|  |
| --- |
| RIKSDAGENTRAFIKUTSKOTTET |

|  |  |
| --- | --- |
| **PROTOKOLL**  | **UTSKOTTSSAMMANTRÄDE 2023/24:3** |
| DATUM | 2023-10-17 |
| TID | 11.00-12.05 |
| NÄRVARANDE | Se bilaga 1 |

|  |  |
| --- | --- |
| **§ 1****§ 2****§ 3****§ 4****§ 5****§ 6****§ 7** **§ 8****§ 9****§ 10****§ 11****§ 12****§ 13** | **Justering av protokoll**Utskottet justerade protokoll 2023/24:2.**En gemensam laddningsstandard för viss radioutrustning (TU2)**Utskottet fortsatte beredningen av proposition 2022/23:138.Utskottet justerade betänkande 2023/24:TU2.**Förslag till förordning om ändrade minimikrav för längden på raster samt dygns- och veckovila för bussförare**Utskottet överlade med statssekreterare Johan Davidson, biträdd av medarbetare från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.Underlaget utgjordes av kommissionens förslag COM(2023)256 och Regeringskansliets faktapromemoria 2022/23:FPM99 (dnr 221-2023/24). Statssekreterare Johan Davidson redogjorde för regeringens ståndpunkt i enlighet med faktapromemorian (bilaga 2).Ordföranden konstaterade att det fanns stöd för regeringens ståndpunkt. S-ledamöterna anmälde följande avvikande ståndpunkt:Vi anser att kommissionen inte har gjort en ordentlig konsekvensanalys av hur förslaget kommer att påverka enskilda bussförares arbetsvillkor och arbetsmiljö. Regeringen måste därför verka för att förslaget inte ska göra yrket mindre attraktivt eller försämra bussförares villkor på något sätt.Denna paragraf förklarades omedelbart justerad.**Förslag till förordning** **om redovisning av växthusgasutsläpp från transporttjänster**Utskottet överlade med statssekreterare Johan Davidson, biträdd av medarbetare från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.Underlaget utgjordes av kommissionens förslag COM(2023)441 och Regeringskansliets faktapromemoria 2022/23:FPM129 (dnr 2725-2022/23). Statssekreterare Johan Davidson redogjorde för regeringens ståndpunkt i enlighet med faktapromemorian (bilaga 3).Ordföranden konstaterade att det fanns stöd för regeringens ståndpunkt. Denna paragraf förklarades omedelbart justerad.**Förslag till förordning** **om utnyttjande av järnvägsinfrastruktur-kapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010**Utskottet överlade med statssekreterare Johan Davidson, biträdd av medarbetare från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.Underlaget utgjordes av kommissionens förslag COM(2023)443 och Regeringskansliets faktapromemoria 2022/23:FPM131 (dnr 2727-2022/23). Statssekreterare Johan Davidson redogjorde för regeringens ståndpunkt i enlighet med faktapromemorian (bilaga 4).Ordföranden konstaterade att det fanns stöd för regeringens ståndpunkt. S-ledamöterna anmälde följande avvikande ståndpunkt:Vi anser att regeringen bör verka för att förordningen implementeras gradvis. Alltför stora förändringar i utvecklingen av kapacitetsplanering och trafikledning riskerar att bli ohanterliga och därmed skada trafiken.Vi anser även att eventuell ny lagstiftning behöver samordnas med kollektivtrafikslagstiftningen. Då den nya förordningen implementeras i Sverige behöver regeringen ta hänsyn till de regionala kollektivtrafikmyndigheternas lagstadgade myndighetsansvar att fatta beslut om trafikplikt och finansiera, planera samt bedriva allmän lokal och regional kollektivtrafik.Denna paragraf förklarades omedelbart justerad.**Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen**Utskottet överlade med statssekreterare Johan Davidson, biträdd av medarbetare från Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.Underlaget utgjordes av kommissionens förslag COM(2023)445 och Regeringskansliets faktapromemoria 2022/23:FPM130 (dnr 2726-2022/23). Statssekreterare Johan Davidson redogjorde för regeringens ståndpunkt i enlighet med faktapromemorian (bilaga 5).Ordföranden konstaterade att det fanns stöd för regeringens ståndpunkt. Denna paragraf förklarades omedelbart justerad.**Förslag till förordning** **om utnyttjande av järnvägsinfrastruktur-kapacitet i det gemensamma europeiska järnvägsområdet, om ändring av direktiv 2012/34/EU och om upphävande av förordning (EU) nr 913/2010**Utskottet fortsatte subsidiaritetsprövningen av COM(2023) 443.Utskottet ansåg att förslaget inte strider mot subsidiaritetsprincipen.SD-ledamöterna reserverade sig mot beslutet och ansåg att förslaget strider mot subsidiaritetsprincipen. De anförde att vissa av åtgärderna i förslaget utgör ett oproportionerligt ingrepp på det nationella självbestämmandet och således inte behövs för att uppnå förslagets mål.Denna paragraf förklarades omedelbart justerad.**Utgiftsram för utgiftsområde 22 Kommunikationer**Utskottet behandlade frågan om yttrande till finansutskottet över proposition 2023/24:1 och motioner. Frågan bordlades.**Höständringsbudget för 2023**Utskottet behandlade frågan om yttrande till finansutskottet över proposition 2023/24:2 och en motion. Utskottet beslutade att inte yttra sig. MP-ledamoten reserverade sig mot beslutet och ansåg att utskottet borde yttra sig. Denna paragraf förklarades omedelbart justerad.**Uppföljning av riksdagens tillämpning av subsidiaritetsprincipen**Utskottet behandlade frågan om yttrande till konstitutionsutskottet över riksdagens tillämpning av subsidiaritetsprincipen.Frågan bordlades.**Offentligt sammanträde om artificiell intelligens (AI)** Utskottet fastställde programmet för det offentliga sammanträdet om AI den 9 november 2023. Denna paragraf förklarades omedelbart justerad.**Övriga frågor** Kanslichefen informerade om utfallet av allmänna motionstiden 2023. **Nästa sammanträde** Nästa sammanträde äger rum torsdagen den 26 oktober 2023 kl. 10.00. Vid protokollet Justeras den 26 oktober 2023Ulrika Heie |

