



# Berättelse om verksamheten i Europeiska unionen under 2002

---

## Till utrikesutskottet

Utrikesutskottet har berett bl.a. trafikutskottet tillfälle att yttra sig över regeringens skrivelse 2002/03:60 *Berättelse om verksamheten i Europeiska unionen under 2002* och följdmotioner samt vissa motioner från allmänna motionstiden hösten 2002.

Detta yttrande skall i första hand ses som en återspeglning av vissa frågor som omnämns i regeringens skrivelse och som faller inom trafikutskottets beredningsområde. Därmed är detta yttrande inte någon heltäckande redogörelse för trafikutskottets synpunkter på EU:s transport- och kommunikationspolitik.

## 1 Trafikutskottets arbete med EU-frågor

Trafikutskottet är ett av de utskott inom riksdagen som har störst befattning med EU-frågorna, bl.a. med avseende på antalet remitterade kommissionsförslag och fakta-PM. Beredningen av såväl propositioner som motioner har också i många fall en stark EU-dimension. Utskottets EU-arbete innefattar kontakter inte bara med Regeringskansliet utan även med EU:s institutioner. Ett uttryck för det sistnämnda är det studiebesök i Bryssel som trafikutskottet genomförde i januari 2003.

Vidare har en arbetsgrupp upprättats inom trafikutskottet för beredningen av vissa EU-relaterade frågor inom utskottets område. Arbetsgruppen består av en företrädare för varje riksdagsparti. En konkret uppgift är att utarbeta underlag till yttranden till andra utskott eller EU-nämnden. Mer löpande innebär uppgiften att behandla fakta-PM som underlag för eventuella ställningstaganden från trafikutskottets sida. Arbetsgruppen avses också få en roll att – inför de återkommande mötena i EU-frågor med företrädare för Näringsdepartementet – överväga vilka frågor som särskilt bör redovisas för trafikutskottet. Långsiktigheten i arbetet kommer att betonas genom att särskild vikt läggs vid att behandla regeringens förslag till svenska prioriteringar

på transport- och kommunikationsområdena inför kommande ordförandeskap och hur de förhåller sig till respektive ordförandeskaps prioriteringar.

I sammanhanget kan vidare nämnas att fem av utskottets suppleanter också är suppleanter i EU-nämnden.

## 2 Allmänna synpunkter på skrivelsen

Inledningsvis vill trafikutskottet framhålla att skrivelsen, Årsboken om EU, alltmer finner sin form och får ökad användbarhet som underlag för riksdagens bedömning av EU-arbetet. Trafikutskottet vill emellertid lyfta fram några frågor som bör uppmärksammas inom ramen för det fortsatta utvecklingsarbetet i syfte att skapa en mer tillgänglig och användbar redovisning.

En viktig utgångspunkt är att skrivelsen riktas till riksdagen. På ett enhetligt och strukturerat sätt borde då *samarbetet mellan regeringen och riksdagen* beskrivas, inte bara i de mer allmänna termer som görs i inledningen till själva skrivelsen utan mer konkret i fråga om de enskilda rådskonstellationerna och ärendena. I del 6, Konkurrenskraftsfrågor, finns en inledande redovisning av kontakterna med EU-nämnden och näringsutskottet (skr. s. 188). Någon motsvarande redogörelse finns inte i del 7, Transport, telekommunikation och energi. Rent allmänt skulle skrivelsen tjäna på att hållas i en *mer enhetlig struktur*, så att alla de aspekter som bör redovisas för riksdagen återkommer under alla rubriker. Fakta-PM med den numera väl strukturerade uppställningen kan, menar trafikutskottet, tjäna som en förebild i detta avseende.

