Trafikutskottets betänkande 1987/88:21

om Sverige och Europa (prop. 1987/88:50 bil. 1)

TU
1987/88:21

Sammanfattning

I betänkandet redovisas vissa bedömningar i den trafikpolitiska propositionen om svenska åtgärder för att uppnå en gemensam europeisk transportmarknad. Dessa bedömningar innebär främst att den svenska trafikpolitiken bör utvecklas på ett sätt som gör att den inte avviker från huvuddragen i EG:s trafikpolitik. En enhetlig trafikpolitik där Sverige framför allt i fråga om de internationella transporterna har samma regler som EG är enligt propositionen önskvärd. Detta får dock inte innebära – betonas det i propositionen – att avkall görs på väsentliga svenska intressen i fråga om miljö, säkerhet och hälsa.

I betänkandet behandlas vidare ett yrkande i en m-motion, ett yrkande i en vpk-motion och en s-motion.

Enligt m-motionen bör Sverige anpassa sig till EG:s politik i fråga om trafikpolitiken i allmänhet, luftfartspolitiken och den politik som avser den internationella lastbilstrafiken.

Enligt vpk-motionen bör svensk lagstiftning på trafikområdet ej anpassas till EG:s.

Utskottet finner syftet med yrkandet i m-motionen tillgodosett och hemställer därför att detta lämnas utan särskild åtgärd.

Vpk-yrkandet avstyrks.

Propositionens bedömningar bör riksdagen enligt utskottets mening lämna utan erinran.

S-motionen avser kör- och vilotidsregler. Dessa regler skiljer sig från varandra på vissa punkter i fråga om inhemsk landsvägstrafik, å ena sidan, och internationell landsvägstrafik, å den andra. Motionen, som närmast gäller de nationellt tillämpliga reglerna, avstyrks under hänvisning till att dessa är föremål för en översyn inom kommunikationsdepartementet.

Till betänkandet är fogat två vpk-reservationer.

1 *Riksdagen 1987/88. 15 saml. Nr 21*

Sverige och Europa

Regeringen har i kapitel 17. Sverige och Europa (s. 360–375) berett riksdagen tillfälle att ta del av vad i propositionen anförts om svenska åtgärder för att uppnå en gemensam europeisk transportmarknad.

Motionerna

1987/88:T8 av Bengt Silfverstrand och Hans Pettersson i Helsingborg (båda s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändrade arbetsvillkor för yrkesbilförare i enlighet med bilarbetstidsutredningens förslag.

1987/88:T66 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

33. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att svensk lagstiftning ej skall anpassas till EG:s.

1987/88:T89 av Carl Bildt m.fl. (m) vari yrkas

21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om anpassning till EG:s trafikpolitik.

Utskottet

Föredragande departementschefens bedömningar innebär i korthet följande.

- *Svenska åtgärder för att uppnå en gemensam europeisk transportmarknad* bör vidtas. Detta får dock inte innebära att avkall görs på väsentliga svenska intressen i fråga om miljö, säkerhet och hälsa.
- Sverige bör fortsatt verka för en liberalisering av den internationella vägtrafiken.
- Sverige bör verka för att enhetliga kör- och vilotidsregler skall gälla för den internationella landsvägstrafiken i Europa.
- Utvecklingen av den internationella kombinerade väg- och järnvägstrafiken bör stödjas.

I motion T66 (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att svensk lagstiftning ej skall anpassas till EG:s. Enligt motionärerna pågår en kampanj från Sveriges industriförbund och andra borgerliga krafter för svenskt medlemskap i EG under åberopande främst av att Sveriges halva export går till EG. Därvid försöker man sätta likhetstecken mellan EG och Europa som helhet. I verkligheten är – betonar motionärerna – EG protektionistiskt och imperialistiskt. Framtiden ligger i stället i en annan Europapolitik som förutsätter att ensidigheten ersätts av handel med större spridning. Den trafikpolitiska propositionen innebär enligt motionärerna en plädering för en anpassning och harmonisering som är ägnad att knyta vårt land allt närmare till EG:s överstatliga organ, varvid neutralitetsprincipen blir suddigare i konturen.

I motion T89 (m) erinras om att EG-länderna år 1985 enades om att en fri gods- och persontransportmarknad skall upprättas från år 1992. En sådan kommer – betonar motionärerna – att innebära en successiv avreglering och avbyråkratisering av den europeiska transportmarknaden. Det är därför av central betydelse att Sverige noga följer utvecklingen inom EG och stegvis anpassar sig till de nya förutsättningar som denna skapar.

