



## EU-frågor inom kommunikationsområdet

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlas 27 motionsförslag från den allmänna motionstiden 2002 och 2003 som rör olika EU-relaterade frågor inom kommunikationsområdet. Det gäller bl.a. infrastrukturplanering, järnvägspolitik, sjöfartspolitik, trafiksäkerhet och miljöanpassning samt frågor om bredbandsutbyggnad och gemensamt europeiskt porto.

Utskottet förutsätter att regeringen driver ett aktivt arbete inom EU i enlighet med de ställningstaganden som riksdagen tidigare formulerat i stor enighet om utvecklingen av ett hållbart transportsystem och ett informations-samhälle för alla. Det innebär att Sverige inom EU som prioriterade frågor bör driva bl.a. främjandet av en miljöanpassad transportutveckling, en effektivisering av järnvägstrafiken, en gemensam sjöfartspolitik och en förbättrad trafiksäkerhet. Utskottet anser att riksdagen mot denna bakgrund bör avslå samtliga motionsförslag.

Utskottets ställningstagande har föranlett nio reservationer.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Utskottets överväganden.....	6
Infrastrukturplanering.....	6
Järnvägspolitik.....	11
Sjöfartspolitik.....	14
Alkolås.....	15
Elektroniska körkort.....	17
Miljöanpassad transportpolitik.....	18
Postpolitik.....	20
EU:s strukturfonder och bredbandsutbyggnad.....	21
Lokalisering av den europeiska sjöfartsmyndigheten.....	23
Reglering av sommartid.....	24
Reservationer.....	27
1. Infrastrukturplanering, punkt 1 (kd).....	27
2. Infrastrukturplanering, punkt 1 (c).....	27
3. Järnvägspolitik, punkt 2 (m, c).....	28
4. Alkolås, punkt 4 (kd, v).....	28
5. Elektroniska körkort, punkt 5 (kd).....	29
6. Miljöanpassad transportpolitik, punkt 6 (v).....	30
7. Miljöanpassad transportpolitik, punkt 6 (c).....	30
8. Postpolitik, punkt 7 (m, fp, kd).....	31
9. EU:s strukturfonder och bredbandsutbyggnad, punkt 8 (c).....	31
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	33
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2002.....	33
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003.....	33

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. **Infrastrukturplanering**

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T311 yrkandena 1 och 3, 2002/03:T462 yrkande 11, 2002/03:T466 yrkande 37, 2003/04:T228 yrkande 3, 2003/04:T261, 2003/04:T488 yrkande 3, 2003/04:T526, 2003/04:T540, 2003/04:T560 yrkande 8 och 2003/04:T564 yrkande 29.

*Reservation 1 (kd)*

*Reservation 2 (c)*

## 2. **Järnvägspolitik**

Riksdagen avslår motionerna 2002/03:T321 yrkande 7, 2003/04:T530 yrkande 6 och 2003/04:T564 yrkande 28.

*Reservation 3 (m, c)*

## 3. **Sjöfartspolitik**

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T564 yrkande 43 och 2003/04:MJ472 yrkande 13.

## 4. **Alkolås**

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T442 yrkande 1 och 2003/04:T536.

*Reservation 4 (kd, v)*

## 5. **Elektroniska körkort**

Riksdagen avslår motion 2003/04:T442 yrkande 4.

*Reservation 5 (kd)*

## 6. **Miljöanpassad transportpolitik**

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:MJ334 yrkande 16 och 2003/04:MJ411 yrkande 3.

*Reservation 6 (v)*

*Reservation 7 (c)*

## 7. **Postpolitik**

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T319 och 2003/04:T562 yrkande 24.

*Reservation 8 (m, fp, kd)*

## 8. **EU:s strukturfonder och bredbandsutbyggnad**

Riksdagen avslår motion 2003/04:T474 yrkande 4.

*Reservation 9 (c)*

**9. Lokalisering av den europeiska sjöfartsmyndigheten**

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T269 och 2003/04:MJ472 yrkande 12.

**10. Reglering av sommartid**

Riksdagen avslår motion 2003/04:T267.

Stockholm den 16 mars 2004

På trafikutskottets vägnar

*Claes Roxbergh*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Mikael Johansson (mp), Börje Vestlund (s), Christer Winbäck (fp), Karin Thorborg (v), Jan Andersson (c) och Lars Gustafsson (kd).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

Ett stort antal frågor inom trafikutskottets beredningsområde har ett nära samband med den europeiska gemenskapens lagstiftning och det reformarbete som pågår inom EU. Ärenden i form av propositioner och motioner med anledning exempelvis av införlivande av EG-direktiv i svensk lagstiftning bereds normalt genom särskilda betänkanden inom olika ärendeområden. Årligen väcks dock ett antal motionsförslag av mer övergripande karaktär eller motioner som rör frågor som inte direkt kan hänföras till aktuella lagstiftningsärenden.

I detta betänkande behandlas mot denna bakgrund 27 motionsyrkanden från den allmänna motionstiden hösten 2002 samt hösten 2003. Förslagen berör olika EU-relaterade frågor inom kommunikationsområdet som bl.a. infrastrukturplanering, järnvägspolitik, sjöfartspolitik, trafiksäkerhet och miljöanpassning samt frågor om bredbandsutbyggnad och gemensamt europeiskt porto.

# Utskottets överväganden

## Infrastrukturplanering

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet förutsätter att ett europeiskt perspektiv anläggs vid planeringen av trafikens infrastruktur. Riksdagen bör mot den bakgrunden avslå motionsförslag om särskilda initiativ för olika väg- och järnvägsprojekt med europeisk anknytning. Jämför reservationerna 1 (kd) och 2 (c).

### *Transeuropeiska transportnätverk*

Sveriges medlemskap i Europeiska unionen innebär att Sverige har möjlighet att söka finansiellt stöd till projekt som ingår i det s.k. transeuropeiska nätet för infrastruktur för transporter och telekommunikation, TEN. TEN-stöd kan sökas för såväl planeringsunderlag som för genomförande av infrastrukturprojekt.

Inom TEN-nätverket för transporter, TEN-T, har av Essenrådet 1994 utpekats 14 särskilt prioriterade projekt. I Sverige finns två av dessa projekt. Det är Öresundsförbindelsen och Nordiska triangeln. Öresundsförbindelsen har avslutats den 1 juli 2000 i och med att den fasta förbindelsen invigdes. Projektet Nordiska triangeln är en multimodal transportkorridor med syfte att förbättra kommunikationerna mellan de nordiska huvudstäderna Köpenhamn, Oslo, Stockholm och Helsingfors. I det ingår järnvägsprojekten Södra stambanan, Västkostbanan, Vänerlnänken, Västra stambanan och Citytunneln. De vägprojekt som ingår är E 4, E 6 och E 18. Även Arlanda flygplats och Göteborgs hamn ingår som delar i Nordiska triangeln.

Bland de järnvägsprojekt som beviljats TEN-bidrag kan nämnas uppgradering av sträckan Stockholm–Malmö och dubbelspår Malmö–Göteborg. De vägprojekt som fått beviljat stöd är E 6 och E 18. Medel har även lämnats till Öresundsförbindelsen samt till väg- och luftinformatikprojekt. Bidrag till sjöfarten har gått bl.a. till Göteborgs och Trelleborgs hamnar. Luftfartsverket har vidare erhållit bidrag för studier i samband med byggande av bana 3 på Arlanda flygplats.

När det gäller den fortsatta utvecklingen av de transeuropeiska transportnäten presenterade kommissionen i oktober 2003 förslag till reviderade riktlinjer. Kommissionen lämnade samtidigt ett förslag om ändring av den s.k. finansieringsförordningen för TEN (2236/96/EG). Båda förslagen har kopplingar till initiativet för europeisk tillväxt som kommissionen lade fram i juli 2003. Förslaget har följande huvudsakliga innehåll.

- Ett koncept om gränsöverskridande motorvägar till sjöss
- En möjlighet att tillsätta en europeisk samordnare för vissa projekt

- Ett koncept om att förklara prioriterade projekt av europeiskt intresse
- Kriterier för prioriterade projekt och en utökad lista i Bilaga III

Bilagan med de prioriterade projekten utökas från 14 till 29 projekt. Flertalet prioriterade projekt skall påbörjas senast 2010. De flesta projekten är järnvägsprojekt. Nordiska triangeln förblir ett prioriterat projekt, och det framgår att några kortare väg- och järnvägssektioner i triangeln skall färdigställas mellan åren 2010 och 2015. Det nya projektet Motorvägar till sjöss omfattar bl.a. Östersjön. Andra projekt av intresse för Sverige är en fast förbindelse över Fehmarn bält, en järnväg mellan Berlin och Neapel samt nord-sydliga vägar och järnvägar i Polen.

Förslaget har behandlats i berörd rådsarbetsgrupp. Den 28 november 2003 behandlades ärendet för första gången i Coreper. Därefter återstod flera utestående frågor som hänsköts till Transportrådet den 5 december 2003. Rådet träffade vid detta tillfälle en politisk överenskommelse om en gemensam ståndpunkt. Denna innebär endast smärre ändringar av kommissionens ursprungsförslag. För närvarande behandlas frågan av Europaparlamentet inom ramen för medbeslutandeproceduren.

### *Nationell infrastrukturplanering*

Planeringsdirektiven för den nationella infrastrukturplaneringen för planeringsperioden 2004–2015 föreskriver att det europeiska perspektivet skall beaktas när Vägverket och Banverket gör sina prioriteringar.