Vidare efterlyser trafikutskottet under varje ämnesrubrik en inledande, mycket kortfattad *bakgrundsbeskrivning*. I vissa fall synes framställningen i alltför hög grad ha förutsatt att läsaren redan är väl förtrogen med ämnet och hela processen. Det är alltså önskvärt med ett arbetssätt som tar sikte på målgruppen och dess förutsättningar. I bakgrundsbeskrivningen bör ingå en beskrivning av det gällande svenska systemet och hur detta kan komma att påverkas vid ett beslut på EU-nivå. Visserligen har oftast en sådan beskrivning lämnats i t.ex. fakta-PM och ministerrådspromemorior, men det är angeläget att Årsboken om EU kan läsas som ett självständigt aktstycke.

Den *språkliga dräkten* är något ojämn. I vissa fall framstår texten som en obearbetad översättning från ett annat språk, exempelvis engelska. Det gör texten otymplig – ibland inte helt begriplig – och minskar användbarheten för läsaren.

För viktigare frågor bör också lämnas en redovisning av den *svenska ståndpunkten* – dvs. den som har intagits av regeringen i samråd med riksdagen (jfr s. 223 i skrivelsen). Likaså bör nämnas i vilken utsträckning som hävdandet av den svenska ståndpunkten har lyckats. Enligt trafikutskottets mening är en omsorgsfull resultatredovisning en oundgänglig del i riksdagens arbete, även när det gäller EU-relaterade frågor. Skrivelsen bör alltså inte enbart ses som en historisk återblick, utan den bör framför allt utgöra en

grund för fortsatta överväganden i samarbetet mellan riksdagen och regeringen.

Under respektive avsnitt i det följande ger trafikutskottet exempel på den ytterligare information som är önskvärd vid den fortsatta utformningen av Årsboken om EU.

## 3 Transporter

### 3.1 Frågor som rör flera transportslag

#### *En gemensam europeisk transportpolitik*

Inledningsvis erinrar trafikutskottet om att utskottet våren 2002 till EU-nämnden avgav ett yttrande över kommissionens vitbok, *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010*. Yttrandet överlämnades herefter till regeringen för beaktande. Utskottet konstaterar att regeringen i skrivelsen inte har omnämnt detta yttrandet, än mindre har redovisat i vilka avseenden som regeringen har tagit fasta på utskottets synpunkter.

När det gäller skrivelsens beskrivning av transportpolitiken vill utskottet upprepa vad som uttrycktes i det nyssnämnda yttrande. Utskottet vill betona vikten av utvidgningen och dess effekter i transporthänseende. Den kommer således att medföra förstärkta förutsättningar för en *nordlig dimension* i transporthänseende. Effektiva transportleder bör alltså inte bara finnas i en nord-sydlig riktning. Det finns stort behov av att godsstråk utvecklas även i östvästlig riktning med förbättrade möjligheter till effektiva transporter – t.ex. i form av tåg färjor och anslutande järnvägsförbindelser.

Såsom anfördes i trafikutskottets yttrande finns det anledning att ställa sig tveksam till vad som betecknas som ett mål i fråga om återupprättande av balansen mellan trafikslagen. Att på förhand ställa upp en *"kvotering" mellan transportslagen* som ett mål i sig innebär att man bortser från att förutsättningarna för de olika transportslagen skiljer sig mycket mellan olika medlemsländer och regioner. Det mest ändamålsenliga är alltså att förutsättningar skapas som innebär att en hållbar utveckling nås där olika transportslag utnyttjas på ett samhällsekonomiskt lämpligt sätt. Utskottet anser alltså att syftet med åtgärderna beträffande järnvägen bör vara att nå en optimal användning av infrastrukturen och en modernisering av tjänsterna liksom ett trygghet av säkerheten.