I motionen framhålls vidare att en viss avreglering av det regionala flyget skett inom den europeiska civila luftfarten på senare år. Till en del har avregleringen syftat till att stärka resp. lands internationella flygbolag och uppkomsten av mycket starka knutpunkter för det internationella flyget. Motionärerna betonar det angelägna i att SAS i framtiden i alla avseenden kommer att accepteras som ett flygbolag inom EG och att detta ställer en rad krav både på SAS och på en anpassning av luftfartens villkor.

Vidare framhålls i motionen att en avreglering av transporter med lastbil inom EG kommer att få stor betydelse för den svenska åkerinäringen. Även på detta område är det därför – betonar motionärerna – angeläget med en anpassning av svenska regler till dem som man kan komma att enas om bland EG:s medlemsländer.

Motionärerna yrkar att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad de sålunda anfört.

Utskottet ansluter sig för sin del till föredragandens bedömning att Sverige fortsatt bör verka för en gemensam europeisk transportmarknad. Innebörden härav är – som framhålls i propositionen – en harmonisering av de europeiska ländernas regelsystem i syfte att utjämna de skiljaktigheter i fråga om konkurrensvillkoren för i första hand de internationella transporterna som för närvarande föreligger. Även enligt utskottets uppfattning ligger det i sakens natur att om harmoniseringar skall kunna genomföras måste varje land vara berett att jämka på sina resp. regelsystem. En harmonisering bör dock – vill utskottet i likhet med föredraganden understryka – inte innebära att avkall görs på väsentliga svenska intressen i fråga om miljö, säkerhet och hälsa.

Av det anförda följer att utskottet inte kan ansluta sig till den i motion T66 (vpk) uttalade uppfattningen att svensk lagstiftning på trafikområdet ej skall anpassas till EG:s. Yrkandet avstyrks följaktligen.

Vad härefter gäller det riksdagens tillkännagivande som begärs i motion T89 (m) vill utskottet framhålla följande.

I propositionen erinras om att man inom EG under åren efter 1985 fattat flera viktiga delbeslut i syfte att skapa den eftersträvade gemensamma trafikpolitiken. Tillträdet till marknaden kan dock troligen – framhåller föredraganden – inte bli fullständigt fritt. Det kommer förmodligen att finnas vissa begränsningar vad gäller åkerinäringen men framför allt i fråga om luftfarten. Gentemot dagsläget kommer dock skillnaderna att vara betydande.

Mot denna bakgrund betonar föredraganden det angelägna i att den svenska trafikpolitiken utvecklas på ett sätt som gör att den inte avviker från huvuddragen i EG:s politik. Mycket talar dock enligt föredraganden för att

EG-staterna inte kommer att kunna hålla tidsplanen att nå en fri inre transportmarknad år 1992. Inom ett antal områden kommer med all säkerhet förskjutningar i tid att uppstå. För svenskt vidkommande är det viktigt att de olika avtal som måste slutas med EG tidsmässigt samordnas med det faktiska förhandlingsarbetet inom EG.

Vad föredraganden sålunda anfört har inte givit utskottet anledning till erinran. Detta ställningstagande innebär att syftet med det motionsyrkande som nu är i fråga torde få anses tillgodosett i den del det avser en anpassning av den svenska trafikpolitiken i allmänhet till EG:s trafikpolitik.

Beträffande de i motion T89 (m) framförda luftfartspolitiska synpunkterna vill utskottet fästa uppmärksamheten på proposition 1987/88:66 om Sverige och den västeuropeiska integrationen, som innehåller ett avsnitt 9 Transporter och kommunikationer. I underavsnittet 9.1.4 Luftfart framhålls att SAS genom Danmarks medverkan betraktas som ett EG-flygbolag i EG-sammanhang och att de regler för luftfarten inom den gemensamma marknaden som EG kan komma att införa blir gällande för SAS linjer mellan destinationer inom andra EG-länder och Danmark. Vidare erinras om att enighet nåtts inom EG om ett "åtgärdspaket", vars regler i relevanta delar skall ta över gällande bilaterala avtal mellan medlemsländerna. Konsekvenserna av och formerna för en eventuell svensk och norsk anslutning till detta luftfartspaket eller del därav är föremål för kontinuerlig analys. Preliminära kontakter av sonderande karaktär har tagits med EG-kommissionen.

Vad sålunda anförts i proposition 1987/88:66 är enligt utskottets mening ägnat att tillgodose syftet med yrkandet i motion T89 (m) i den del det avser luftfartspolitiska frågor.

Vad slutligen beträffar den i motion T89 (m) behandlade frågan om avreglering inom EG av de internationella lastbilstransporterna vill utskottet framhålla följande.