Regeringen har den 19 februari 2004 fastställt dels nationell väghållningsplan för åren 2004–2013, dels nationell banhållningsplan för åren 2004–2014, dels definitiva ekonomiska ramar för länsplaner för regional transportinfrastruktur för åren 2004–2015. Regeringen har aviserat att en proposition i ärendet kommer att lämnas till riksdagen senare under våren 2004.

### *Interpellationssvar den 10 februari 2004*

Statsrådet Ulrica Messing har i ett interpellationssvar den 10 februari 2004 till Johnny Gylling behandlat vilka åtgärder som avses vidtas för att infrastrukturrellt ansluta Sverige till de nya EU-länderna kring Östersjön och för att tillgodose behovet av förbättrade transportkorridorer i öst-västlig riktning:

Den förestående utvidgningen av EU kommer att förändra transportmönstren i Europa. Infrastrukturens kapacitet kommer på sikt att ställas på prov, och vi ser framför oss behov av omfattande investeringar i Europa för att möta den förväntade tillväxten. Det är därför angelägna frågor som Johnny Gylling tar upp, och jag delar hans bedömning att vi i Sverige, liksom de baltiska staterna, har ett avståndshandikapp till övriga Europa som måste hanteras. Sverige är beroende av bra kommunikationer till alla våra handelspartner i nuvarande EU och i ett utvidgat EU. I dag är det tyvärr så att svenska transportörer ofta drabbas av trafikstockningar och andra hinder i det europeiska väg- och järnvägsnätet. Det leder till förseningar och i slutänden till extra kostnader för kunderna. Det problemet är en av utgångspunkterna för regeringen när de svenska positionerna i den gemensamma transportpolitiken nu tas fram.

En annan utgångspunkt är att de perifera regionerna ska knytas till de mer centrala regionerna och att vi ska ta hänsyn till de särskilda förhållanden som råder i Norden med långa avstånd, många glest befolkade områden och snö, is och kyla på vintern. Inom EU pågår just nu en revidering av riktlinjerna för de transeuropeiska transportnäten, TEN-T. I december 2003 träffade transportministrarna en politisk överenskommelse om en gemensam ståndpunkt. Förslaget syftar bland annat till att anpassa riktlinjerna för arbetet till de nya förhållanden som utvidgningen innebär. Förslaget har förberetts av en så kallad högnivågrupp som analyserat vilka infrastrukturprojekt som ska vara prioriterade i TEN-T fram till år 2020. I det arbetet har Sverige föreslagit att den nordiska triangeln, sjömotorvägar på Östersjön och Haparandabanan ska vara prioriterade TEN-T-projekt. Av dessa uppfyller tyvärr inte Haparandabanan urvalskriterierna, men den finns ändå med i TEN-T-nätet.

Sverige har även betonat vikten av att en fast förbindelse över Fehmarn bält byggs, liksom att nord-sydliga väg- och järnvägskorridorer byggs genom Polen samt att järnvägen mellan Berlin och Neapel byggs ut. När det gäller de baltiska länderna har Sverige framhållit de öst-västliga förbindelserna. Merparten av den svenska utrikeshandeln är i dag beroende av sjötransporter. Sjöfarten är självklart det viktigaste transportmedlet mellan Östersjöländerna. Sverige deltar därför aktivt i det nyligen påbörjade samarbetet mellan Östersjöländerna om så kallade sjömotorvägar. Den svenska ståndpunkten är att sjömotorvägarna ska omfatta all den infrastruktur som behövs för att det ska gå att bedriva en effektiv, säker och miljövänlig sjöfart året om. Vi har fått gehör i ministerrådet för den ståndpunkten och förslaget omfattar nu bland annat hamnar, anslutningar på land och till sjöss, IT-system och isbrytare.

### *Motionsförslag*

I tre motioner behandlas infrastrukturprojektet Europakorridoren som innebär en utbyggnad av två järnvägslinjer, nämligen Europabanan, som följer E 4:an och sträcker sig mellan Stockholm, Jönköping, Köpenhamn och Hamburg samt Götalandsbanan, som följer ett öst-västligt stråk utmed riksväg 40, mellan Göteborg, Borås och Jönköping.

Tobias Krantz m.fl. (fp, m, kd) framhåller i motion 2003/04:T488 att regeringen bör lyfta fram Europakorridoren som svenskt kandidatprojekt i arbetet med de transeuropeiska nätverken inom EU. Som motiv anförs att det finns ett stort och växande internationellt intresse för en tågförbindelse med höghastighetskapacitet från Stockholm till Hamburg. Vidare anges att det är viktigt att knyta samman Skandinavien med det europeiska höghastighetsnätet, vilket i framtiden kommer att ske över Fehmarn bält.

Annelie Enochson och Per Landgren (kd) betonar i motion 2002/03:T311 att idén bakom ett samlat transportsystem med Europabanan och Götalandsbanan är att förena behovet av effektiva och väl fungerande transporter mellan Sverige och den europeiska kontinenten med att på lång sikt få en bättre fungerande dynamisk region med tillväxt från Mälardalen till Göteborg/Öresund. Mot denna bakgrund förordas att projektet lanseras som svenskt kandidatprojekt för TEN. Vidare framhålls att förutsättningarna bör prövas för att delvis finansiera utredningsarbetet av Europakorridoren genom medel från EU:s



budget för nya TEN-projekt. Genom att Fehmarn bält-projektet under det senaste året starkt ökat i aktualitet ökar enligt motionärerna även Europakorridoren i angelägenhetsgrad.

Ulf Sjösten och Kent Olsson (båda m) framhåller i motion 2003/04:T228 att utförda studier av Europakorridoren visar på att i varje fall delar av projektet snabbt kommer att kunna ge en samhällsekonomisk vinst. Vidare anges att Sverige behöver satsa på höghastighetsjärnväg av europeiskt snitt för att krympa det avståndshandikapp som finns både inom landet och mot kontinenten. Mot denna bakgrund förordas att Europakorridoren presenteras som kandidatprojekt i TEN-arbetet inom EU.

Rune Berglund och Marie Nordén (båda s) understryker i motion 2003/04:T526 att tillväxt och företagande är beroende av goda kommunikationer, inte minst i landets mellersta och norra delar. Effektiva godstransportnät måste därför på bättre sätt samordnas på transnationell nivå med kompletterande regionala och lokala länkar. Olika offentliga och privata intressen i mellersta Finland, Sverige och Norge har påbörjat ett projekt, North East Cargo Link (NECL), som har till mål att utveckla och marknadsföra en öst-västlig godstransportled från Ryssland över Finland, Sverige och Norge vidare ut till Europa. Projektet syftar till att åstadkomma effektiva alternativ till dagens överbelastade nord-sydliga godstransporter. Denna transportkedja har flera begränsande länkar som måste åtgärdas för att man skall kunna åstadkomma ett fungerande samspel. Det är därför enligt motionärerna viktigt att regeringen upptar förhandlingar med Finlands och Norges regeringar om ett gemensamt program för långsiktiga satsningar på denna öst-västliga korridor.

Johnny Gylling m.fl. (kd) konstaterar i motionerna 2002/03:T462 och 2003/04:T560 att det är ett känt faktum att svenska företag har ett avståndshandikapp i förhållande till sina konkurrenter på kontinenten. För att Sverige skall vara konkurrenskraftigt i det europeiska perspektivet måste därför ett internationellt perspektiv anläggas på infrastrukturbyggandet. Behovet av att minska avståndshandikapp till övriga Europa gäller också i varierande omfattning våra grannländer runt Östersjön, inte minst de baltiska staterna. Mot denna bakgrund bör Sverige driva på en gemensam infrastrukturpolitik. Sverige bör vidare enligt motionärerna som ett led i detta arbete ta ett initiativ till en samlad infrastrukturpolitik för Östersjöområdet.

Centerpartiet framhåller genom Maud Olofsson m.fl. i motion 2003/04:T564 och Sven Bergström m.fl. i motion 2002/03:T466 att Sverige inom EU bör arbeta för ett gemensamt program för utveckling av transportsystemet i Barentsregionen. Den nordliga dimensionen i EU-arbetet måste få återverkan även på transportområdet. Samarbete mellan länder, företag och människor i dessa områden ställer på grund av de geografiska förhållandena stora krav på en väl fungerande infrastruktur. Ambitionen måste vara att människor och företag i Barentsregionen, den arktiska regionen och Östersjöregionen ges

goda möjligheter att delta i den europeiska integrationen. Prioritet bör ges till att knyta samman det transeuropeiska nätverket av järnvägsspår som passerar EU:s externa gränser.

Yvonne Ångström (fp) uppmärksammar i motion 2003/04:T261 Europaväg 12, som går från Mo-i-Rana vid norska västkusten, genom Västerbotten till Umeå och sedan fortsätter genom Finland från Vasa till Helsingfors. För att skapa förutsättningar för att den inre marknaden skall fungera för att uppnå tillväxt och utveckling i unionen har EU pekat ut ett strategiskt nät för transporter TEN-T. Nätverket är glest i Sverige och E 12 är en länk som saknas för att binda ihop unionen i öst-västlig led. Det är därför önskvärt enligt motionären att regeringen driver ärendet om klassning av E 12 som TEN-väg inför den kommande revideringen.