#### *Trafikens verkliga kostnader*

Utskottet vill betona vikten av att priset för transporter bör inkludera alla de kostnader som uppstår, inklusive kostnader för externa effekter såsom påverkan på miljön. Åtgärder för ökad harmonisering och rättvisande prissättning inom transportområdet är därför angelägna. Utskottet ser positivt på det ar-

bete som nu pågår inom EU i syfte att nå en ökad enhetlighet i detta avseende. Enligt utskottets mening är det angeläget att – inom ramen för den fortsatta resultatuppföljningen av verksamheten inom EU – en närmare redogörelse lämnas över insatser i syfte att utveckla ett gemensamt transportpolitiskt kostnadsansvar på europeisk nivå. I sammanhanget kan erinras om att Sverige enligt 1998 års transportpolitiska beslut inom EU bör arbeta för en reformerad lagstiftning och ökade möjligheter att använda ekonomiska styrmedel för att gynna utvecklingen och introduktionen av miljövänliga och trafiksäkra fordon.

#### *TEN-T*

I skrivelsen redovisas revideringen av riktlinjerna för de europeiska näten på transportområdet (TEN-T) samt förslaget om ändring av den s.k. finansieringsförordningen. Det omtalas vidare att rådet behandlat frågan om riktlinjer och prioriterade projekt, senaste gången i oktober 2002. Utskottet noterar emellertid att det i avsnittet inte återfinns någon redovisning av hur de svenska projekten har drivits av regeringen eller hur dessa projekt har behandlats vid rådets behandling av prioriteringarna. Detta gäller särskilt vägnätet, som omfattades av flera svenska utbyggnadsprojekt. Vidare är Nordiska triangeln ett angeläget projekt. Utskottet utgår från att regeringen fortsättningsvis tar upp dessa frågor som en stående punkt i sin redovisning i Årsboken om EU.

Enligt utskottets mening är det angeläget att Sverige inom EU verkar för att de europeiska transportnätverken utvecklas till transportkorridorer som på ett effektivt sätt kan knyta länderna inom EU och angränsande områden närmare varandra. För uppbyggnaden av ett väl fungerande, gränslöst transportsystem har tidigare en inriktning varit att utveckla nord-sydliga transportkorridorer i Europa. Utvidgningen av EU mot östra Europa och framhävandet av en nordlig dimension ställer delvis nya krav på att erbjuda goda transitförbindelser i internationell samverkan. Det är därför angeläget att den fortsatta resultatuppföljningen av arbetet på området avspeglar de insatser som Sverige genomför för att denna vidgade syn på ett ändamålsenligt sätt kan komma landet till godo.

I sammanhanget vill trafikutskottet också understryka att det i ökad utsträckning är nödvändigt att komplettera det nationella perspektivet i infrastrukturpolitiken med ett länderövergripande perspektiv.

#### *Hållbar utveckling*

Inledningsvis anser trafikutskottet att avsnittet under denna rubrik borde ha kompletterats med en mer samlad och överskådlig redovisning av transporternas miljömässiga effekter. Transporterna utgör ju en betydande källa till miljöförstöring och EU är det för Sverige viktigaste samarbetsorganet för att driva dessa frågor. Trafikutskottet vill framhålla vikten av att Sverige understöder arbetet med hållbara transporter. Emellertid ges läsaren av skrivelsen intrycket att man från svensk sida inte har varit drivande i dessa frågor. Frå-

gan om biodrivmedel finns visserligen redovisad, men många av de övriga delarna saknas. Ett exempel är att det sjätte miljöhandlingsprogrammet inte synes vara tillräckligt explicit inriktat mot transporter, även om klimatfrågan utgör ett av fyra prioriterade områden. Även på detta område saknar utskottet en konkret redovisning av den svenska regeringens ansträngningar och vad dessa resulterat i.

### *Galileo*

Galileoprojektet är, som framgår av skrivelsen, ett europeiskt satellitnavigeringssystem avsett att vara i drift år 2008. En utförlig redovisning av detta och av utvecklingen under år 2002 lämnas av regeringen. Det hade, menar utskottet, varit av värde med en komplettering med en beskrivning av den nytta som förväntas komma ut av projektet, inte minst för svenskt vidkommande.

### *Marco Polo*

Marco Polo är benämningen på ett bidragssystem för att förbättring av gods-transportsystemets miljöprestanda. Även beträffande denna del i skrivelsen hade det varit värdefullt med en något mer fyllig redovisning; inte minst när det gäller hur frågorna om tröskelvärden och budget har behandlats av regeringen.

