|  |
| --- |
| RIKSDAGENTRAFIKUTSKOTTET |

|  |  |
| --- | --- |
| **PROTOKOLL**  | **UTSKOTTSSAMMANTRÄDE 2021/22:24** |
| DATUM | 2022-03-29 |
| TID | 11.00– 12.20 |
| NÄRVARANDE | Se bilaga 1 |

|  |  |
| --- | --- |
| **§ 1****§ 2****§ 3****§ 4****§ 5****§ 6****§ 7****§ 8****§ 9****§ 10** | **Justering av protokoll**Utskottet justerade protokoll 2021/22:23.**Fjärde järnvägspaketet och andra järnvägsfrågor (TU9)**Uskottet fortsatte behandlingen av proposition 2021/22:83 och motioner.Utskottet justerade betänkande 2021/22:TU9.S-, M-, SD-, C-, V-, KD-, L- och MP-ledamöterna anmälde reservationer.M-, C-, KD- och L-ledamöterna anmälde särskilda yttranden.**Information från Infrastrukturdepartementet m.a.a. kriget i Ukraina**Infrastrukturminister Tomas Eneroth informerade och svarade på frågor om aktuella frågor inom transportområdet m.a.a. kriget i Ukraina.**Kommissionens förslag om omarbetningen av förordningen om riktlinjer för utbyggnad av TEN-T**Utskottet överlade med infrastrukturministern, åtföljd av medarbetare från Infrastrukturdepartementet. Underlaget utgjordes av kommissionens förslag COM(2021) 812 och Regeringskansliets faktapromemoria 2021/22:FPM55.Infrastrukturministern redogjorde för regeringens ståndpunkt i enlighet med faktapromemorian (bilaga 2).Ordföranden konstaterade att det fanns stöd för regeringens ståndpunkt. **Kommissionens förslag om handlingsplanen för att stärka långväga och gränsöverskridande persontrafik på järnväg**Utskottet överlade med infrastrukturministern, åtföljd av medarbetare från Infrastrukturdepartementet. Underlaget utgjordes av kommissionens förslag COM(2021) 810 och Regeringskansliets faktapromemoria 2021/22:FPM54.Infrastrukturministern redogjorde för regeringens ståndpunkt i enlighet med faktapromemorian (bilaga 3). Ordföranden konstaterade att det fanns stöd för regeringens ståndpunkt. V-ledamoten anmälde följande avvikande ståndpunkt: Jag anser att regeringen bör ta bort ordet konkurrensutsatt i den preliminära ståndpunkten. Konkurrens är inte ett självändamål för en välfungerande transportmarknad inom EU.**Kommissionens förslag om omarbetning av direktivet om intelligenta transportsystem**Utskottet överlade med infrastrukturministern, åtföljd av medarbetare från Infrastrukturdepartementet. Underlaget utgjordes av kommissionens förslag COM(2021) 813 och Regeringskansliets faktapromemoria 2021/22:FPM53.Infrastrukturministern redogjorde för regeringens ståndpunkt i enlighet med faktapromemorian (bilaga 4). Ordföranden konstaterade att det fanns stöd för regeringens ståndpunkt. **Information från Infrastrukturdepartementet m.a.a. Sveriges EU-ordförandeskap**Infrastrukturminister Tomas Eneroth informerade om förberedelserna inför Sveriges EU-ordförandeskap.**Förslag till inrättande av unionens program för säker konnektivitet för perioden 2023–2027**Utskottet inledde subsidiaritetsprövningen av COM(2022) 57.Utskottet ansåg att förslaget inte strider mot subsidiaritetsprincipen.Denna paragraf förklarades omedelbart justerad.**Övriga frågor**KD-ledamoten föreslog att utskottet skulle ta ett initiativ om att stänga svenska hamnar för fartyg knutna till Ryssland, se bilaga 5.Frågan bordlades.**Nästa sammanträde** Tisdagen den 7 april kl. 11.00Vid protokolletJusteras den 7 april 2022Jens Holm  |
| **TRAFIKUTSKOTTET** | **FÖRTECKNING ÖVER LEDAMÖTER** | **Bilaga 1 till protokoll** **2021/22:24** |
|  | § 1-2 | § 3-10 |  |  |  |  |  |
| ***LEDAMÖTER*** | N |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Jens Holm (V), *ordf.*  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Anders Åkesson (C), *förste vice ordf.* |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Magnus Jacobsson (KD) *andre vice ordf.* | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Teres Lindberg (S) *tredje vice ordf.* | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Denis Begic (S) | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Maria Stockhaus (M) | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Jasenko Omanovic (S) | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Sten Bergheden (M) | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Jimmy Ståhl (SD) | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Anders Hansson (M) | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Thomas Morell (SD) |  X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Johan Büser (S) | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Elin Gustafsson (S) | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Helena Gellerman (L) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Patrik Jönsson (SD) | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Emma Berginger (MP) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Åsa Coenraads (M) | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ***SUPPLEANTER*** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Gunilla Carlsson (S) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Marléne Lund Kopparklint (M) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| David Perez (SD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Per-Arne Håkansson (S) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Mikael Larsson (C) | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Jessica Thunander (V) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Betty Malmberg (M) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ann-Christine From Utterstedt (SD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Mikael Dahlqvist (S) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Kjell-Arne Ottosson (KD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Carina Ödebrink (S) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Arman Teimouri (L) | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Jörgen Grubb (SD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Lorentz Tovatt (MP) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Lotta Olsson (M) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Robert Hannah (L) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Mats Persson (L) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Yasmine Eriksson (SD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Staffan Eklöf (SD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Daniel Bäckström (C) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Vasiliki Tsouplaki (V) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Hampus Hagman (KD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Magnus Oscarsson (KD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Maria Gardfjell (MP) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Marlene Burwick (S) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Anne-Li Sjölund (C) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Jessica Rosencrantz (M) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Mikael Damsgaard (M) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Richard Herrey (M) | O |  | O |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ***EXTRA SUPPLEANTER*** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Axel Hallberg (MP) | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Margareta Fransson (MP) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Stefan Plath (SD) | O |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