Hur internationell lastbilstrafik får bedrivas är som regel fastställt genom bilaterala avtal. För att få genomföra en transport mellan åkarens eget land och ett annat land (direkttrafik) krävs tillstånd. Ett särskilt sådant krävs dessutom om transporten utsträcks till tredje land (tredjelandstillstånd). Vissa länder, bl.a. de viktiga genomfartsländerna Västtyskland och Frankrike, har tillståndskrav även för enbart genomfart (transittillstånd). I de bilaterala avtalen kommer man överens om ett visst antal tillstånd/körningar per år av olika slag för åkare från vardera landet. Inrikestrafik av utländska åkare – s.k. cabotage – är förbjuden i alla avtal.

I den nämnda propositionen 1987/88:66 framhålls att man inom den västeuropeiska transportministerkonferensen, CEMT, där alla västeuropeiska länder och Jugoslavien är medlemmar, har enats om att ge ett visst antal årstillstånd för internationella körningar i Europa. Antalet tillstånd uppgår till ca 500. Av dessa har Sverige fått ett 40-tal. Dessa s.k. multilaterala tillstånd ger innehavaren rätt att bedriva internationell lastbilstrafik inom hela CEMT-området – såväl direkttrafik som tredjelands- och transittrafik – utöver sådana begränsningar som de bilaterala avtalen kan innehålla.

Ett liknande system med multilaterala tillstånd men begränsade till EG-området finns inom EG, framgår det av proposition 1987/88:66. Systemet omfattar för närvarande ca 10 000 tillstånd efter en 40-procentig

höjning under sommaren 1987. Kvothöjningar skall enligt tidigare principbeslut ske årligen för att möjliggöra en i det närmaste fri marknad år 1993.

I den trafikpolitiska propositionen erinrar föredraganden om att den svenska inställningen till den internationella vägtrafiken har varit att trygga ett tillräckligt stort antal tillstånd till gagn för den svenska utrikeshandeln och svenska åkare. Hela frågan kommer dock i ett annat läge om och när EG:s inre fria transportmarknad börjar gälla. Föredraganden välkomnar för sin del en liberalisering av den internationella vägtrafiken.

Det kan dock ta lång tid – betonar föredraganden – innan alla begränsningar är avskaffade. Under mellanperioden är det väsentligt att Sverige successivt kan få ökade möjligheter till vidgade trafikrättigheter. En successiv höjning av den multilaterala CEMT-kvoten kommer om den genomförs i tillräcklig utsträckning att leda till en fri internationell transportmarknad. En sådan lösning kan dock endast komma till stånd om alla CEMT-länder intar samma ståndpunkt till frågan om en liberalisering av den internationella landsvägstrafiken som föredraganden. Med hänsyn till den osäkerhet som nu föreligger om olika nationers och även EG:s attityder i dessa frågor måste självfallet en beredskap finnas för att Sverige skall föra egna förhandlingar med såväl EG som andra europeiska länder om trafikkvoter för såväl direkttrafik som tredjelandstrafik.

Vad slutligen gäller frågan om cabotage säger sig föredraganden inte nu vara beredd att redovisa någon bestämd ståndpunkt. Olika bedömningar råder om och när cabotage kommer att tillåtas. Föredraganden vill därför avvakta den vidare utvecklingen och bättre studera vilka effekter de olika formerna av cabotage kan ge upphov till.

Vad föredraganden sålunda anfört har inte givit utskottet anledning till erinran. Detta ställningstagande innebär att syftet med yrkandet i motion T89 (m) i den del det avser den internationella lastbilstrafiken torde få anses tillgodosett.

Vad föredraganden i övrigt anfört om svenska åtgärder för att uppnå en gemensam europeisk transportmarknad har inte heller givit utskottet anledning till erinran.

Sammanfattningsvis finner utskottet att riksdagen bör avslå motion T66 (vpk) yrkande 33, lämna motion T89 (m) yrkande 21 utan särskild åtgärd – eftersom syftet med yrkandet torde få anses tillgodosett – och lämna utan erinran vad som i den trafikpolitiska propositionen anförs om svenska åtgärder för att uppnå en gemensam europeisk transportmarknad.

I motion T8 (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ändrade *arbetsvillkor för yrkesbilförare* i enlighet med bilarbetstidsutredningens förslag.

Utskottet vill med anledning av denna motion erinra om att bilarbetstidsfrågorna regleras *dels* i kungörelsen (1972:602) om arbetstid vid vägtransport m.m., *dels* i förordningen (1975:883) om arbetsförhållanden vid vissa internationella vägtransporter. Kungörelsen gäller för vägtransporter som utförs inom landet i förvärvsverksamhet. I bestämmelserna regleras bl.a. den tid under vilken föraren får arbeta utan avbrott för rast eller längre vila. Förordningen, som bygger på en europeisk konvention i ämnet (AETR-

konventionen), skiljer sig från 1972 års kungörelse, bl.a. så till vida som den inte reglerar den totala arbetstiden utan endast körtiden. En annan skillnad är t.ex. att förordningen även gäller transporter som inte utförs yrkesmässigt.