## **3. 2 Vägtransporter**

### *Vägtrafiksäkerhet*

Trafikutskottet har i sitt yttrande över vitboken, *Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010*, särskilt betonat trafiksäkerhetsfrågornas betydelse. Utskottet framhöll bl.a. att det är angeläget med en hög ambitionsnivå på trafiksäkerhetsområdet även på EU-nivå och välkomnade därför kommissionens aviserade planer på ett gemensamt operativt mål om en halvering av antalet trafikdödade inom unionen fram till år 2010.

Enligt utskottets mening finns det en mångfald av åtgärder som ännu inte utnyttjats på EU-nivå. Alltjämt finner utskottet att de mest kostnadseffektiva åtgärderna är de som avser alkohol- och drogpåverkan, hastighetsanpassning och bilbältesanvändning. Såvitt gäller åtgärder mot alkoholpåverkan finns skäl att hänvisa till de goda svenska erfarenheterna av alkoholås och som nu mynnat ut i att riksdagen nyligen har fattat beslut om en utvidgning av försöksverksamheten till att omfatta flera förarbehörigheter och även yrkesmässig trafik. Försöksverksamheten kommer också – från att endast ha omfattat vissa län – kunna bedrivas i hela landet. Enligt utskottets bedömning kan även ett system med elektroniska körkort ge väsentliga bidrag till trafiksäkerheten. Elektroniska körkort är försedda med mikrochips med olika funktioner. En sådan funktion kan vara en koppling till ett elektroniskt säkerhetssystem i bilen. Härigenom går det att tekniskt omöjliggöra olovlig körning, t.ex. av personer som fått sitt körkort återkallat på grund av rattfylleri.

Med hänsyn till trafiksäkerhetsfrågornas centrala betydelse ser trafikutskottet det som angeläget att redovisningen fortsättningsvis mer tydligt avspeglar hur Sverige som en ledande nation på trafiksäkerhetsområdet agerar inom EU-arbetet.

#### *Harmonisering av fordonsbestämmelser m.m.*

Trafikutskottet anser att harmonisering av fordonsbestämmelser är en betydelsefull åtgärd för att skapa en effektiv europeisk fordonspark, där tillverkare inte tvingas beakta en stor mängd nationella regleringar. Samtidigt kan det finnas en risk att harmoniserings- och regelarbetet överarbetas till förfång för teknisk utveckling och marknadsanpassning. Det kan alltså i vissa fall finnas skäl för restriktivitet vid harmonisering av andra krav än sådana som uteslutande gäller säkerhet. Ett exempel i fråga om de nya bestämmelserna om bussar gäller ett gemensamt krav på innerbelysning. Såsom påpekas banar enhetliga regler väg för produktion i större serier. Vad som å andra sidan kan tala för harmoniserade krav, är att sådana krav kan tänkas minska behovet av ytterligare – många gånger mycket specifika och långtgående och därmed kostnadsdrivande – krav vid trafikhuvudmännens och andras upphandling. Det är givetvis viktigt att tillåta sådan variation i utbudet att inte en ändamålsenlig produktutveckling hämmas.

Verksamheten med amatörbyggda och ombyggda fordon är ett annat område som berörs av harmoniseringsarbetet. Trafikutskottet vill påminna om riksdagens uttalande om regler som underlättar verksamheten med sådana slags fordon (bet. 2001/02:TU13, rskr. 2001/02:280). Denna företeelse är lika utbredd i övriga Europa som i Sverige och de EG-regler som arbetas fram är anpassade för den industriella fordonstillverkningen och inte för detta slags hobbyverksamhet. Utskottet sade sig emellertid se positivt på verksamheten och ansåg att regeringen borde verka för att även fordon av detta slag beaktas i samband med arbetet med gemenskapsreglerna och att hittillsvarande problem därmed kan lösas långsiktigt. Enligt trafikutskottets mening är det mot denna bakgrund angeläget att denna fråga följs upp genom fortsatta resultatbeskrivningar.