Martin Nilsson m.fl. (s) framhåller i motion 2003/04:T540 att med ett utvidgat EU ökar vår hemmamarknad högst betydligt. Mycket talar för att de baltiska staterna, Polen och S:t Petersburgsregionen, med en snabb ekonomisk tillväxt kommer att bli allt viktigare för utvecklingen av svenskt näringsliv. Mot denna bakgrund bör den fysiska planeringen i ökad utsträckning ta hänsyn till Östersjöregionens tillväxt. Regeringen föreslås därför att särskilt följa och se över kommunikationerna kring Östersjön i syfte att underlätta handel över gränserna. Det kan handla om såväl gemensamma infrastruktursatsningar och väg- och järnväglänkar över nationsgränserna som en översyn av vår egen infrastruktur, exempelvis hamnkapacitet i våra Östersjöhamnar och kommunikationer till och från dessa.

### *Utskottets ställningstagande*

Utskottet anser att det krävs viktiga insatser i infrastrukturen för att främja tillväxt, regional utveckling och omställning till ett ekologiskt uthålligt samhälle. Förändringar i vår omvärld, inte minst genom EU:s utvidgning i vårt närområde, ställer samtidigt krav på infrastrukturen för att möta nya resmönster och transportvägar. Utskottet delar därmed den grundläggande syn som kommer till uttryck i flera motioner om vikten av att anlägga ett europeiskt perspektiv i samband med planering av vägar och järnvägar. Regeringen har också deklarerat motsvarande uppfattning och i sina planeringsdirektiv till Vägverket och Banverket föreskrivet att ett europeiskt synsätt skall anläggas i planeringsarbetet.

En av de åtgärder som föreslås i Banverkets nationella banhållningsplan är mot bl.a. denna bakgrund en uppgradering av Haparandabanan. Satsningen gör det möjligt att utveckla den gränsöverskridande trafiken mellan Sverige och Finland och trafiken i Barentsregionen. Till detta bidrar även den nyligen invigda s.k. felande länken i ryska Karelen. För att möjliggöra en effektivare trafik är det också enligt Banverkets plan angeläget att fortsätta satsningen på spårviddsväxlare. Vidare kan nämnas att Banverket deltar tillsammans med

nio andra europeiska länder i North-South Freight Freeways. Syftet är att erbjuda företag möjligheten att enkelt, flexibelt och effektivt transportera sitt gods mellan de deltagande länderna, dvs. att skapa ett gränslöst järnvägsnät.

När det gäller *Europakorridoren* har Banverket nyligen bedömt att delprojektet Götalandsbanan kan vara en samhällsekonomiskt försvarbar investering med goda förutsättningar att bidra till regionförstoring och bli en effektiv bana mellan Stockholm och Göteborg. Däremot är effekterna mycket osäkra för delen Europabanan. Till skillnad från Götalandsbanan har den få intressanta mellanmarknader, och den kan inte på samma sätt byggas ut i lämpliga etapper. För att få ut avsedd effekt av Europabanan krävs också att mycket stora investeringar genomförs i Danmark och Tyskland. Eftersom det inte finns en gemensam inriktning hos regeringarna i Sverige, Danmark och Tyskland att satsa på en höghastighetsjärnväg bedömer Banverket att en satsning på Europabanan i Sverige för närvarande inte är intressant.

Utskottet konstaterar att det europeiska perspektivet ingår som en förutsättning i trafikverkens arbete. Som redovisats i bakgrundsbeskrivningen bedriver vidare Sverige enligt statsrådet Ulrica Messing ett aktivt arbete med att föra fram svenska intressen när det gäller den fortsatta infrastrukturplaneringen inom EU. Utskottet vill vidare tillägga att regeringen senare under våren avser att redovisa en proposition om långsiktsplaner för transportinfrastrukturen. Till ärendet hör ett stort antal motionsförslag från den allmänna motionstiden hösten 2002 och 2003 om utbyggnader av olika väg- och järnvägsprojekt i landet. Utskottet avser att i detta sammanhang återkomma till olika frågor med anledning av den fortsatta utvecklingen av trafikens infrastruktur.

Med hänvisning till det anförda är utskottet inte nu berett att vidta någon åtgärd i ärendet. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motionerna 2002/03:T311 (kd) yrkandena 1 och 3, 2002/03:T462 (kd) yrkande 11, 2002/03:T466 (c) yrkande 37, 2003/04:T228 (m) yrkande 3, 2003/04:T261 (fp), 2003/04:T488 (fp, m, kd) yrkande 3, 2003/04:T526 (s), 2003/04:T540 (s) 2003/04:T560 (kd) yrkande 8 och 2003/04:T564 (c) yrkande 29.

## Järnvägspolitik

### **Utskottets förslag i korthet**

Enligt utskottets mening måste järnvägstrafiken i Europa effektiviseras för att öka sin konkurrenskraft. Med hänvisning till pågående reformarbete bör riksdagen avslå tre motionsförslag med begäran om avregleringar och standardiseringar av järnvägstrafiken i Europa. Jämför reservation 3 (m, c).

## Bakgrund

Av EG-kommissionens vitbok om transportpolitik framgår att järnvägens marknadsandelar inom EU fortsätter att minska samtidigt som godstransporternas kvalitetsnivå är i hög grad otillfredsställande och i vissa fall blir allt sämre. Andelen godstransporter på järnväg ligger på ca 8 % jämfört med 21 % år 1970, när samtliga transsportslag räknas in, och på 14 % jämfört med 35 %, om man enbart ser till landbaserade transporter. Trots många positiva erfarenheter, som utvecklingen av nya initiativ på marknaden och omstruktureringen av gamla järnvägsföretag i flera medlemsstater, upplevs förändringstakten inom EU som otillfredsställande. Därför föreslås i EG-kommissionens vitbok ett åtgärdsprogram för att vitalisera järnvägssektorn.

Reformarbetet på järnvägsområdet inom EU sker enligt olika ”paket”. Det *första järnvägspaketet* innefattar fyra EG-direktiv angående utvecklingen av gemenskapens järnvägar, tillstånd för järnvägsföretag, tilldelning av och avgifter för infrastrukturkapacitet samt driftskompatibilitet för konventionella tåg. Det första direktivet skulle ha varit infört i mars 2003.

I sammanhanget kan vidare nämnas att kommissionen i januari 2002 presenterade ett *andra järnvägspaket* som består av två delar. Den första delen består av fem lagstiftningsåtgärder:

1. förslag till direktiv om järnvägssäkerhet
2. ändringar i direktiven om driftskompatibilitet för höghastighetståg och konventionella tåg
3. ändringar av direktiv 91/440/EG för att vidga tillträdesrätten till järnvägsinfrastruktur även för nationell godstrafik
4. förslag till förordning om den europeiska järnvägsbyrån för säkerhet och driftskompatibilitet
5. förslag till rekommendation till rådets beslut att bemyndiga kommissionen att förhandla om anslutningsvillkor för gemenskapen till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF).

Den andra delen i meddelandet innehåller en analys av situationen för gods-transport på järnväg och internationell persontransport. Denna analys har föranlett kommissionen att överväga att utarbeta ytterligare direktivförslag med syfte att förbättra kvaliteten på tjänsterna och göra järnvägstransporter attraktivare.

De nu aktuella rättsakterna har behandlats i rådsarbetsgruppen. Ordförandeskapet har ambitionen att transportrådet skall uppnå en politisk överenskommelse om alla fem rättsakterna vid rådsmötet i mars. Europaparlamentet har behandlat förslagen under 2003 och har föreslagit ändringar som bl.a. innebär att även marknaden för persontransporter skall öppnas i viss utsträckning.

Kommissionen har vidare nyligen presenterat ett *tredje järnvägspaket* som innebär bl.a. fri konkurrens på internationella tåglinjer för passagerare från 2010. I paketet ingår vidare skyldigheter från järnvägsbolagen gentemot passagerarna vid förseningar och inställda avgångar, internationella körlicenser för lokförare och ökad tillförlitlighet för järnvägsfrakter.

### *Motionsförslag*

Moderata samlingspartiet framhåller i motionerna 2002/03:T321 och 2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. att utvecklingen av järnvägstrafiken som ett konkurrenskraftigt transportmedel måste beaktas utifrån ett europeiskt perspektiv, vilket bl.a. gjorts i den vitbok om transporter som arbetats fram de senaste åren. Sverige bör mot denna bakgrund enligt motionärerna mer aktivt driva frågorna om en ökad integrering av järnvägstrafiken inom EU och därvid särskilt framhålla vikten av att ett gemensamt regelverk utarbetas. Behovet av fortsatta avregleringar och ökad standardisering på järnvägsområdet är stort i Europa.

Maud Olofsson m.fl. (c) klargör i motion 2003/04:T564 att i Centerpartiets framtidsvision ingår en ökad samordning av de nationella järnvägssystemen inom EU, men också i angränsande länder. I dag måste tåg ofta stoppas vid gränserna för byte av lok och förare samt för tekniska kontroller. Olika elsystem och spårvidder ställer också till problem. Detta kostar både pengar och tid och bidrar till förseningar. Mot denna bakgrund bör en satsning ske på ett gemensamt europeiskt järnvägssystem där operatörer med olika nationell hemvist ges samma tillgång till järnvägsinfrastrukturen. Bättre standardisering och marknadsöppnande är ett sätt att bättre dra nytta av de järnvägsinvesteringar som både gjorts och skall göras. För att ytterligare underlätta smidighet och säkerhet bör den internationella tågtrafiken införa ett gemensamt språk. Förslagsvis borde detta språk vara engelska, liksom inom luftfarten.

### *Utskottets ställningstagande*

Utskottet konstaterar att den internationella järnvägstrafiken i Europa är behäftad med problem. Ej kundanpassade organisationer, variationer i tekniska standarder och olika regelverk innebär ökade kostnader både vad gäller personal och material, samtidigt som administrativa hinder vid gränspassager innebär förlängda transporttider och negativ påverkan på punktligheten.