N = Närvarande X = ledamöter som deltagit i handläggningen
V = Votering O = ledamöter som härutöver varit närvarande

**Bilaga 2**

Regeringens ståndpunkt i enlighet med faktapromemorian (2021/22:FPM55).

Regeringen välkomnar förslaget och ambitionen att utveckla TEN-T så att regelverket anpassas till de initiativ och verkar för de mål som tagits inom EU, inte minst inom klimatområdet. TEN-T är ett viktigt instrument för att underlätta den inre marknaden och utveckla den europeiska transportinfrastrukturen på ett effektivt och hållbart sätt. Det är regeringens uppfattning att den befintliga TEN-T-förordningen med stomnät, övergripande nät och stomnätskorridorer med utsedda koordinatorer har fungerat bra och regeringens utgångspunkt är att revideringen snarare bör handla om mindre anpassningar och förbättringar än större förändringar. En sådan förbättring som finns i förslaget är införandet av den nya nivån utvidgat stomnät. Det är rimligt att de nivåer med målåren 2030 och 2050 (stomnät och övergripande nät) som funnits sedan tidigare kombineras med nivån utvidgat stomnät, med målåret 2040.

TEN-T-förordningen bör vara ett instrument för att främja omställningen till ett långsiktigt hållbart transportsystem där ett svenskt klimatmål är att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom luftfart) ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010 samt där regeringens klimathandlingsplan tydliggör att det övergripande svenska nettonollmålet innebär att växthusgasutsläppen från transportsektorn i princip kommer att behöva vara noll senast 2045. Förordningen om TEN-T bör därför bidra till en utfasning av fossila bränslen och en ökad elektrifiering inom alla trafikslag. Förordningen bör fortsatt främja digitalisering och ha ett ökat fokus på omställningen till uppkopplad och automatiserad mobilitet och därmed främja en kostnads- och samhällsekonomiskt effektiv förvaltning och användning av transport­infrastrukturen, samtidigt som säkerhet och robusthet i infrastrukturen inte åsidosätts.

Regeringen ser positivt på integreringen av EU:s godskorridorer på järnväg (Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 913/2010) i TEN-T förordningens stomnätskorridorer. Frågor om investeringsplanering kommer då uteslutande hanteras i TEN-T förordningen. Denna förändring kan bidra till att bättre skilja på frågor om investeringsplanering och kapacitetsfördelning.

Regeringen ser positivt på att kopplingen till hållbar rörlighet i städer tydliggörs, och noterar samtidigt att detta är ett område som till stor del berör lokala och regionala aktörer.

Förslaget innebär att ett antal nya uppgifter av utrednings- och uppföljningskaraktär kan komma att läggas på kommunerna. Regeringen anser att nyttan av sådana nya uppgifter måste vara klarlagda samt att en konsekvensanalys behövs. Den tillkommande arbetsbördan får inte bli större än att den kan anses som rimlig och hanterbar ur ett kommunalt perspektiv.