#### *Ny typ av digitala färdskrivare*

Trafikutskottet noterar vidare vad regeringen redovisat om en ny typ av digitala färdskrivare med information om fordonet och om förarens körning. Utskottet ser positivt på att sådana har utvecklats och inom en inte alltför avlägsen framtid kommer att sättas in i alla nytillverkade bussar och tunga lastbilar inom EU. Från trafiksäkerhetssynpunkt är detta angeläget då åtgärden syftar till att det skall bli färre överträdelser av regelsystemet för kör- och vilotider. Kan färdskrivaren bidra till att olyckorna med tunga fordon minskar är mycket vunnet. Förare som kör för länge kan vara en säkerhetsrisk; under senare tid har särskilt trötthet identifierats som en viktig olycksorsak. Ytterligare en positiv effekt av digitala färdskrivare är att konkurrensen i branschen kan bli mer rättvis.

### 3.3 Järnvägsfrågor

#### *Avregleringsarbetet*

Utskottet delar uppfattningen om behovet av en reformerad järnvägssektor inom Europa. Konkurrens och utveckling är viktiga för att sektorn skall kunna fungera.

I detta sammanhang vill utskottet emellertid peka på de problem som kan uppkomma i samband med avreglering. Erfarenheterna på många områden – inte minst transportområdet – visar att det krävs såväl insikter om effekterna som en omsorgsfull planering av hur avregleringen skall genomföras. Avreglering – såsom en del av arbetet för en uthållig utveckling av transportsystemet – kräver ett långsiktigt och förutseende förhållningssätt. Det handlar även om hur upphandlingar genomförs. Utskottet anser det således angeläget att man – såväl på EU-nivå som nationellt – kan finna former för en effektiv avreglering utan skadliga bieffekter i fråga om regional balans eller andra transportpolitiska delmål. För järnvägsföretagen är vidare entydiga och klara regler en nödvändighet för att avregleringen skall kunna fungera i verkligheten och för att alla berörda företag skall kunna konkurrera på samma villkor. En viktig del av arbetet består i spridande av de goda exemplen.

### 3.4 Sjöfart

#### *Sjösäkerhet och sjöfartsstöd*

I samband med diskussioner om sjösäkerhet förekommer frågan om s.k. bekvämlighetsflaggade fartyg. Trafikutskottet har tidigare betonat vikten av en ändamålsenlig definition av begreppet bekvämlighetsflagg. Enligt utskottets mening är det viktiga att regelsystemet – syftande till bl.a. ökad sjösäkerhet och motverkande av social dumpning – är enhetligt och gällande för all sjöfart inom gemenskapen, oavsett i vilket land som fartyget är registrerat. Såsom trafikutskottet har framhållit i skilda sammanhang, bl.a. i sitt yttrande till miljö- och jordbruksutskottet om Östersjön som särskilt känsligt havsområde (2002/03:TU1y) liksom i sitt betänkande om sjösäkerhet (bet. 2002/03:TU5), är krav på dubbelskrov inte den enda lösningen på problemet vid haverier av oljetankfartyg. Trafikutskottet vill framhålla vikten av att Sverige – även inom ramen för samarbetet inom EU – agerar aktivt för att Östersjöns vatten skyddas i fråga om risker vid bl.a. frakter med oljetankfartyg.

Frågan om bekvämlighetsflagg har också anknytning till likvärdiga konkurrensförutsättningar inom sjöfarten. I detta sammanhang vill utskottet erinra om sin uppfattning, senast uttryckt hösten 2001 (bet. 2001/02:TU1 s. 67), nämligen att utskottet förutsätter att regeringen inom EU verkar för en ordning som säkerställer största möjliga konkurrensneutralitet.