Initiativ, där Sverige har varit pådrivande, har tagits inom EU för att försöka undanröja dessa problem och verka för en ökad konkurrens inom sektorn. Det europeiska samarbetet inom järnvägsområdet genomgår också nu stora förändringar. Det första järnvägspaketet antogs år 2001, det andra är för närvarande i slutfasen för beslut och förslag till det tredje har nyligen lagts fram av kommissionen.

Enligt vad utskottet erfarit är den svenska ståndpunkten som regeringen fört fram inom EU att järnvägssektorn inom Europa måste reformeras. Sverige har mot denna bakgrund stött alla de förslag till åtgärder som syftar till sektorns effektivisering. Regeringen har vidare som svensk linje fört fram att för järnvägens del är det minst lika viktigt att organisationen effektiviseras som att tekniken utvecklas och harmoniseras. Enligt den svenska prioriteringen är marknadsöppningen av godsmarknaden av mycket stor betydelse.

När det gäller införandet av det första järnvägspaketet i Sverige har regeringen den 19 februari 2004 överlämnat en lagrådsremiss om en ny järnvägs- lag. Riksdagsbehandling planeras ske senare i vår. I detta sammanhang avses även en rad motioner behandlas med förslag bl.a. om regleringen av den svenska järnvägstrafiken och förutsättningarna för järnvägstrafik.

Utskottet förutsätter att Sverige även fortsättningsvis kraftfullt driver på en utveckling mot ett gränslöst europeiskt järnvägsnät där järnvägsföretagen ges en ökad konkurrenskraft. Utskottet anser därför att det inte finns skäl för riksdagen att nu ta något initiativ i ärendet. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2002/03:T321 (m) yrkande 7, 2003/04:T530 (m) yrkande 6 samt 2003/04:T564 (c) yrkande 28.

## Sjöfartspolitik

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet förutsätter att Sverige är pådrivande för att utforma gemensamma regler för sjöfarten på EU-nivå för att säkra konkurrensneutralitet och sjösäkerhet. Riksdagen bör mot bl.a. denna bakgrund avslå två motionsförslag.

### *Motionsförslag*

Maud Olofsson m.fl. (c) anger i motion 2003/04:T564 att svensk sjöfart, genom förändringar i vår omvärld, under det senaste året har utsatts för stora yttre påfrestningar. I dag, när vi lever med ökad internationalisering och globalisering, är behovet av gemensamma regler på vissa områden särskilt stort. Sjöfarten är ett sådant område. Gemensamma regler på sjöfartens område skulle omöjliggöra att vissa länders sjöfart genom statssubventionerad ”dumpning” slår ut sjöfarten i de länder som inte ägnar sig åt dumpning. Sverige måste därför vara pådrivande för att gemensamma regler för sjöfarten införs på EU-nivå och internationellt. Det är närmast en självklarhet att svensk sjöfart, som är en vital del av vårt transportsystem och näringsliv, skall ges lika villkor för att kunna hävda sig gentemot sina konkurrenter.

Lars Leijonborg m.fl. (fp) framhåller i motion 2003/04:MJ472 att Sverige bör verka för att EU blir fullvärdig medlem i Internationella Sjöfartsorganisationen (IMO). Hittills har EU bara observatörsstatus i denna institution, vilket definitivt inte är förenligt med unionens behörigheter inom sjösäkerhetsområdet eller den drivande roll den spelar inom IMO.

### *Utskottets ställningstagande*

Utskottet delar den uppfattning som kommer till uttryck i motion 2003/04:T564 (c) om vikten av att Sverige är pådrivande för att utforma gemensamma regler för sjöfarten på EU-nivå och internationellt. Trafikutskottet har också tidigare vid olika tillfällen framhållit att det är angeläget att en

gemensam syn utvecklas när det gäller näringspolitiskt stöd till sjöfart inom EU. Utskottet har också förutsatt att regeringen inom EU aktivt verkar för en ordning som säkerställer största möjliga konkurrensneutralitet. Utgångspunkten bör enligt tidigare utskottsuttalanden vara att inom ramen för ett samlat europeiskt kostnadsansvar uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem utan behov av statliga subventioner.

Utskottet har dessutom tidigare framhållit att en bred politisk samsyn finns om att de nationella stödprogrammen bör avvecklas i former som tryggar likvärdiga och rättvisa konkurrensvillkor och betonat vikten av att regelsystemet – syftande till bl.a. ökad sjösäkerhet och motverkande av social dumpning – är enhetligt och gällande för all sjöfart inom gemenskapen, oavsett vilket land som fartyget är registrerat i.

Med hänvisning till det anförda förutsätts syftet med den aktuella motionen tillgodoses utan att något särskilt initiativ från riksdagens sida är erforderligt. Motion 2003/04:T564 (c) yrkande 43 avstyrks följaktligen.

När det gäller motionsförslaget om EU-medlemskap i IMO, International Maritime Organization, kan konstateras att denna FN-organisation enligt sina statuter som medlemmar endast kan ha enskilda stater. För närvarande är 163 stater medlemmar. Det betyder att om EU skall bli IMO-medlem synes en ändring krävas i den grundläggande Genèvekonventionen från år 1948 som reglerar IMO:s bildande. I sammanhanget kan nämnas att 36 internationella statliga organisationer – däribland EU – har träffat samarbetsöverenskommelser med IMO.

Enligt vad utskottet erfarit har frågan om EU skall bli fullvärdig medlem inom IMO diskuterats tidigare i den informella arbetsgrupp av tjänstemän som förbereder ministerrådens möten på transportområdet. Samtliga medlemsstaters delegationer uppges vid dessa tillfällen ha varit negativa till en sådan lösning genom att den inte bedömts ge något mervärde samtidigt som risk finns att enskilda medlemsländer förlorar inflytande. Frågan har därmed inte förts vidare. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund motion 2003/04: MJ472 (fp) yrkande 13.

## Alkolås

### **Utskottets förslag i korthet**

Regeringen förutsätts bedriva ett aktivt arbete inom EU för att uppnå en ökad europeisk samsyn om möjligheterna att genom användande av modern teknik som alkolås förbättra trafiksäkerheten. Mot denna bakgrund avstyrks två motionsförslag. Jämför reservation 4 (kd, v).

### *Motionsförslag*

Per Erik Granström och Arne Kjörnsberg (båda s) framhåller i motion 2003/04:T536 att en preventiv åtgärd när det gäller rattfylleri skulle kunna vara att införa krav på alkohol i bilarna. En ensidig svensk lagstiftning om alkohol skulle dock sannolikt innebära stora kostnader för den enskilde bilköparen eftersom Sverige är en för liten marknad. Dessutom finns det risk för att en sådan lagstiftning av EU skulle komma att tolkas som ett handelshinder. Om däremot ett gemensamt krav på alkohol som standard på nyproducerade fordon finns inom hela EU-området kommer kostnaden för alkohol att bli mera överkomlig. Dessutom blir kravet inte heller något handelshinder. Sverige bör därför enligt motionärerna inom EU verka för att krav på alkohol som standard införs för alla nyproducerade bilar.

I motion 2003/04:T442 yrkande 1 av Mikael Oscarsson m.fl. (kd) anges att det är väsentligt att tydliga mål formuleras och att det sker i en nära dialog med fordonsindustrin. Kristdemokraterna anser därför att riksdagen bör tillkännage att regeringen skall verka inom EU för en gemensam tidsplan för introducerande av alkohol i alla bilar.

### *Utskottets ställningstagande*

Utskottet har tidigare i ett yttrande våren 2002 över EU-kommissionens vitbok om den gemensamma transportpolitiken *Vägval inför framtiden* lyft fram trafiksäkerhetsfrågan. I yttrandet angavs att enligt utskottets uppfattning är bland de mest kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärderna de som avser alkohol- och drogpåverkan. Utskottet angav här särskilt införande av alkohol och elektroniska körkort.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) har nyligen i en rapport redovisat motsvarande uppfattning och angett att det är mycket lönsamt att förbättra trafiksäkerheten med åtgärder i fordonen (Strategisk analys av trafiksäkerhetsåtgärder, SIKA PM 2004:1). Den samhällsekonomiska nyttan av åtgärder som hastighetskontrollerare, alkohol och bälteslås beräknas av SIKA till sammanlagt ca 250 miljarder kronor medan kostnaden bedöms till ca 20 miljarder kronor plus systemkostnader. Införandet av nya krav på fordonen kräver dock ny EU-lagstiftning innan de kan bli obligatoriska. Utvecklingen av trafiksäkrare bilar kan dock enligt rapporten också drivas på genom att myndigheter och företag ställer krav på att sådana utrustningar skall finnas i de fordon som man använder. Det skulle enligt SIKA kunna innebära att bilindustrin börjar montera fartkontroller, alkohol och bilbälteslås på eget initiativ. Om regering och riksdag vill nå trafiksäkerhetsmålet på ett effektivt sätt finns det därför enligt rapporten anledning att dels skynda på EU-arbetet, dels främja utvecklingen av upphandlingskraven för säkrare fordon.

Utskottet förutsätter mot denna bakgrund att regeringen bedriver ett aktivt arbete inom EU för att uppnå en ökad europeisk samsyn om möjligheterna att genom användande av modern teknik som alkohol förbättra trafiksäkerheten. I sammanhanget vill utskottet särskilt hänvisa till de positiva erfarenheter som



finns när det gäller att genom självreglering främja en ökad användning av alkoholås. Det gäller bl.a. krav på alkoholås vid trafikupphandling, användning av alkoholås i tjänstefordon som en kvalitetskontroll och erbjudande om särskilda försäkringsrabatter för fordon försedda med alkoholås. Utskottet välkomnar därför fortsatta insatser av detta slag i syfte att förbättra trafiksäkerheten.

