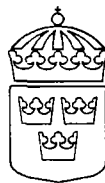


Trafikutskottets yttrande

1992/93:TU1y

Trafikutskottets yttrande över
EES-propositionen jämte motioner



1992/93
TU1y

Till EES-utskottet

EES-utskottet har den 5 juni 1992 berett samtliga övriga utskott tillfälle att senast den 3 september 1992 avge yttrande över proposition 1991/92:170 om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) jämte *dels* de motioner som kan komma att väckas med anledning av propositionen, *dels* motionerna 1991/92:U534 yrkandena 7 och 8 samt 1991/92:U701, allt såvitt propositionen och motionerna berör resp. utskotts beredningsområde.

I detta yttrande behandlar trafikutskottet, förutom de delar av propositionen som berör utskottets beredningsområde, motionerna 1991/92:E7 av Mats Hellström m.fl. (s) yrkande 7 och 1991/92:E10 av Lars Werner m.fl. (v) yrkandena 2 och 22.

1. Riksdagens beslut år 1988

De avtal som regeringen nu förelägger riksdagen för godkännande skall ses mot bakgrund av riksdagens beslut våren 1988 med anledning av proposition 1987/88:66 om Sverige och den västeuropeiska integrationen (bet. 1987/88:UU24, rskr. 245). I beslutet framhölls att Sverige bör eftersträva ett så nära och varaktigt samarbete med EG som möjligt på alla de områden som omfattas av EG:s inre marknad. Som mål angavs, att integrationsarbetet skulle leda till samma fördelar och åtaganden för medborgare, företag och institutioner i Sverige som i EG:s medlemsländer. Ett svenskt medlemskap i EG var dock inte ett mål för de förhandlingar som då förestod.

Transport- och kommunikationsfrågornas betydelse i integrationsarbetet behandlades *dels* i den nämnda propositionen, *dels* i proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 90-talet (bet. 1987/88:TU21, rskr. 248).

I den förstnämnda propositionen framhölls bl.a. att arbetet inom EG på en gemensam transportmarknad hade gått långsammare än på många andra områden och att det som dithills hade uppnåtts fick sägas vara relativt begränsat. Detta hade sina naturliga förklaringar i omständigheter såsom olikheter i geografisk utbredning och geografiskt läge,

regionala skillnader i fråga om befolkningskoncentration, industristruktur och avståndet till marknaderna samt existerande nationell transportstruktur och transportpolitik.

I den sistnämnda propositionen framhölls det nära sambandet och inbördes beroendet mellan utrikeshandel och utrikes transporter samt betonades att fri handel förutsätter fria transporter. Mycket talade emellertid för att det inte skulle vara möjligt för EG att hålla sin tidsplan att nå en fri inre transportmarknad år 1992.

Det underströks vidare att handeln och transportmöjligheterna mellan Sverige och Västeuropa var av helt avgörande betydelse för den svenska ekonomin. Därför fordrades att vi såväl inom Sverige som mellan Sverige och Västeuropa hade tillgång till ett så modernt och effektivt transportsystem som möjligt.

Vidare framhölls att det svenska transportväsendet också är en del av ett större europeiskt transportsystem. Det är därför angeläget — betonades det — att det inte råder väsentliga skillnader i villkoren för utförandet av transporter mellan svenska och andra länders transportföretag. I annat fall kunde snedvridningar av konkurrensförhållandena bli följden och kostnadsfördyringar uppstå, något som i sin tur kunde få svåra negativa verkningar på vår industriella konkurrenskraft. Sverige måste därför tillsammans med de andra länderna i Europa söka utveckla en gemensam grundsyn på i vart fall den del av transportpolitiken som gäller de internationella transporter, särskilt de europeiska och nordiska.

Riksdagens beslut innebär att svenska åtgärder för att uppnå en gemensam europeisk transportmarknad borde vidtas. Detta fick dock inte innebära — betonades det i beslutet — att avkall görs på väsentliga svenska intressen i fråga om miljö, säkerhet och hälsa. Vidare borde Sverige fortsatt verka för en liberalisering av den internationella vägtrafiken och för att enhetliga kör- och vilotidsregler skall gälla för den internationella landsvägstrafiken i Europa. Även utvecklingen av den internationella kombinerade väg- och järnvägstrafiken borde stödjas.