### *Hamndirektivet*

Regeringen redovisar att en politisk överenskommelse om direktivet för tillträdet till marknaden för hamntjänster (hamndirektivet) nåddes i juni 2002. Enligt vad utskottet nu erfarit har Europaparlamentet i mars 2003 antagit ett ändringsförslag, som sammanfattningsvis går ut på skärpta krav när det gäller uppföljning av medlemsstaternas sociala och arbetsrättsliga lagstiftning.

## **3.5 Luftfart**

### *Open skies-målet*

Trafikutskottet konstaterar att EG-domstolen hösten 2002 fann att Sveriges – liksom sju andra medlemsstaters – bilaterala luftfartsavtal med USA (det s.k. open skies-avtalet) på vissa punkter strider mot EG-rätten. Kommissionen har nu givits mandat att förhandla med USA om luftfartsfrågor på gemenskapsbasis. Vidare har kommissionen – bl.a. mot bakgrund av EG-domstolens dom – föreslagit att tillämpningen av fördragets konkurrensregler utvidgas till att även omfatta luftfart mellan gemenskapen och tredjeland (KOM (2003) 91 slutlig). Bakgrunden anges vara att antalet internationella allianser och andra former av samarbetsavtal inom luftfartssektorn mellan EG-lufttrafikföretag och företag från tredjeland har ökat markant samt den ökade förändringstakten med omstruktureringar och fusioner som förväntas ske.

### *Fördelning av ankomst- och avgångstider, s.k. slottider*

Trafikutskottet vill betona att flyget är ett viktigt transportslag, såväl inom Sverige med dess struktur i fråga om geografi och boende, som för transporter till och från vårt land till följd av det nordliga läget. Flyget kan alltså ses som ett medel för upprättande av en nordlig dimension i transporthänseende. Fördelningen av slottider är ett viktigt instrument för att släppa in nya aktörer på marknaden och därmed åstadkomma en ändamålsenlig konkurrens. Den översyn av slotförordningen som pågår får, menar trafikutskottet, inte leda till diskriminering av regionalflyget i Sverige. Begränsningar i fråga om flygföretagens möjligheter att använda flygplan av viss storlek skulle exempelvis allvarligt försämra förutsättningarna för regional balans.

### *Möjligheter till utnyttjande av ryskt luftrum*

Trafikutskottet vill i detta sammanhang påminna om att en ny flygled mellan Europa och Nordostasien, den s.k. norra genvägen, nyligen har öppnats. Flygleden, som går över ryskt luftrum, förkortar restiden avsevärt. Genom flygleden skapas möjligheter till fraktflygsverksamhet med europeisk bas i Kallax Cargo flygplats utanför Luleå. De ryska myndigheterna har nyligen givit tillstånd till några europeiska flygbolag.

Enligt trafikutskottets uppfattning är det angeläget att Sverige driver denna fråga inom ramen för EU-samarbetet.



## 4 Andra frågor i skrivelsen med anknytning till transportområdet

Trafikutskottet konstaterar att skattefrågorna även inom EU i stor utsträckning har bäring på transportsektorn. Det handlar inte bara om konkurrensen mellan olika transportslag, fordonskategorier m.m. utan även om hur skattesystemet påverkar miljön och strukturen för hur ett effektivt och hållbart transportsystem skall kunna uppnås. Återigen finner utskottet emellertid att det i Årsboken om EU saknas enhetlighet när det gäller redovisning av svensk ståndpunkt, utfallet eller vilka frågor som Sverige har drivit. Inte heller anges hur den svenska regleringen förhåller sig till olika rättsakter, vare sig före eller efter deras ikraftträdande.

I sammanhanget vill utskottet betona betydelsen av att en konkurrensneutral bränslebeskattning utvecklas, för att på så sätt undvika att man tankar i det land som har lägst dieselskatt och därmed lägst literpris. Av stort intresse för ett mer rättvist skattesystem är även utvecklingen mot en kilometerbaserad fordonsbeskattning av tung trafik.