Utskottet ser mot denna bakgrund ingen anledning för riksdagen att nu ta något initiativ i ärendet. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2003/04:T442 (kd) yrkande 1 och 2003/04:T536 (s).

## Elektroniska körkort

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet förutsätter att frågan om elektroniska körkort uppmärksammas inom ramen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Mot denna bakgrund avstyrks ett motionsförslag. Jämför reservation 5 (kd).

### *Motionsförslag*

Kristdemokraterna efterlyser i motion 2003/04:T442 av Mikael Oscarsson m.fl. en utveckling mot användande av elektroniska körkort, vilka omöjliggör obehörig användning av bil. Detta skulle vara ytterligare en åtgärd för att motverka rattfylleri. Förutom att fungera som vanligt körkort kan ett elektroniskt körkort användas för att lagra olika typer av information. Det kan även användas som bilnyckel/startnyckel och utrustas med flera tilläggfunktioner, som t.ex. alkoholås. Regelverket kring körkort bestäms i dag till stor del på EU-nivå. Motionärerna anser därför att regeringen inom EU skall verka aktivt för en introduktion av elektroniska körkort.

### *Utskottets ställningstagande*

Utskottet vill när det gäller elektroniska körkort ange att prototyper har varit i drift och provats sedan år 1994. Staten har tidigare genom den s.k. Skylltfondens gett visst ekonomiskt bidrag för att ta fram ett förbättrat beslutsunderlag. Vidare kan nämnas att i det förslag som EU-kommissionen nyligen presenterat om ett nytt körkortsdirektiv ingår att de länder som så önskar får utrusta körkortet med ett mikrochip som innehåller den information som finns på körkortet.

Utskottet förutsätter att även frågan om elektroniska körkort uppmärksammas inom ramen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet ser mot denna bakgrund ingen anledning för riksdagen att nu ta något initiativ i ärendet. Utskottet avstyrker därmed motion 2003/04:T442 (kd) yrkande 4.

## Miljöanpassad transportpolitik

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet hänvisar till tidigare ställningstaganden om vikten av en miljöanpassad utveckling inom transportområdet och det reformarbete som pågår inom EU för att skapa en hållbar transportutveckling. Därmed avstyrker utskottet motionsförslag med begäran om nya initiativ för att främja en miljöanpassad transportutveckling och åtgärder mot emissioner från dieselfordon. Jämför reservationerna 6 (v) och 7 (c).

### *Motionsförslag*

Ulla Hoffmann m.fl. (v) framhåller i motion 2003/04: MJ411 att politiken inom EU som syftar till ökad handel och ökad produktion bidrar till att transporterna ökar drastiskt. Transporterna utgör i dag det största enskilda hotet mot möjligheten att minska utsläppen av växthusgaser. Det är därför enligt motionärerna nödvändigt att vända trenden och minska utsläppen från trafiken. Den förändring som krävs är både minskade transportvolymen totalt och en övergång från vägtransporter till järnväg och sjöfart. För att minska transporterna på väg bör Sverige inom EU verka för att länderna ges rätt att ta ut kilometerskatt på godstransporter på alla vägar och inte bara på motorvägar. Sverige bör vidare använda EU-samarbetet för att underlätta internationella gränsöverskridande järnvägstransporter. EU stöder stora satsningar på infrastrukturinvesteringar, främst i motorvägsprojekt i de östeuropeiska länder som nu är på väg in i EU. Investeringar bör enligt motionärerna i stället ske i järnväg, sjöfart och system för omlastning för ett optimalt utnyttjande av de olika transportslagens fördelar.

Maud Olofsson m.fl. (c) konstaterar i motion 2003/04: MJ334 att transportsektorn står för 60 % av Sveriges totala kväveoxidutsläpp i luften. Trots att utsläppen har minskat i och med kraven på katalytisk avgasrening på nya bensindrivna bilar, är de fortfarande betydande från dieseldrivna bilar och även från alternativbränslebilar. Därför är det angeläget att intensifiera arbetet med att utveckla katalysatorer som fungerar på dieseldrivna fordon. Ett sådant utvecklingsarbete är också viktigt för att få fram katalysatorer som fungerar tillsammans med bensinmotorer med låg förbrukning. Sverige bör därför ta initiativ för att inom EU införa gemensamma minimiregler för fungerande avgasrening på dieselfordon.

### *Utskottets ställningstagande*

Utskottet har tidigare understrukt betydelsen av en miljöanpassad utveckling inom transportområdet. I ett yttrande våren 2002 över Europeiska kommissionens vitbok om den gemensamma transportpolitiken fram till 2010, *Vägval inför framtiden*, gav utskottet sitt erkännande av vitbokens beskrivning av de problem inom transportväsendet som vuxit sig allt starkare i EU. För att skapa

en hållbar transportutveckling angavs att en rad viktiga frågor måste beaktas. Utskottet delade också uppfattningen att den gemensamma transportpolitiken skall vara grundad på uthållig utveckling. Detta är i linje med slutsatserna från Europeiska rådets möte i Göteborg i juni 2001 om ett säkerställande av hållbara transporter. Det är också i enlighet med det övergripande målet för den nationella transportpolitiken. Utskottet anslöt sig mot denna bakgrund till kommissionens utgångspunkt om att målet bör vara ett långsiktigt hållbart transportsystem. Utskottet ansåg vidare att det är särskilt angeläget med harmoniserade och därmed konkurrensneutrala regler samt ett för användarna rättvist kostnadsansvar avseende samtliga transportslag. I detta ligger att avgifterna inte bara skall täcka kostnaderna för användningen av infrastrukturen utan även kostnaderna för miljöpåverkan och andra externa effekter.

Utskottet vidhåller sin tidigare inställning om att den gemensamma transportpolitiken bör inriktas på att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem. Enligt vad utskottet erfarit pågår ett angeläget reformarbete inom EU för att skapa en mer miljöanpassad utveckling där Sverige är en aktiv och pådrivande kraft. Det gäller bl.a. den fråga som uppmärksammas i motionen om vägavgifter för tunga godsfordon där ett aktuellt förslag till EG-direktiv ger förutsättningar för Sverige att införa kilometerskatter på hela vägnätet enligt marginalkostnadsprincipen.

Utskottet är mot denna bakgrund inte berett att vidta något initiativ med anledning av motion 2003/04: MJ411 (v) yrkande 3. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

När det gäller motion 2003/04: MJ344 (c) yrkande 16 och frågan om emissioner från dieselfordon och alternativbränslebilar kan nämnas att en utveckling av avgasreduktion genom katalysatorer, partikelfällor och EGR (Exhaust Gas Recirculation) pågår. Inom EU finns en rad direktiv som reglerar utsläpp från vägtrafiken. EG-direktiv för att reducera utsläppen från vägtrafik omfattar en rad olika aspekter, från övergripande strategier som Försumningsstrategin och Oxidantstrategin, där trafiksektorn är en av många verksamheter som berörs, till detaljerade föreskrifter inom transportområdet. Enligt gällande reglering skall bl.a. alla nya tunga fordon fr.o.m. år 2006 förses med s.k. partikelfällor. Detta är en åtgärd som bedöms komma att eliminera en mycket stor del av partiklarna från dessa fordon. Vad gäller efterlysningen av svenska initiativ inriktade på dieselfordon har kansliet erfarit att den svenska regeringen i juni 2002 har lämnat förslag till EU-kommissionen om förbättrad avgasrening för denna typ av fordon. Enligt vad utskottet erfarit bereds frågan inom EU-kommissionen. Med hänvisning till det anförda avstyrks motion 2003/04: MJ344 (c) yrkande 16.

## Postpolitik

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen bör avslå motionsförslag om ytterligare åtgärder för att avreglera den europeiska postmarknaden och införande av ett gemensamt europeiskt porto. Jämför reservation 8 (m, fp, kd).

### *Bakgrund*

Inom Europa pågår ett arbete för att skapa en gemensam inre marknad för posttjänster. Det är dock i dag endast Sverige och Finland som helt har liberaliserat sina postmarknader. Det ursprungliga liberaliseringsdirektivet på postområdet, Europaparlamentets och rådets direktiv 97/67/EG av den 15 december 1997 om gemensamma regler för utvecklingen av gemenskapens inre marknad för posttjänster och för förbättring av kvaliteten på tjänsterna, ändrades genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/39/EG av den 10 juni 2002 om ändring av direktiv 97/67/EG för att ytterligare öka konkurrensen inom postsektorn i gemenskapen. De antagna ändringarna i postdirektivet slår bl.a. fast en tidsplan innehållande en gradvis liberalisering av marknaden från 2003 till 2006. Kommissionen skall därefter senast den 31 december 2006 överlämna en rapport tillsammans med ett förslag till Europaparlamentet och rådet som, om den finner det lämpligt, bekräftar år 2009 som ett slutdatum för genomförandet av en gemensam inre marknad för posttjänster.

### *Motionsförslag*

Erling Bager m.fl. (fp) anför i motion 2003/04:T562 att postmarknaden har avreglerats och alltmer utsatts för konkurrens under senare år. På många orter finns flera aktörer som delar ut och distribuerar post. Detta är positivt och denna utveckling måste få fortsätta. Regeringen bör därför driva på i EU så att avregleringen av postmarknaden genomförs i fler länder. I dag kan t.ex. en monopolist i ett annat EU-land gå in och ta andelar på den svenska marknaden, medan svenska postföretag inte har motsvarande möjlighet i andra länder.

