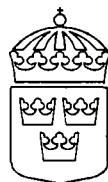


# Trafikutskottets yttrande

1993/94:TU4y

Ändringar av avtalet om Europeiska  
ekonomiska samarbetsområdet (EES-avtalet)  
m.m.



1993/94  
TU4y

---

## Till utrikesutskottet

Utrikesutskottet har den 14 april 1994 berett samtliga övriga utskott tillfälle att senast den 3 maj 1994 avge yttrande över proposition 1993/94:203 om ändringar av EES-avtalet m.m. i de delar som har samband med resp. utskotts beredningsområde jämte motioner. Trafikutskottet avger med anledning härav följande yttrande.

### 1. Trafikutskottets yttrande år 1992 om godkännande av EES-avtalet

I sitt yttrande 1992/93:TU1y den 31 augusti 1992 över proposition 1991/92:170 om godkännande av EES-avtalet tillstyrkte utskottet för sin del ett sådant godkännande. Utskottet framhöll bl.a. vikten av att transportföretagen i Sverige och andra europeiska länder får arbeta under så likvärdiga villkor som möjligt. I sammanhanget påpekades "att EES-avtalet synes ägnat att i betydande utsträckning säkerställa det år 1988 fastställda förhandlingsmålet — likvärdiga villkor för utförande av de internationella transporterna för svenska och andra länders transportföretag." I fråga om de nationella transporterna konstaterade utskottet att det av EG självt uppsatta målet att till år 1992 nå en fri inre transportmarknad inte till alla delar hade uppnåtts. Som exempel angavs att cabotage i full utsträckning inom EG-staterna inte skulle införas för vare sig luftfarten eller sjöfarten och kanske inte heller för lastbilstrafiken i och med att den inre marknaden trädde i kraft den 1 januari 1993. (Cabotage innebär rätt att utföra inrikes transporter med transportmedel som är registrerade utomlands.)

I yttrandet erinrades vidare om att EES-avtalet inte omfattade rättsakter som hade antagits av EG efter den 31 juli 1991. Efter den tidpunkten och fram till i juni år 1992 hade man inom EG — framhöll trafikutskottet — antagit rättsakter, eller fattat beslut om sådana, som var av betydelse för att ytterligare liberalisera transportmarknaden.

## 2. Tilläggsavtal till EES-avtalet enligt propositionen

1993/94:TU4y

Av den nu aktuella propositionen framgår att EG under tiden den 1 augusti 1991—den 31 december 1993 antagit närmare 500 rättsakter av betydelse för EES-avtalet. Den genom avtalet upprättade gemensamma EES-kommittén har den 21 mars 1994 fattat beslut om att ändra EES-avtalets bilagor så att dessa rättsakter integreras i avtalet. Avsikten är att det tilläggsavtal som dessa och vissa andra ändringar innebär skall träda i kraft den 1 juli 1994. En förutsättning härför är dock att de avtalsslutande parterna dessförinnan till EES-kommittén anmäler att de konstitutionella kraven har uppfyllts. Om så inte sker, kommer tilläggsavtalet att träda i kraft senare enligt närmare bestämmelser i artikel 103 i EES-avtalet.

## 3. Propositionens huvudsakliga innehåll såvitt avser Kommunikationsdepartementets verksamhetsområde

Bland de nytilkomna rättsakterna märks — framhålls det inledningsvis i det avsnitt av propositionen som avser Kommunikationsdepartementets verksamhetsområde — de som behandlar cabotage. Regler om sådant marknadstillträde har enligt propositionen antagits inom EG för vägtransporter, transporter på sjöar och floder, sjöfart och luftfart. Avsnittet innehåller i övrigt huvudsakligen en uppräkningslista av de för transport- och kommunikationsområdet relevanta rättsakterna med angivande av de åtgärder som kan komma att krävas för att de skall kunna införlivas med svensk rätt. I flertalet fall bedöms sådana åtgärder kunna underlåtas, eftersom Sverige redan uppfyller rättsakternas krav, eller kunna vidtas genom regeringsförordning, alternativt myndighetsföreskrifter. I vissa fall krävs dock lagstiftning.

Framställningen omfattar fem huvudavsnitt med rubrikerna Tekniska föreskrifter, standarder, provning och certifiering, Teletjänster, Transporter, Konkurrens samt Hälsa och säkerhet i arbetet. Inom transportavsnittet, som intar en dominerande plats i framställningen, synes det delavsnitt som avser vägtransporter vara av särskilt intresse mot bakgrund av vad utskottet anförde i sitt ovan nämnda yttrande år 1992.