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TRAFIKUTSKOTTET** | **Närvaroförteckning** | **Bilaga 1 till protokoll** **2023/24:3** |
|  | § 1–7 | §8–12 | §13 |  |  |  |  |
| ***LEDAMÖTER*** | N | R | N | R | N | R | N | R | N | R | N | R | N | R |
| Ulrika Heie (C) *Ordförande* | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Thomas Morell (SD) *vice ordf.* |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Gunilla Svantorp (S) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Maria Stockhaus (M) | X |  | X |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Mattias Ottosson (S) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Jimmy Ståhl (SD) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Åsa Karlsson (S) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Sten Bergheden (M) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Kadir Kasirga (S) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Helena Gellerman (L) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Carina Ödebrink (S) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ann-Sofie Lifvenhage (M) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Linda W Snecker (V) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Magnus Oscarsson (KD) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Oskar Svärd (M) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Daniel Helldén (MP) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Johanna Rantsi (M) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| ***SUPPLEANTER*** |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Patrik Jönsson (SD) | X |  | X |  | X |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Jamal El-Haj (S) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Lars Johnsson (M) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Inga-Lill Sjöblom (S) | O |  | O |  | O |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Rashid Farivar (SD) | O |  |   |  |   |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Denis Begic (S) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Johanna Hornberger (M) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Anna-Bell Strömberg (S) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Rasmus Giertz (SD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Joakim Järrebring (S) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ann-Charlotte Hammar Johnsson (M) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Kajsa Fredholm (V) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Kjell-Arne Ottosson (KD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Anders Ådahl (C) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ulf Lindholm (SD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Katarina Luhr (MP) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Louise Eklund (L) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Sara-Lena Bjälkö (SD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Vakant (SD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Isabell Mixter (V) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Anders Karlsson (C) | O |  | O |  | O |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Dan Hovskär (KD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Torsten Elofsson (KD) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Emma Berginger (MP) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Jakob Olofsgård (L) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Camilla Mårtensen (L) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Marléne Lund Kopparklint (M) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Nadja Awad (V) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Carl Nordblom (M) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Rebecka Le Moine (MP) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| N = NärvarandeR = Omröstning med rösträkning | X = Ledamöter som deltagit i handläggningenO = Ledamöter som härutöver har varit närvarande men inte deltagit |

**Bilaga 2**

Regeringen välkomnar målsättningen med förslaget. Regeringen vill se ett regelverk som är så flexibelt som möjligt samtidigt som reglerna bidrar till sund konkurrens och goda arbetsförhållanden. Reglerna bör inte leda till en försämrad trafiksäkerhet. Regelverket bör vara så administrativt enkelt som möjligt för berörda aktörer inom näringslivet, förarna och berörda myndigheter. Vidare bör de nya reglerna utmynna i, tydliga och kontrollerbara regler.

Eventuella kostnader som förslaget kan leda till för den nationella budgeten ska finansieras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95FiU5, rskr. 1994/95:67). Om utgiftsdrivande åtgärder på EU-budgeten skulle bli aktuella ska dessa finansieras genom omprioriteringar i den fleråriga budgetramen (MFF).

**Bilaga 3**

Regeringen välkomnar förslaget och ambitionen att harmonisera beräkningar och redovisningar av transporttjänsters utsläpp av växthusgaser inom EU, vilket är viktigt från konkurrenssynpunkt. Det är viktigt för regeringen att regelverket ger transportköpare och resenärer tillgång till rättvisande och transparent information så att de kan göra informerade val. Samtidigt måste de administrativa bördorna och kostnaderna för företag och myndigheter som förslaget föranleder stå i proportion till nyttan så att en ny lagstiftning bidrar till den europeiska transportsektorns klimatomställning och konkurrenskraft på ett kostnadseffektivt sätt. För att främja en enhetlig tillämpning av EUlagstiftning och undvika onödiga administrativa kostnader bör regelverket vara förenligt med andra bestämmelser på EU-nivå som relaterar till beräkning och redovisning av transporttjänsters utsläpp av växthusgas.