Vidare vill trafikutskottet påminna om sina uttalanden om att regeringen inom ramen för arbetet i EU bör arbeta för att främja svavelfri diesel. Det bör noteras att Sverige skulle kunna utgöra en intressant förebild genom den teknik som utvecklats i landet.

## 5 Elektroniska kommunikationer – informationsteknik och samhället

Trafikutskottet anser att de elektroniska kommunikationerna och informationstekniken har stor betydelse för samhällsutvecklingen. De påverkar vår produktionsförmåga och våra levnadsvillkor liksom möjligheterna att utveckla vår demokrati. Enskilda och myndigheter skall därför ges goda möjligheter att utnyttja den nya tekniken. Utskottet har mot denna bakgrund tidigare betonat angelägenheten av att Sverige i ett internationellt perspektiv skall ligga i framkanten av den tekniska utvecklingen. För IT-politiken har riksdagen lagt fast att Sverige som ett första land skall bli ett informations-samhälle för alla. Sverige utgör också en av världens mest framstående IT-nationer med bl.a. en stark industriell bas, hög användning av informationsteknik och en väl utbyggd infrastruktur för elektronisk kommunikation och IT.

Utskottet konstaterar att den mycket snabba tekniska utvecklingen inom området i ökad grad förutsätter ett internationellt agerande. Det är därför viktigt att Sverige inom EU aktivt driver det fortsatta utvecklingsarbetet. I detta sammanhang vill utskottet särskilt understryka behovet av insatser för att uppnå en ökad säkerhet. För att främja en ökad användning över öppna nät för företag, myndigheter och medborgare krävs väl fungerande säkerhetsfunktioner. Det handlar bl.a. om att utveckla krypteringsteknik och elektro-

niska signaturer, så att dessa blir mer allmänt tillgängliga i samhället. Därmed skapas också förutsättningar för ökad elektronisk kommunikation och elektronisk handel. Utskottet har mot denna bakgrund tidigare påpekat att tilliten till IT är en fråga som särskilt bör prioriteras i det fortsatta arbetet.

Det kan vidare nämnas att trafikutskottet avser att avge ett yttrande till EU-nämnden (2002/03:6y) med anledning av ett förslag från kommissionen om inrättande av en europeisk nät- och informationssäkerhetsbyrå (KOM (2003) 63 slutlig). En sådan regleringsmyndighet avses bidra till att säkerställa närens och informationssystemens driftskompatibilitet och därigenom förbättra den inre marknadens sätt att fungera. Byrån skall bistå kommissionen och nationella regleringsmyndigheter i frågor som rör nät- och informationssäkerhet. Utskottet konstaterar i sitt yttrande att ett IT-säkerhetsarbete på europeisk nivå är angeläget. Samtidigt anser utskottet – i enlighet med den svenska ståndpunkt som föreslås i den motsvarande fakta-PM (2002/03:FPM 53) – att medlemsstaternas inflytande i byrån måste säkras. Utskottet anser slutligen att Sverige bör komma i fråga som säte för byrån.

Utskottet vill vidare understryka vikten av uppföljning och utvärdering även på området elektroniska kommunikationer m.m. Många av besluten inom området har långsiktiga konsekvenser där beslutsfattandet delvis måste grundas på strategiska bedömningar och prognoser för framtiden. Sådana bedömningar och prognoser måste fortlöpande stämmas av mot de snabbt förändrade förutsättningar som kännetecknar det framväxande informations-samhället. Enligt utskottets mening är det mot denna bakgrund angeläget att regeringen i lämpligt sammanhang fortsättningsvis belyser, exempelvis beskrivning av olika relevanta indikatorer, hur IT-utvecklingen fortskrider inom EU och Sveriges position.

Stockholm den 13 maj 2003

På trafikutskottets vägnar

*Claes Roxbergh*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd), Per Westerberg (m), Monica Green (s), Sven Bergström (c), Jan-Evert Rådström (m), Mikael Johansson (mp), Christer Winbäck (fp), Karin Thorborg (v) och Berndt Sköldestig (s).