Lena Adelsohn Liljeroth (m) framhåller i motion 2003/04:T319 att utslaget i den senaste folkomröstningen visade att många svenskar fortfarande inte riktigt känner sig som européer. Snart har unionen 25 medlemsländer. Det innebär nya förutsättningar och möjligheter. Den gemensamma valutan fungerar som "smörjmedel" för de 300 miljoner européer som i dag har euro i plånböckerna. Ett gemensamt frimärke skulle också kunna förenkla tillvaron. Ett brev mellan Haparanda och Malmö skulle därmed kosta lika mycket som mellan Göteborg och Rom. Motionären förordar mot denna bakgrund att Sverige verkar för att införa ett enhetsporto inom Europeiska unionen.

### *Utskottets ställningstagande*

Utskottet anser det viktigt att förutsättningarna på postmarknaden ges en sådan utformning att rättvisa konkurrensförhållanden mellan såväl olika postföretag som mellan olika länder uppnås. Som framgår av den redovisade bakgrundsbeskrivningen pågår också ett reformarbete inom EU med kontrollstationer. Utskottet vill vidare hänvisa till två pågående statliga utredningar, nämligen dels Post- och kassaserviceutredningen (N 2003:09 Post- och kassaserviceutredningen), dels utredningen om utvärdering av vissa regelreformerade marknader (N 2004:02 Regelutredningen). Båda dessa utredningar skall vara klara i november år 2004.

Med hänvisning till det förändringsarbete som nu pågår inom EU i riktning mot en gradvis liberalisering och det nationella utredningsarbete som nyligen inlets är utskottet inte nu berett att vidta någon åtgärd med anledning av motion 2003/04:T562 (fp) yrkande 24. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

Utskottet har erfarit att frågan om ett gemensamt porto inom EU har diskuterats tidigare i olika forum. Enligt uppgift från Post- och telestyrelsen har förslaget härvid inte bedömts som realistiskt med hänsyn till den strävan som bl.a. kommissionen har att uppnå en mer avreglerad marknad som kännetecknas av kostnads- och marknadsanpassade priser. I sammanhanget kan nämnas att portot i dag skiljer sig väsentligt åt mellan olika medlemsstater. Sverige är exempelvis ett av de få länder som har infört mervärdesskatt på porto. Exempel finns också på länder som inte har infört kostnadsbaserat porto.

I sammanhanget kan vidare nämnas att trafikutskottet tidigare har hanterat frågan om införande av gemensamt nordiskt porto. Utskottets behandling har resulterat i att inte föreslå någon åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet finner inte vad gäller frågan om ett gemensamt porto inom EU skäl att bifalla aktuellt motionsförslag. Utskottet avstyrker följaktligen motion 2003/04:T319 (m).

## EU:s strukturfonder och bredbandsutbyggnad

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen bör avslå ett motionsyrkande om särskilda initiativ inom EU för utbyggnad av bredbandsnät för elektronisk kommunikation. Jämför reservation 9 (c).

### *Bakgrund*

Strukturfonderna är det samlade namnet på regionalfonden, socialfonden, jordbruksfonden och fiskefonden. Tillsammans förfogar fonderna över ca en tredjedel av EU:s totala budget. Syftet med strukturfonderna är att minska skillnaderna mellan olika regioners utvecklingsnivå och öka den ekonomiska

och sociala sammanhållningen mellan nationerna i Europeiska unionen. Strukturfonderna är inga fonder i egentlig mening utan årligen återkommande utgiftsposter för regionalpolitiska insatser.

### *Motionsförslag*

Sven Bergström m.fl. (c) framhåller i motion 2003/04:T474 att det behövs en god digital infrastruktur och en väl fungerande IT-politik för att skapa tillväxt i hela landet och för alla grupper. EU följer glädjande nog samma linje som Centerpartiet förordar och säger i aktionsplanen e-Europe 2005 att bredband och dess vida spridning är ett av huvudmålen för europeisk IT-politik. Regeringen har dock uppenbarligen en annan agenda än Centerpartiet och Europeiska unionen genom sin satsning på en halvmesyr, vilket är både kortsiktigt och svårbegripligt. Till Centerpartiets glädje har EU-kommissionen tagit ett steg i rätt riktning när den nyligen tillkännagav att den är beredd att upplåta delar av EU:s strukturfonder till bredbandsutbyggnad. Motionärerna föreslår mot denna bakgrund ett tillkännagivande om att regeringen representerar Sverige väl i EU och verkar för att förslaget om att utdela bidrag ur strukturfonderna för utbyggnad av ett finmaskigt bredbandsnät förverkligas.

### *Utskottets ställningstagande*

Utskottet konstaterar att medel från vissa strukturfonder redan i dag kan lämnas för medfinansiering av infrastrukturutbyggnader på IT-området. I sammanhanget kan vidare nämnas att i juni 2003 publicerade kommissionen sina förslag till nya riktlinjer om strukturfondernas användning för elektroniska kommunikationer. Dessa riktlinjer är av särskilt intresse för utvecklingen av bredband på landsbygd och i glesbygd. Riktlinjerna poängterar likt handlingsprogrammen eEurope 2002 och 2005 vikten av lämplig informationsinfrastruktur i Europa. I riktlinjerna anges att man inom bredbandsområdet inte helt kan förlita sig till marknaden. För att försäkra bredbandsutbyggnad i glesbygd – och därigenom även den territoriella sammanhållningen – inbjuder därför kommissionen medlemsstaterna att använda strukturfonderna till sådana ändamål. Som riktlinjer för medelsanvändningen för utbyggnad av bredband meddelas i riktlinjerna en rad olika kriterier och utgångspunkter.

Utskottet förutsätter att regeringen representerar Sverige väl inom EU med utgångspunkt bl.a. från riksdagens IT-politiska mål om att skapa ett informationssamhälle tillgängligt för alla. Med hänvisning till vad som anförts avstyrker utskottet motion 2003/04:T474 (c) yrkande 4.

## Lokalisering av den europeiska sjöfartsmyndigheten

### **Utskottets förslag i korthet**

Med hänvisning till ett nyligen fattat beslut om lokalisering av nio olika EU-organ avstyrker utskottet två motioner om förläggning av den europeiska sjöfartsmyndigheten till Göteborg.

### *Bakgrund*

Europaparlamentet och rådet antog den 27 juni 2002 den förordning (EG) nr 1406/2002 som utgör rättslig grund för inrättandet av Europeiska byrån för sjösäkerhet (European Maritime Safety Agency, EMSA). EMSA skall se till att gemenskapens sjösäkerhetsregler tillämpas effektivt, samla information och förvalta databaser, utvärdera och kontrollera klassificeringssällskapen och samordna medlemsstaternas verksamhet. Målsättningen med den europeiska sjösäkerhetsbyrån är att säkerställa en hög, enhetlig och effektiv nivå på sjösäkerhet och motsvarande vad avser miljöpåverkan från fartyg inom gemenskapen. Sjösäkerhetsbyrån skall förse EU:s medlemsstater och kommissionen med behövlig teknisk och vetenskaplig assistans. Genom en hög nivå på byråns expertkunskap skall EMSA hjälpa medlemsstaterna att korrekt införa gemenskapslagstiftningen på sjösäkerhets- och miljöområdet, att övervaka genomförandet av de beslutade lagarna och att utvärdera effektiviteten av de vidtagna åtgärderna. I augusti 2003 lade kommissionen fram ett förslag om att utöka EMSA:s verksamhet till att även omfatta delar som sjöfartsskydd, oljeskyddsberedskap och erkännande av certifikat för icke-EU-sjöfolk.

### *Motionsförslag*

Lars Leijonborg m.fl. (fp) erinrar i motion 2003/04: MJ472 om att Sverige har lång sjöfartstradition och mycket stor kompetens inom området. Dessutom finns ett av de mest hotade haven i vår omedelbara närhet. Sverige bör därför omgående ansöka om att den nyinrättade EU-myndigheten Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) förläggs i Sverige.

Annelie Enochson (kd) bedömer i motion 2003/04: T269 att Sverige på goda grunder kan anses ha särskild kompetens i sjösäkerhetsfrågor. Enligt den internationella statistiken tillhör Sverige de bästa i världen beträffande sjösäkerhet och miljöhänsyn inom sjöfarten. Sveriges mest utvecklade och utpräglade sjöfartsmiljö och Nordens största hamn finns i Göteborg. Dessutom utförs i särklass flest svenska hamn- och flaggstatskontroller i Göteborg. Mot bl.a. denna bakgrund förordas att Sverige verkar för att den europeiska sjösäkerhetsbyrån lokaliseras till Göteborg.

### *Utskottets ställningstagande*

Trafikutskottet har hösten 2002 behandlat liknande motionsförslag och då vitsordat Göteborgs många förtjänster som lokaliseringsort för den europeiska sjöfartsmyndigheten. Utskottet förutsatte att regeringen i aktuella sammanhang aktivt verkade för att tillvarata svenska intressen och därvid samrådde med riksdagen. Utskottet avstyrkte mot denna bakgrund ett motionsförslag i ärendet.

Vid EU:s ministerrådsmöte i Bryssel den 13 december 2003 har därefter beslutats om lokalisering av nio olika EU-organ. Vad gäller den nya sjöfartsmyndigheten fastställdes lokaliseringslandet till Portugal. Till Sverige beslöts samtidigt att förlägga den nya EU-myndigheten för förebyggande och kontroll av smittsamma sjukdomar, Smittskyddsmyndigheten.