Under rubriken Tillträde till marknaden (varor) i sistnämnda delavsnitt nämns *rådets förordning (EEG) nr 881/92 av den 26 mars 1992 om tillträde till marknaden för godstransporter på väg i den europeiska gemenskapen till eller från en medlemsstat eller i transit genom en eller flera medlemsstater*. Förordningen inför — framhålls det i propositionen — ett system med gemenskapstillstånd för godstransporter mellan medlemsstaterna utan kvantitativa restriktioner. Med ändring och anpassning enligt tilläggsavtalet avses den införlivas med svensk rätt dels genom ändring i yrkestrafiklagen (1988:263), dels genom en regeringsförordning. Regeringen säger sig ha för avsikt att återkomma till riksdagen i frågan.

Under rubriken Tillträde till marknaden (varor) nämns bl.a. också *rådets förordning (EEG) nr 3118 av den 25 oktober 1993 om förutsätt-*

*ningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter i en medlemsstat där de inte är etablerade.* Rättsakten innebär att cabotage i en till en början begränsad omfattning får bedrivas inom EES-området. Fr.o.m. den 1 juli 1998 tillåts cabotage i full utsträckning.

I ett avsnitt av propositionen om civil luftfart framhålls att vissa rättsakter har tillkommit som nästan alla redan har införlivats med svensk rätt till följd av avtalet mellan Sverige, Norge och EEG om civil luftfart. Detta avtal, i det följande benämnt "luftfartsavtalet", syftar till att på luftfartsområdet ge Sverige och Norge samma ställning i förhållande till EG som Danmark. De viktigaste av de nya rättsakterna ingår i EG:s tredje luftfartspaket, som behandlades i proposition 1992/93:202 om ändring av luftfartsavtalet (bet. TU32, rskr. 444). Genom att rättsakterna nu tas med i tilläggsavtalet till EES-avtalet utvidgas det tredje luftfartspaketets geografiska tillämpningsområde till att omfatta hela EES-området. Lufttrafikföretag med säte inom detta område får härigenom rätt att fritt bedriva kommersiell luftfart mellan de flygplatser inom området som är öppna för civil luftfart. Rätten till cabotage införs dock stegvis för att den 1 april 1997 bli i princip obegränsad.

Luftfartsavtalet förutsätts upphöra att gälla den dag EES-avtalet innehåller de bestämmelser som också ingår i luftfartsavtalet och båda avtalen sålunda omfattar samma regler på luftfartens område. Detta kommer att ske genom att tilläggsavtalet till EES-avtalet träder i kraft. Då bör — enligt vad som förutskickades i det nämnda riksdagsbeslutet med anledning av proposition 1992/93:202 — lagen (1992:138) om tillämpning av avtal mellan Sverige, Norge och EEG om civil luftfart upphöra att gälla. Detsamma gäller vissa bestämmelser i luftfartslagen (1957:297).

Mot bakgrund av det anförda föreslår regeringen en lag om upphävande av 1992 års lag och en lag om ändring i luftfartslagen, som båda bör träda i kraft den dag regeringen bestämmer.

Under rubriken Transport på inre vattenvägar och underrubriken Tillträde till marknaden nämns *rådets förordning (EEG) nr 392/91 av den 16 december 1991 om förutsäuingar för transportföretag att utföra inrikes transporter av gods eller passagerare på inre vattenvägar i en medlemsstat där de inte är hemmavarande.* Förordningen bör enligt propositionen införlivas med svensk rätt genom en regeringsförordning. Rådets förordning blir dock inte tillämplig beträffande Sverige förrän vi har tillgång till EU:s inre vattenvägar på samma villkor som medlemmarna i EU. Detta blir fallet först sedan en uppgörelse nåtts om sjöfarten på Rhen, som styrs av en särskild konvention. Åtgärder för införlivande av rättsakten bör därför anstå tills vidare.

Den ovan nämnda uppgiften att de nu aktuella ändringarna i EES-avtalet omfattar cabotage på sjöfartsområdet är, enligt vad utskottet under hand inhämtat från regeringskansliet, felaktig. Den förklaras av att den rättsakt som reglerar cabotagerätten för EU:s medlemsstater på tillskyndan från EU-sidan i slutskedet av förhandlingarna om tilläggsavtalet oväntat undantogs från dettas tillämpningsområde. I sammanhanget bör nämnas att cabotagerätten enligt rättsakten i fråga för

närvarande är begränsad. Avsikten är dock att begränsningarna skall avvecklas gradvis för att helt upphöra den 1 januari 2004.

1993/94:TU4y

#### 4. Motionen

I motion 1993/94:U11 (v) yrkas att riksdagen avslår propositionen (yrkande 1). Vidare framhålls bl.a. (yrkande 2) att regeringen bör återkomma till riksdagen med mer lättbegripliga och pedagogiskt uppställda propositioner, som behandlar de olika rättsakterna ämnes- eller departementsvis och under sådana villkor att ledamöterna har tillgång till samtliga rättsakters text på svenska.