Förordningen bör även fortsättningsvis, inom ramen för vad som är samhällsekonomiskt effektivt, prioritera gränsöverskridande projekt och projekt av stor betydelse för de gränsöverskridande transporterna, avlägsnande av flaskhalsar i infrastrukturerna och överbryggande av infrastruktur­länkar som saknas inom och mellan medlemsstaterna.

Regeringen anser att det är viktigt att det längs hela vägnätet finns ett utbud av säkra uppställningsplatser för yrkestrafiken. Regeringen anser dock att det förslag som finns i förordningen om att säkra parkerings- och uppställningsplatser ska tillhandahållas av medlemsstaterna/infrastrukturförvaltarna är ineffektivt och inte är i linje med de generella principer som råder vid etablering av privata anläggningar längs vägnätet.

Regeringen anser att det i förordningen ska vara tydligt att det är medlemsstaterna som ansvarar för att ta fram nationella transportinfrastrukturplaner utifrån nationella mål med prioriteringar och finansieringsmöjligheter, med utgångspunkten att samtidigt bidra till utvecklingen av TEN-T. De förslag som finns i förordningen om att de europeiska koordinatorernas arbetsplaner ska bli genomförandeakter liksom att de nationella infrastrukturplanerna ska notifieras hos kommissionen innan de antas är ett alltför stort intrång i medlemsstaternas ansvar för planeringen av transportinfrastruktur. Det riskerar dessutom att bli kontraproduktivt och bidra till förseningar i genomförandet av projekt, inte minst för att flera projekt även involverar regioner, kommuner och privata parter. Sverige bör därför verka för att arbetsplanerna bibehåller samma informella status som idag samt att de nationella infrastrukturplanerna ej ska notifieras.

Regeringen avser agera för att det förhandlade direktivets ekonomiska konsekvenser begränsas både för statens budget och EU-budgeten, särskilt med avseende på olika standardkrav på den infrastruktur som ingår i TEN-T. Regeringen avser vidare att agera för att de uppgifter som det förhandlade direktivet innebär i största möjliga mån ska finansieras över medlemsländernas nationella budgetar framför EU-budgeten.

**Bilaga 3**

Regeringens ståndpunkt i enlighet med faktapromemorian (2021/22:FPM54).

Regeringen välkomnar ambitionerna i meddelandet om en handlingsplan för gränsöverskridande persontrafik på järnväg. Regeringen anser att det positivt att kommissionen är beredd att agera för att ta bort onödiga hinder för att främja hållbara transporter, inte minst för att få till stånd väl fungerande person- och nattågstrafik över gränserna. Järnväg måste bli ett attraktivt och effektivt alternativt för medborgarna i Europa.

Handlingsplanen omsätter kommissionens mål i den Gröna given och Strategin för smart och hållbar mobilitet i förslag till konkreta åtgärder för främjande av persontrafik över gränserna.

Regeringen ser positivt på att kommissionen sätter stor tyngdpunkt på ett fullständigt genomförande av de fyra järnvägspaketen. Regeringen menar att det är viktigt att de kommande lagstiftningsförslagen tar fasta på principerna om EU:s transportmarknad som öppen, hållbar, effektiv och konkurrensutsatt. Regeringen konstaterar att kommissionens aviserade förslag kan komma att ha stora effekter på förhållanden på järnvägsmarknaden. Det är av stor vikt att kommande förslag tar hänsyn till medlemsstaternas olika förutsättningar och respekterar den nationella bestämmanderätten över frågor som exempelvis nationell säkerhet, infrastruktur och villkoren för nationell (inklusive regional) passagerartrafik och järnvägsfrakt.

För Sverige är också principer som jämställdhet, tillgänglighet för alla och teknikneutralitet särskilt viktiga att driva.

Det är av vikt att förslagen på ny EU lagstiftning åtföljs av gedigna problem- och konsekven­sanalyser.

Mot bakgrund av Sveriges budgetrestriktiva hållning kommer Sverige agera för att de ekonomiska konsekvenserna begränsas både för statens budget och EU-budgeten samt agera för att uppgifter i största möjliga mån ska finansieras över nationell budget framför EU-budgeten. Sverige kommer därutöver verka för samarbete med andra medlemsstater som kan bidra till en budgetrestriktiv inriktning av förslaget.

**Bilaga 4**

Regeringens ståndpunkt i enlighet med faktapromemorian (2021/22:FPM53).