Mot bakgrund av vad som nu har anförts anser utskottet att motionerna 2003/04:T269 (kd) och 2003/04:MJ472 (fp) yrkande 12 bör avslås.

## Reglering av sommartid

### **Utskottets förslag i korthet**

Med hänvisning till förutsatt uppföljning av sommartidens reglering bör riksdagen avslå en motion om att låta sommartiden bestå året om.

### *Bakgrund*

Sommartid är en modifiering av tiden som går ut på att klockan under sommarhalvåret förskjuts en timme eller – annorlunda uttryckt – man flyttar en tidszon österut. Syftet är att bättre ta till vara dygnets ljusa timmar. Systemet med sommartid började tillämpas år 1976 i vissa länder; efter oljekrisen sågs detta som ett sätt att spara energi. I Sverige infördes systemet år 1980.

Inom det europeiska samarbetet ansågs det befogat – med hänsyn till den inre marknadens funktion – att ha gemensamma regler inom EU för att säkerställa enhetliga datum och klockslog för sommartidens början och slut i alla medlemsstater. Det var också viktigt med en stabil och långsiktig tidsplanering, inte minst för att underlätta transporter och kommunikationer inom EU men även för andra sektorer inom näringslivet.

Det första direktivet på området kom år 1980. Den senaste regleringen – Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/84/EG om bestämmelser beträffande sommartid – beslutades under Sveriges ordförandeskap i rådet, den 19 januari 2001. Enligt direktivet avses med sommartid den del av året under vilken klockan ställs fram med 60 minuter jämfört med resten av året. Från och med år 2002 börjar sommartiden i alla medlemsstater kl. 01.00 Greenwichtid (Greenwich Mean Time, GMT) den sista söndagen i mars och upphör kl. 01.00 Greenwichtid den sista söndagen i oktober. För att man skall kunna följa upp hur systemet påverkar de berörda sektorerna skall kommis-



sionen senast den 31 december 2007 överlämna en rapport till Europaparlamentet, rådet och Ekonomiska och sociala kommittén. Rapporten skall upprättas på grundval av uppgifter som medlemsstaterna har överlämnat till kommissionen senast den 30 april 2007. Om kommissionen i sin rapport visar på behov av ändringar skall kommissionen lägga fram ett förslag till åtgärder.

Sverige har genomfört sommartidsdirektivet i förordningen (2001:127) om sommartid. Enligt förordningen skall sommartid gälla i landet under viss period varje år. Sommartid innebär att normaltiden ökar med en timme. Sommartiden börjar kl. 02.00 normaltid den sista söndagen i mars. Tiden anges då som kl. 03.00 sommartid. Sommartiden upphör kl. 03.00 sommartid den sista söndagen i oktober. Tiden anges då som kl. 02.00 normaltid. Vad som menas med normaltid anges i sin tur i förordningen (1979:988) om svensk normaltid; för tidsangivning inom landet gällande tiden (svensk normaltid) skall vara den av Bureau International de l'Heure fastställda normaltiden Temps Universel Coordonné ökad med en timme.

### *Motionsförslag*

Birgitta Carlsson och Annika Carlsson (båda c) konstaterar i motion 2003/04:T267 att under många år har vi på våren vridit fram klockan en timme och på hösten vridit den tillbaka. Av flera skäl är det många som inte tycker att det är positivt med dessa omställningar, särskilt gäller detta den omställning som görs på hösten. Genom att införa sommartid året om blir visserligen höstmorgnarna mörkare men eftermiddagarna däremot blir ljusa under en längre tid. Därigenom skulle fler människor kunna tillgodogöra sig ljuset, vilket enligt motionärerna skulle ha en gynnsam inverkan på folkhälsan. Mot denna bakgrund föreslås att sommartiden bör bestå hela året.

### *Utskottets ställningstagande*

Motionsförslag om att låta sommartiden bestå hela året har behandlats av riksdagen tidigare. Konstitutionsutskottet sade sig (bet. 2001/02:KU34) dela uppfattningen att det är ett gemensamt intresse för hela gemenskapen att samma datum och klockslag gäller för sommartidens början och upphörande. Givetvis skulle hela unionen kunna bestämma sig för att ändra sin normaltid så att den stämmer överens med nuvarande sommartid och att behålla den hela året. Konstitutionsutskottet fann dock ingen anledning till några tillkännagivanden enligt motionerna och avstyrkte dem. Riksdagen anslöt sig till konstitutionsutskottets förslag.

Trafikutskottet har därefter våren 2003 behandlat ett likartat förslag om att permanenta sommartiden och ansett att riksdagens tidigare beslut alljämt bör gälla (bet. 2002/03:3). I betänkandet erinrades om en bestämmelse i EU-direktivet enligt vilken systemet med gemensam sommartid skall följas upp genom en rapport. Denna skall i sin tur vara grundad på rapporter från medlemsländerna. Utskottet utgick från att regeringen följde frågan i Sverige och

lämnade en redovisning till riksdagen inför rapporteringen till kommissionen. Mot denna bakgrund avstyrktes motionsförslaget. Utskottets uppfattning vann kammarens gillande.

Utskottet finner inte anledning att frånga tidigare ställningstaganden när det gäller regleringen av sommartid. Riksdagen bör därför avslå motion 2003/04:T267 (c).

# Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

## 1. **Infrastrukturplanering, punkt 1 (kd)**

av Lars Gustafsson (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 1. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T462 yrkande 11 och 2003/04:T560 yrkande 8 och avslår motionerna 2002/03:T311 yrkandena 1 och 3, 2002/03:T466 yrkande 37, 2003/04:T228 yrkande 3, 2003/04:T261, 2003/04:T488 yrkande 3, 2003/04:T526, 2003/04:T540 och 2003/04:T564 yrkande 29.

### *Ställningstagande*

För att Sverige skall vara konkurrenskraftiga i det europeiska perspektivet måste ett internationellt perspektiv anläggas på infrastrukturbyggandet. Behovet av att minska avståndshandikappet till övriga Europa gäller i varierande omfattning våra grannländer runt Östersjön, inte minst de baltiska staterna. Mot denna bakgrund bör Sverige driva på en gemensam infrastrukturpolitik och som ett led i detta arbete ta ett initiativ till en samlad infrastrukturpolitik för Östersjöområdet.

Vad som nu anförts bör med bifall till motionerna 2002/03:T462 (kd) och 2003/04:T560 (kd) ges regeringen till känna.

## 2. **Infrastrukturplanering, punkt 1 (c)**

av Jan Andersson (c).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 2. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T466 yrkande 37 och 2003/04:T564 yrkande 29 och avslår motionerna 2002/03:T311 yrkandena 1 och 3, 2002/03:T462 yrkande 11, 2003/04:T228 yrkande 3, 2003/04:T261, 2003/04:T488 yrkande 3, 2003/04:T526, 2003/04:T540 och 2003/04:T560 yrkande 8.

### *Ställningstagande*

Sverige bör inom EU arbeta för ett gemensamt program för utveckling av transportsystemet i Barentsregionen. Den nordliga dimensionen i EU-arbetet måste få återverkan även på transportområdet. Ambitionen skall vara att människor och företag i Barentsregionen, den arktiska regionen och Östersjöregionen ges goda möjligheter att delta i den europeiska integrationen. Prioritet bör ges till att knyta samman det transeuropeiska nätverket av järnvägsspår som passerar EU:s externa gränser.

Vad som nu anförts bör med bifall till motionerna 2003/04:T564 (c) och 2002/03:T466 (c) ges regeringen till känna.

### **3. Järnvägspolitik, punkt 2 (m, c)**

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m), Björn Hamilton (m) och Jan Andersson (c).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförts i reservation 3. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2002/03:T321 yrkande 7, 2003/04:T530 yrkande 6 och 2003/04:T564 yrkande 28.

### *Ställningstagande*

Vi anser att det finns ett stort behov av fortsatta avregleringar och ökad standardisering på järnvägsområdet i Europa. Sverige måste därför mer aktivt driva frågorna om en ökad integrering av järnvägstrafiken inom EU och därvid särskilt framhålla vikten av att ett gemensamt regelverk utarbetas.

I dag måste tåg ofta stoppas vid gränserna för byte av lok och förare samt för tekniska kontroller. Olika elsystem och spårvidder ställer också till problem. Mot denna bakgrund bör en satsning ske på ett gemensamt europeiskt järnvägssystem där operatörer med olika nationell hemvist ges samma tillgång till järnvägsinfrastrukturen. Bättre standardisering och marknadsöppnande är ett sätt att bättre dra nytta av de järnvägsinvesteringar som både gjorts och skall göras.

Vad som nu anförts bör med bifall till motionerna 2002/03:T321 (m), 2003/04:T530 (m) och 2003/04:T564 (c) ges regeringen till känna.

### **4. Alkolås, punkt 4 (kd, v)**

av Karin Thorborg (v) och Lars Gustafsson (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 4. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2003/04:T442 yrkande 1 och 2003/04:T536.

### *Ställningstagande*

En preventiv åtgärd när det gäller rattfylleri är krav på alkohol i bilarna. En ensidig svensk lagstiftning om alkohol skulle dock sannolikt innebära stora kostnader för den enskilde bilköparen eftersom Sverige är en för liten marknad. Dessutom finns det risk för att en sådan lagstiftning av EU skulle komma att tolkas som ett handelshinder. Om däremot ett gemensamt krav på alkohol som standard på nyproducerade fordon finns inom hela EU-området kommer kostnaden för alkohol att bli mera överkomlig. Dessutom blir kravet inte heller något handelshinder. Sverige bör därför inom EU verka för att krav på alkohol som standard införs för alla nyproducerade bilar.