#### 5. Trafikutskottets ställningstagande

Regeringens förslag enligt propositionen kan sägas i huvudsak innebära att riksdagen bör godkänna det nu aktuella tilläggsavtalet till EES-avtalet. Utskottet anser att de skäl som det år 1992 anförde till stöd för ett svenskt godkännande av EES-avtalet även gäller tilläggsavtalet. I det ursprungliga avtalet saknades den nu redovisade rättsakten om "tillträde till marknaden för godstransporter på väg i den europeiska gemenskapen till eller från en medlemsstat eller i transit genom en eller flera medlemsstater". Genom rättsaktens införlivande med tilläggsavtalet — och dettas ikraftträdande — utvidgas tillämpningsområdet för de villkor som nu gäller för den gränsöverskridande lastbilstrafiken inom EU-området till att gälla hela EES-området. Därmed tas ett viktigt steg på vägen i riktning mot en alltmer liberaliserad, europeisk transportmarknad. Utvidgningen synes utskottet tillgodose ett väsentligt önskemål hos den svenska åkerinäringen.

Utskottet kan konstatera att EU ännu inte till alla delar nått det till år 1992 uppställda målet — en fri inre transportmarknad. Den från principiella och praktiska synpunkter betydelsefulla cabotagerätten gäller sålunda ännu inte i full utsträckning för vare sig luftfarten, sjöfarten eller godstransporterna på väg. Sådan rätt införs emellertid gradvis för alla dessa transportslag och avses komma att gälla utan inskränkningar inom överskådlig tid. Den utveckling av cabotagerätten som skett kommer — utom såvitt avser sjöfarten, däri inbegripet transporterna på inre vattenvägar — genom tilläggsavtalet hela EES-området till del.

Med det anförda tillstyrker utskottet för sin del att riksdagen godkänner tilläggsavtalet till EES-avtalet. Utskottet delar den i v-motionen uttalade uppfattningen att regeringens redogörelser för riksdagen om de europeiska integrationsfrågorna kan förbättras så att t.ex. innebörd och konsekvenser av olika rättsakters införlivande med svensk rätt anges mer fullständigt än i föreliggande proposition. Utskottet, som förutsätter att fortsättningsvis så sker, anser emellertid att Sverige bör söka medverka till att tilläggsavtalet träder i kraft vid den avsedda tidpunkten, den 1 juli 1994. Något sådant uppskov som ett bifall till motion 1993/94:U11, yrkandena 1 och 2, skulle innebära, kan utskottet

därför för sin del inte förorda. Utrikesutskottet bör sålunda avstyrka dessa motionsyrkanden. Slutligen tillstyrker utskottet för sin del att riksdagen antar regeringens förslag till lag om upphävande av 1992 års lag om tillämpning av det nämnda luftfartsavtalet mellan Sverige, Norge och EEG samt till lag om ändring i luftfartslagen.

Stockholm den 5 maj 1994

På trafikutskottets vägnar

*Sven-Gösta Signell*

I beslutet har deltagit: Sven-Gösta Signell (s), Rolf Clarkson (m), Sten Andersson i Malmö (m), Kenth Skårvik (fp), Sten-Ove Sundström (s), Elving Andersson (c), Bo Nilsson (s), Jan Sandberg (m), Anita Jönsson (s), Lars Svensk (kds), Kenneth Attefors (nyd), Jarl Lander (s), Ines Uusmann (s), Ulrica Messing (s) och Birgitta Wistrand (m).

Från Vänsterpartiet, som inte företräds av någon ordinarie ledamot i utskottet, har suppleanten Karl-Erik Persson (v) närvarit vid den slutliga behandlingen av ärendet.

## Meningsyttring av suppleant

*Meningsyttring får avges av suppleant från Vänsterpartiet, eftersom partiet inte företräds av ordinarie ledamot i utskottet.*

Karl-Erik Persson (v) anför:

Som framhålls i motion 1993/94:U11 (v) är det angeläget att EES-avtalets beslutsmekanismer är godtagbara från demokratisk synpunkt. Den beslutsordning som förutsätts för godkännande av det nu föreliggande tilläggsavtalet till EES-avtalet uppfyller inte detta krav. Riksdagen bör därför avslå propositionen och ge regeringen i uppdrag att komma tillbaka till riksdagen med mer lättbegripliga och pedagogiskt uppställda propositioner, som behandlar de olika rättsakterna ämnes- eller departementsvis och under sådana villkor att ledamöterna i god tid har tillgång till samtliga rättsakters text på svenska. Vidare bör utrikesutskottet tillstyrka yrkande 3 i motion 1993/94:U11 (v) om att regeringen bör verka för att riksdagen på ett bättre sätt än för närvarande integreras i EES-samarbetets beslutsmekanism.