Föredragandens bedömning om kör- och vilotidsregler hänför sig till den internationella landsvägstrafiken i Europa. Denna bedömning innebär, som framgår av vad utskottet anfört inledningsvis, att Sverige bör verka för att enhetliga kör- och vilotidsregler skall gälla för ifrågavarande trafik. Bedömningen skall ses mot bakgrund av vad som anförs i propositionen om att man inom EG har beslutat om nya regler för arbets- och vilotider som avviker från AETR-konventionens.

Vad gäller de nationellt tillämpliga bestämmelserna, som motionen närmast torde avse, framgår det av proposition 1987/88:78 om avreglering av yrkestrafiken att en översyn av dessa pågår inom kommunikationsdepartementet.

I avvaktan på resultatet av denna översyn synes motion T8 (s) inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd. Motionen avstyrks följaktligen.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *svenska åtgärder för att uppnå en gemensam europeisk transportmarknad*
att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 33 lämnar utan erinran vad som i propositionen anförs härom och lämnar motion 1987/88:T89 (m) yrkande 21 utan särskild åtgärd,

2. beträffande *arbetsvillkor för yrkesbilförare*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T8 (s).

Stockholm den 7 april 1988

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Sven-Gösta Signell (s), Olle Grahn (fp), Rune Johansson (s), Per Stenmarck (m), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Hugo Bergdahl (fp), Anna Wohlin-Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Anneli Hulthén (s), Rune Thorén (c), Jan Sandberg (m) och Sven-Olof Nordlund (s).

1. Svenska åtgärder för att uppnå en gemensam europeisk transportmarknad (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 3 börjar med "Utskottet ansluter" och på s. 5 slutar med "europeisk transportmarknad" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den i motion T66 (vpk) uttalade uppfattningen att propositionen felaktigt sätter likhetstecken mellan EG och Europa som helhet. Enligt utskottets mening krävs en annan Europapolitik som innebär att den ensidiga inriktningen på EG ersätts av en handel med större spridning.

Utskottet delar vidare uppfattningen att en anpassning till EG:s bestämmelser på trafikområdet är ägnad att medföra för svensk neutralitetspolitik oacceptabla bindningar till EG:s överstatliga organ.

Ett mycket tungt inslag i de väginvesteringar som föreslås av regeringen är ökningen av vägars och broars bärkraft för den tunga lastbilstrafiken. Riksvägarna och de primära länsvägarna samt betydande delar av det övriga vägnätet i skogslänen bör enligt regeringen anpassas till den standard som gäller för EG. Detta innebär att dessa vägar bör upplåtas för lastbilstrafik med tio tons axel- och 16 tons boggitryck samt 56 tons bruttovikt från och med den 1 april 1990. Dessutom föreslår regeringen att den maximalt tillåtna bruttovikten bör höjas till 60 ton och det tillåtna boggitrycket till 18 ton omkring år 1995. Utskottet ser för sin del inte harmoniseringen med EG:s regler som något relevant skäl för dessa kraftiga höjningar av högsta tillåtna boggitryck och bruttovikter. Satsningen på tyngre laster kommer att utsätta järnvägen för svår konkurrens, inte minst när det gäller virkestransporterna i norra Sverige. Samtidigt kommer godstrafikens mycket stora slitage på vägnätet att fortsätta och binda oss vid ett mycket dyrbart löpande underhåll.

Vidare kan utskottet inte acceptera den harmonisering med EG som påverkar den svenska trafikpolitiken mot ökad massbilism. Det kan inte anses förenligt med Sveriges oberoende som nation med den totala samordning och satellitstyrning av Europas landsvägstransporter som det s.k. Prometheusprojektet innebär.

Vad utskottet nu anfört – och som torde tillgodose syftet med motion T66 (vpk) yrkande 33 – bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Motion T89 (m) yrkande 21 avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

> 1. beträffande *svenska åtgärder för att uppnå en gemensam europeisk transportmarknad*
>
> att riksdagen med anledning av vad som i propositionen anförs härom och motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 33 samt med avslag på motion 1987/88:T89 (m) yrkande 21 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 5 börjar med "Utskottet vill" och på s. 6 slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att regeringen bör förelägga riksdagen förslag till ändrade arbetsvillkor för yrkesbilförare i enlighet med bilarbetstidsutredningens förslag.

Utskottet tillstyrker sålunda motionsyrkandet.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *arbetsvillkor för yrkesbilförare*
att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T8 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

gotab Stockholm 1988 15011