Vad som nu anförs bör med bifall till motionerna 2003/04:T442 (kd) yrkande 1 och 2003/04:T536 (s) ges regeringen till känna.

## **5. Elektroniska körkort, punkt 5 (kd)**

av Lars Gustafsson (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 5. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:T442 yrkande 4.

### *Ställningstagande*

Genom införande av elektroniska körkort skulle obehörig användning av bil omöjliggöras. Detta skulle vara ytterligare en åtgärd för att motverka rattfylleri. Förutom att fungera som vanligt körkort kan ett elektroniskt körkort användas för att lagra olika typer av information. Det kan även användas som bilnyckel/startnyckel och utrustas med flera tilläggfunktioner, som till exempel alkohol. Regelverket kring körkort bestäms i dag till stor del på EU-nivå. Regeringen bör därför inom EU aktivt verka för en introduktion av elektroniska körkort.

Vad som nu anförts bör med bifall till motion 2003/04:T442 (kd) yrkande 4 ges regeringen till känna.

## **6. Miljöanpassad transportpolitik, punkt 6 (v)**

av Karin Thorborg (v).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 6. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:MJ411 yrkande 3 och avslår motion 2003/04:MJ334 yrkande 16.

### *Ställningstagande*

Inom EU ökar transporterna drastiskt. De utgör i dag det största enskilda hotet mot möjligheten att minska utsläppen av växthusgaser. Det är därför nödvändigt att vända trenden och minska utsläppen från trafiken. Den förändring som krävs är både minskade transportvolymen totalt och en övergång från vägtransporter till järnväg och sjöfart. För att bidra till en ekologiskt hållbar utveckling är det helt nödvändigt att den huvudsakliga inriktningen på de investeringar EU stöder är ny miljöanpassad infrastruktur och inte nya motorvägsbyggen. Sverige bör vidare använda EU-samarbetet för att underlätta för internationella gränsöverskridande järnvägstransporter. Investeringar bör göras i järnväg, sjöfart och system för omlastning för ett optimalt utnyttjande av de olika transportslagens fördelar.

Vad som nu anförs bör med bifall till motion 2003/04:MJ411 (v) ges regeringen till känna.

## **7. Miljöanpassad transportpolitik, punkt 6 (c)**

av Jan Andersson (c).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 7. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:MJ334 yrkande 16 och avslår motion 2003/04:MJ411 yrkande 3.

### *Ställningstagande*

Transportsektorn står för 60 % av Sveriges totala kväveoxidutsläpp i luften. Trots att utsläppen har minskat med kraven på katalytisk avgasrening på nya bensindrivna bilar, är de fortfarande betydande från dieseldrivna bilar och även från alternativbränslebilar. Därför är det angeläget att intensifiera arbetet med att utveckla katalysatorer som fungerar på dieseldrivna fordon. Ett sådant utvecklingsarbete är också viktigt för att få fram katalysatorer som fungerar

tillsammans med bensinmotorer med låg förbrukning. Sverige bör mot denna bakgrund ta initiativ för att inom EU införa gemensamma minimiregler för fungerande avgasrening på dieselfordon.

Vad som nu anförts bör med bifall till motion 2003/04: MJ334 (c) ges regeringen till känna.

#### **8. Postpolitik, punkt 7 (m, fp, kd)**

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Björn Hamilton (m), Christer Winbäck (fp) och Lars Gustafsson (kd).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 8. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:T562 yrkande 24 och avslår motion 2003/04:T319.

##### *Ställningstagande*

Postmarknaden har avreglerats och alltmer utsatts för konkurrens under senare år. På många orter finns flera aktörer som delar ut och distribuerar post. Detta är positivt och denna utveckling måste få fortsätta. I dag kan dock postföretag som bedriver sin verksamhet som monopolist i ett annat EU-land gå in och ta andelar på den svenska marknaden. Däremot har svenska postaktörer inte motsvarande möjlighet i andra länder. Vi anser därför att regeringen bör driva på i EU så att avregleringen av postmarknaden genomförs i fler länder.

Vad som nu anförts bör med bifall till motion 2003/04:T562 (fp) yrkande 24 och med avslag på motion 2003/04:T319 (m) ges regeringen till känna.

#### **9. EU:s strukturfonder och bredbandsutbyggnad, punkt 8 (c)**

av Jan Andersson (c).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservation 9. Därmed bifaller riksdagen motion 2003/04:T474 yrkande 4.

##### *Ställningstagande*

Det behövs en god digital infrastruktur och en väl fungerande IT-politik för att skapa tillväxt i hela landet och för alla grupper. EU följer glädjande nog samma linje som Centerpartiet förordar och säger i aktionsplanen e-Europe 2005 att bredband och dess vida spridning är ett av huvudmålen för europeisk IT-politik. EU vill vidare, liksom Centerpartiet, inom en snar framtid göra

bredband lika tillgängligt som vanlig telefoni är i dag. Regeringen har dock en annan agenda än Centerpartiet och Europeiska unionen. Att regeringen, i en fråga som kan beskrivas som en av de enskilt viktigaste för ekonomisk utveckling i Sverige, valt att satsa på en halvmesyr är kortsiktigt och svårbegripligt. Till Centerpartiets glädje har EU-kommissionen tagit ett steg i rätt riktning när de nyligen tillkännagav att de är beredda att upplåta delar av EU:s strukturfonder till bredbandsutbyggnad. Regeringen bör därför representera Sverige väl i EU och verka för att förslaget om att utdela bidrag ur strukturfonderna för utbyggnad av ett finmaskigt bredbandsnät förverkligas.

Vad som nu anförts bör med bifall till motion 2003/04:T474 (c) yrkande 4 ges regeringen till känna.



BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2002

*2002/03:T311 av Annelie Enochson och Per Landgren (båda kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att hos berörda EU-organ lansera Europakorridoren som svenskt kandidatprojekt för TEN (Trans-European Network).
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att undersöka förutsättningarna för att utredningsarbetet av Europakorridoren delvis kan finansieras via EU:s budget för nya TEN-projekt.

*2002/03:T321 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):*

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en harmonisering av järnvägslagstiftningen inom EU.

*2002/03:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd):*

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen tar initiativ till en infrastrukturpolitik för Östersjöregionen.

*2002/03:T466 av Sven Bergström m.fl. (c):*

37. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige inom EU bör arbeta för ett gemensamt program för utveckling av transportsystemet i Barentsregionen.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003

*2003/04:T228 av Ulf Sjösten och Kent Olsson (båda m):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att projektet Europakorridoren/Götalandsbanan presenteras som kandidatprojekt i TEN-arbetet inom EU.

*2003/04:T261 av Yvonne Ångström (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om klassning av E 12 som TEN-väg.

*2003/04:T267 av Birgitta Carlsson och Annika Qarlssoon (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att låta sommartiden vara kvar hela året.

*2003/04:T269 av Annelie Enochson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om lokalisering av den europeiska sjösäkerhetsbyrån till Göteborg.

*2003/04:T319 av Lena Adelson Liljeroth (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om gemensamt porto inom EU.

*2003/04:T442 av Mikael Oscarsson m.fl. (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall verka inom EU för en gemensam tidsplan för introducerande av alkohåls i alla bilar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen inom EU skall verka aktivt för en introduktion av elektroniska körkort.

*2003/04:T474 av Sven Bergström m.fl. (c):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall arbeta för att EU-kommissionens initiativ om att utdela bidrag ur strukturfonderna för utbyggnad av ett finmaskigt bredbandsnät skall bli verklighet.

*2003/04:T488 av Tobias Krantz m.fl. (fp, m, kd):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen presenterar Europakorridoren som svenskt kandidatprojekt i arbetet med de transeuropeiska nätverken (TEN) inom EU.

*2003/04:T526 av Rune Berglund och Marie Nordén (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om öst-västlig transportkorridor.

*2003/04:T530 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):*

6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en harmonisering av järnvägsflagstiftningen inom EU.

*2003/04:T536 av Per Erik Granström och Arne Kjörnsberg (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige inom EU bör verka för att alkoholås införs som standard i ny-producerade bilar.

*2003/04:T540 av Martin Nilsson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om infrastrukturplanering.

*2003/04:T560 av Johnny Gylling m.fl. (kd):*

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen tar initiativ till en infrastrukturpolitik för Östersjöregionen.

*2003/04:T562 av Erling Bager m.fl. (fp):*

24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om avreglering av postmarknaden i EU-området.

*2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c):*

28. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ökad samordning av nationella järnvägssystem i Europa.
29. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige inom EU bör arbeta för ett gemensamt program för utveckling av transportsystemet i Barentsregionen.
43. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige måste vara pådrivande för att utforma gemensamma regler för sjöfarten på EU-nivå och internationellt.

*2003/04:MJ334 av Maud Olofsson m.fl. (c):*

16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige bör ta initiativ för att inom EU införa gemensamma minimiregler för fungerande avgasrening på dieselfordon.

*2003/04:MJ411 av Ulla Hoffmann m.fl. (v):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en miljöanpassning av europeisk transportpolitik.

*2003/04:MJ472 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):*

12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige omgående skall ansöka om att den nyinrättade EU-myndigheten Europeiska sjösäkerhetsbyrån (EMSA) skall förläggas i Sverige.

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Sverige i EU skall verka för att EU blir fullvärdig medlem i Internationella Sjöfartsorganisationen (IMO).