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). Om utgiftsdrivande åtgärder på EU-budgeten skulle bli aktuella behöver dessa finansieras genom omprioriteringar i den fleråriga budgetramen (MFF)

**Bilaga 4**

Regeringen välkomnar målsättningen om att möjliggöra en mer effektiv förvaltning av järnvägsinfrastruktur och järnvägstrafik. Det krävs dock ytterligare analys, bland annat av de principfrågor som identifierats och som beskrivs under avsnitt 1.4.2, för att få en bättre förståelse för eventuella risker och konsekvenser med förslaget. Ståndpunkterna som beskrivs nedan baseras på regeringens initiala analys.

Förslaget innebär en stor omställning jämfört med nuvarande ordning och ställer krav på bland annat ett gemensamt IT-verktyg för att hantera ansökningar om kapacitet. Detta enligt föreslagen tidplan med genomförande redan från den 1 januari 2026 torde innebära en mycket stor utmaning för alla EU-länder. Regeringen avser verka för att rimlig tid ges för att hantera de risker som identifierats i förslaget.

Kommissionens förslag innehåller krav på en stor dos av samordning i de olika förplaneringsfaserna och krav på förvaltning av kapacitet och trafikledning med hjälp av digitala verktyg och tjänster. Här avser regeringen verka för att onödig administrativ börda ska undvikas.

Det är också uppenbart att förslagets bestämmelser om den strategiska kapacitetsplaneringen kommer att bli avgörande för hur järnvägen ska användas och av vilka marknadssegment. Regeringen avser därför verka för att det finns krav på objektiva, transparenta och icke-diskriminerande förfaranden i alla skeden av förplanering och tilldelning. Regeringen anser att det är viktigt att regelverket för järnvägens användning ger en bra balans mellan å ena sidan behovet av optimering av järnvägskapacitet och långsiktighet genom flerårig rätt till kapacitet, inte minst i form av ramavtal, och å andra sidan behovet av flexibilitet och anpassningsbarhet till stigande eller ändrad efterfrågan på järnvägstransporter.

Regeringen anser vidare att regelverket bör främja konkurrensen på järnvägsmarknaden, bland annat genom att värna möjligheterna till inträde på marknaden. Användningen av ramavtal får inte leda till inträdesbarriärer för nya aktörer, exempelvis genom undanträngning av trafik som inte har förutsättningar att planeras på lång sikt. Den strategiska kapacitetsplaneringen får inte heller leda till en situation där det inte finns utrymme för innovation och entreprenörskap, eller att konkurrensen försämras. Här behöver bevakas att konsekvensen inte blir att infrastrukturförvaltarna godtyckligt kan styra användningen av järnvägen. Reglerna för hantering av kapacitet med högt utnyttjande eller överbelastad infrastruktur bör möjliggöra en process för tilldelning av kapacitet på järnvägen som medför ett samhällsekonomiskt effektivt utnyttjande av infrastrukturen i enlighet med de transportpolitiska målen.

Eventuella kostnader som förslaget kan leda till för den nationella budgeten ska finansieras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95FiU5, rskr. 1994/95:67). Om utgiftsdrivande åtgärder på EU-budgeten skulle bli aktuella ska dessa finansieras genom omprioriteringar i den fleråriga budgetramen (MFF)

**Bilaga 5**

Regeringen välkomnar en revidering av mått- och viktdirektivet och anser att regelverket bör utvecklas med hänsyn till konkurrenskraft, trafiksäkerhet och miljö. Regeringen anser att användningen av längre och tyngre fordonståg skapar betydande nyttor för ekonomi och klimat och är viktig för flera svenska näringars verksamhet. Mot denna bakgrund välkomnar regeringen att förslaget innebär att direktivet fortsatt ger medlemsstaterna stora friheter att utifrån sina lokala förutsättningar bestämma om undantag från bestämmelserna om maximala vikter och dimensioner (artikel 4(2) och 4(4)). Det är centralt att dessa undantagsmöjligheter värnas. I linje med detta anser regeringen att det inte bör finnas några begränsningar i en medlemsstats möjligheter att på sitt vägnät tillåta längre och tyngre fordonståg, varken i nationell eller internationell trafik.

Regeringen anser att ändringarna inte bör medföra en oskälig utökad nedbrytning av väginfrastrukturen eftersom det riskerar att leda till ökade kostnader för vägunderhåll och negativ påverkan på framkomligheten.

Regeringen anser att nya administrativa krav i direktivet bör begränsas och när de förekommer utformas för att möjliggöra ett kostnadseffektivt genomförande.

Eventuella kostnader som förslaget kan leda till för den nationella budgeten ska finansieras i linje med de principer om neutralitet för statens budget som riksdagen beslutat om (prop. 1994/95:40, bet. 1994/95FiU5, rskr. 1994/95:67). Om utgiftsdrivande åtgärder på EU-budgeten skulle bli aktuella ska dessa finansieras genom omprioriteringar i den fleråriga budgetramen (MFF).