Jarl Lander (s), Tom Heyman (m), Krister Örnffjäder (s), Karin Starrin (c), Hans Stenberg (s), Birgitta Wistrand (m), Kenth Skårvik (fp), Monica Green (s), Karl-Erik Persson (v), Lena Sandlin (s), Lars Björkman (m), Elisa Abascal Reyes (mp), Christina Axelsson (s) och Claes-Göran Brandin (s).

Avvikande meningar

1. Trafikutskottets ställningstagande

Karin Starrin (c) anser att utskottets yttrande i avsnitt Trafikutskottets ställningstagande bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet finner det angeläget att miljöhänsyn på det transportpolitiska området återspeglas i EU:s fördrag på ett tydligare sätt än för närvarande. C-motionen innehåller – till skillnad från regeringsskrivelsen – förslag härom. Regeringens alltför allmänt hållna uttalanden måste konkretiseras. Sverige bör därför enligt trafikutskottets mening vid regeringskonferensen driva krav i enlighet med de önskemål som uttalas i c-motionen. Det innebär att Sverige bör verka för sådan ändring i artikel 75 att rådet får ett ansvar för att utveckla miljövänligare transporter inom gemenskapen. Vidare bör Sverige söka se till att artikel 36 ändras så att varje medlemsstat ges uttrycklig rätt att begränsa vägburna godstransporter till eller inom sitt territorium, med åberopande av miljöskäl. Som framhålls i c-motionen bör också i artikel 129b klargöras att gemenskapen skall bidra till att upprätta och utveckla transeuropeiska nät som främjar en hållbar utveckling. Och av artikel 129c bör framgå att hänsyn skall tas till projektens inte bara ekonomiska utan också miljömässiga livskraft. Slutligen anser trafikutskottet – i likhet med de motionärer som står bakom c-motionen – att Sverige bör verka för att EU prioriterar en utbyggnad av den elektroniska infrastrukturen i Europa.

Trafikutskottet tillstyrker sålunda för sin del yrkande 12 i c-motionen. Ge-

nom detta ställningstagande torde syftet med yrkande 39 i v-motionen få anses delvis tillgodosett. Yrkande 36 i mp-motionen avstyrker trafikutskottet för sin del.

1995/96:TU2y

2. Trafikutskottets ställningstagande

Karl-Erik Persson (v) anser att utskottets yttrande i avsnitt Trafikutskottets ställningstagande bort ha följande lydelse:

Som framhålls i v-motionen medverkar EU till en rad nya väg- och brobyggnader, exempelvis Öresundsbron, som ökar miljöproblemen.

För trafikutskottet framstår det som självklart att miljöhänsynen bör slå igenom på samtliga politikområden och att slutsatserna från FN:s miljökonferens i Rio de Janeiro år 1992 om en hållbar utveckling bör återges i EU:s fördrag. En annan fördragsändring som trafikutskottet förordar är den i v-motionen (yrkande 29) föreslagna att artikel 129 om transeuropeiska nätverk utformas så att det klart framgår att trafiksektorn har ett ansvar för luftföroreningar, buller, markintrång och säkerhet.

Trafikutskottet tillstyrker sålunda för sin del yrkande 29 i v-motionen. Genom detta ställningstagande torde syftet med yrkande 12 i c-motionen få anses delvis tillgodosett. Yrkande 36 i mp-motionen avstyrker trafikutskottet för sin del.

3. Trafikutskottets ställningstagande

Elisa Abascal Reyes (mp) anser att utskottets yttrande i avsnitt Trafikutskottets ställningstagande bort ha följande lydelse:

För att klara framtida krav på goda kommunikationer behövs ett samarbete närliggande stater emellan. Med tanke på att trafiken, och då särskilt den vägburna, står för en stor del av miljöpåfrestningarna, måste stora hänsyn tas till miljön då infrastrukturprojekt planeras. Trafikutskottet delar den i mp-motionen uttalade uppfattningen att ett mellanstatligt samarbete bör inledas för att inom EU upprätta en plan för miljövänliga transportsystem. Regeringen bör inför regeringskonferensen verka för detta.

Med det anförda tillstyrker trafikutskottet för sin del yrkande 36 i mp-motionen. Yrkande 12 i c-motionen och yrkande 29 i v-motionen avstyrker trafikutskottet för sin del.

Särskilt yttrande

Per Westerberg (m), Tom Heyman (m), Birgitta Wistrand (m), Kenth Skårvik (fp) och Lars Björkman (m) anför:

Miljöfrågorna i EU:s arbete inom transportsektorn är enligt vår mening av utomordentligt stor betydelse. Vi har med förvåning noterat att regeringen i sin skrivelse inte ägnar dessa frågor någon särskild uppmärksamhet. Vi förutsätter dock självfallet att regeringen vid regeringskonferensen aktivt verkar för att främja miljöhänsyn i EU:s arbete med transportfrågor.

1995/96:TU2y

Gotab, Stockholm 1996