Sverige välkomnar huvudinriktningen på förslaget. Digitalisering är ett verktyg för att uppnå ett smart, konkurrenskraftigt, inkluderande, säkert och långsiktigt hållbart Europa. Rätt genomfört kan direktivet även utgöra ett angeläget bidrag till genomförandet av den europeiska datastrategin och arbetet med den gröna och digitala omställningen. Automatiserad och uppkopplad multimodal mobilitet kommer att spela en allt större roll i vårt samhälle framöver och är en möjliggörande faktor för att uppnå EU:s mål att minska utsläppen av växthusgaser i EU:s ekonomi med minst 55 procent till 2030 och uppnå klimatneutralitet till 2050. Ett väl fungerade och långsiktigt hållbart transportsystem är en viktig förutsättning för att möta utmaningarna för klimatet och för att stärka EU:s ekonomi och konkurrenskraft.

Förslaget innebär viktiga steg för att öka delningen av mobilitetsdata på väg och gentemot andra trafikslag och därmed främja uppkoppling, automatisering och utveckling av tjänster såsom information till trafikanter inom transportområdet som kan ge positiva effekter på trafiksäkerhet och bidra till att minska transportsektorns klimatpåverkan.

De åtgärder som föreslås bör dock stå i proportion till de nyttor som de ger, och kostnadseffektivitet ska vara vägledande. Administration och uppföljning bör inte gå längre än vad som är nödvändigt.

När det gäller direktivet och individens kontroll över sina data, är det viktigt att se till att medborgarna har kontroll över sina egna persondata och kan känna förtroende för de digitala systemens integritetsskydd. Anonymisering, som kommissionen nämner som en möjlig väg, kan vara en lämplig metod att hantera persondata.

Vidare är det centralt att beakta informations- och cybersäkerhetsaspekter och andra nationella säkerhetsbehov. Sådana aspekter berör särskilt området C-ITS. Uppgifter, data (inklusive s.k. aggregerade data) och system som kan riskera allmän säkerhet, nationell säkerhet eller försvar är frågor som faller på respektive medlemsstat och ska inte delegeras till kommissionen. Det är även viktigt att undantag kan göras för nationella försvars- och säkerhetsbehov.

Sverige bör driva principen om teknikneutralitet och att systemen kan anpassas efter bästa tillgängliga teknik. Innovation är central för klimat, tillväxt, konkurrenskraft och jobb. För Sverige är det också viktigt att de åtgärder som vidtas bidrar till jämställdhet och tillgänglighet för alla.

Det är vidare viktigt att förslaget och de rättsakter som följer av det, blir föremål för noggranna konsekvensanalyser samt risk- och sårbarhetsanalyser. Det bör bl.a. klargöras hur ITS-direktivet påverkar utvecklingen av fordonsregleringen och fordonsindustrins förutsättningar och konkurrenskraft. Näringslivet, särskilt små och medelstora (SME:s) intresse av förutsebarhet och rättssäkerhet måste säkerställas i största möjliga utsträckning.

Finansiering ska ske i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95: FiU5, rskr. 1994/95:67). Mot bakgrund av Sveriges budgetrestriktiva hållning avser Sverige att agera för att direktivets ekonomiska konsekvenser begränsas både för statens budget och EU-budgeten samt agera för att uppgifter i största möjliga mån ska finansieras över nationell budget framför EU-budgeten. Om utgiftsdrivande åtgärder på EU-budgeten skulle bli aktuella behöver dessa finansieras genom omprioriteringar i den fleråriga budgetramen (MFF). Sverige kommer därutöver verka för samarbete med andra medlemsstater som kan bidra till en budgetrestriktiv inriktning av förslaget.

 **Bilaga 5**

**Initiativ avseende utskottsinitiativ hamnar**

Kristdemokraterna anser att Sverige skall ligga på framkant avseende sanktioner gentemot Ryssland.

Inför beslutet om att EU skulle stänga luftrummet så gick enskilda länder före vilket till sist resulterade i att hela EU stängde ner luftrummet.

Finland som har en historiskt stor handel med Ryssland har valt att stänga ner sina järnvägstransporter till Ryssland.

Sverige har en förhållandevis liten handel med Ryssland via sjöfart, vi anser därför att Sverige skall gå före övriga EU och fatta beslut om handelssanktioner via sjöfart.

Hamnarbetarförbundets kräver att ”fartyg på väg till eller från Ryssland, fartyg som ägs eller kontrolleras av personer knutna till Ryssland, fartyg som ägs eller kontrolleras av personer som kan anses agera på uppdrag av ovanstående, ryskflaggade fartyg, fartyg som är registrerade i Ryssland”.

Vi anser att detta är en rimlig hållning med tanke på de övergrepp som Ryssland utsätter civilbefolkningen för.

Vi yrkar därför på att Sverige skall gå före och stänga de svenska hamnars för fartyg som ägs eller kontrolleras av personer knutna till Ryssland.

Magnus Jacobsson KD