2. Allmänna frågor

I den proposition som nu är i fråga betonas att ett deltagande i det internationella samarbetet är en avgörande förutsättning för en positiv utveckling av det svenska välståndet. Denna utveckling är sedan mer än hundra år exportledd. Den svenska ekonomin måste fortsätta att vara konkurrenskraftig. Sveriges viktigaste handelspartners finns i Västeuropa. Mer än hälften av den svenska utrikeshandeln sker med EG, och sammanlagt svarar EES för nära tre fjärdedelar av svensk utrikeshandel. Besluten inom EG får därför avgörande betydelse för den svenska ekonomin, vilken anknytning till EG Sverige än väljer. EES-avtalet innebär enligt regeringen en rad fördelar utöver dem som följer av det frihandelsavtal som gäller mellan Sverige och EG sedan den 1 januari 1973. När ett europeiskt ekonomiskt samarbetsområde skapas, avvecklas gränshindren i handeln med varor och tjänster mellan de berörda länderna samt de tekniska handelshinder som beror

på skillnader i nationella lagar och bestämmelser. Kapital kan röra sig fritt över gränserna, och samtidigt avvecklas begränsningarna i fråga om arbetskraftens rörlighet. Grundtanken med EES-avtalet är — betonas det i propositionen — att skapa ett dynamiskt och enhetligt europeiskt samarbetsområde grundat på gemensamma regler och lika konkurrensvillkor för företag och enskilda. EES-avtalet framstår därför som en viktig förutsättning för Sveriges förmåga att stärka sin ställning som industrination.

EES-avtalet innehåller en huvuddel med de materiella bestämmelserna om fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital samt s.k. angränsande politikområden. Den fria rörligheten för tjänster på transportområdet regleras i ett särskilt kapitel. I nu nämnda delar motsvarar EES-avtalet den s.k. primära EG-rätten, i första hand Romfördragets regler. Dessutom finns bestämmelser om de olika institutioner som etableras genom avtalet. Genom avtalet övertas vidare de regler på konkurrensområdet som gäller enligt Romfördraget och som kompletterar reglerna om fri rörlighet över gränserna. Samtliga nu nämnda bestämmelser införlivas i svensk rätt enligt det till propositionen fogade förslaget till EES-lag.

Romfördraget brukar betecknas som ett ramfördrag, vars målinriktade och allmänt hållna bestämmelser fylls ut och preciseras genom sekundärrättsliga regler i form av rättsakter av olika slag.

Regeringens förslag innebär att riksdagen, i och med att den godkänner EES-avtalet, också godkänner ca 1 500 rättsakter till vilka det hänvisas i bilagor till avtalet. På fyra undantag när omfattas emellertid dessa rättsakter inte av förslaget till EES-lag. Frågan om rättsakternas införlivande i svensk rätt behandlas i bilagor till propositionen som de olika fackdepartementen svarar för.

3. EG-anpassning på trafikutskottets beredningsområde

I bilaga 5 till propositionen, som Kommunikationsdepartementet svarar för, framhålls att EES-avtalet i större eller mindre utsträckning berör hela departementets verksamhetsområde. Vissa EES-bestämmelser återfinns i avtalets huvuddel under 6 kap. Transporter. Om dessa bestämmelser sägs i propositionens bilaga 1 att en klar målsättning saknas för EES-avtalets transportavsnitt, eftersom avtalet inte har någon motsvarighet till artikel 74 i Romfördraget, som föreskriver att en gemensam transportpolitik skall föras inom EG. Genom att anpassa sig till EG:s regelsystem kommer Sverige och övriga EFTA-länder ändå att faktiskt integreras i en gemensam transportpolitik. Rättsakter, som ännu inte införlivats med svensk rätt, kan i betydande utsträckning implementeras genom regeringsförfattningar — med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer — eller genom myndighetsföreskrifter. I vissa fall avser regeringen dock att återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning.

I bilaga 5 återfinns härefter redogörelser för rättsakter som berör Kommunikationsdepartementets verksamhetsområde fördelade under rubriker såsom: Tekniska föreskrifter, typgodkännande m.m., Telekommunikationer, Landtransporter med underrubrikerna Gemensamma regler, Landsvägstransporter och Järnvägstransporter samt Sjöfart och Luftfart.

Vad först gäller *Tekniska föreskrifter, typgodkännande m.m.* framhålls i propositionen att ett stort antal rättsakter innehåller föreskrifter om fordons beskaffenhet och utrustning, typgodkännande m.m. Kraven uppfylls som regel redan nu. I den mån det finns avvikelser sker anpassningen genom föreskrifter på myndighetsnivå. Av propositionen framgår vidare att EG-kommissionen har lagt fram förslag som syftar till att göra ett EG-typgodkännande, med verkan inom hela EG-området, obligatoriskt. I fråga om avgasrening och buller gäller att EFTA-staterna får tillämpa sina strängare bestämmelser fram till den 1 januari 1995, inkl. rätten att vägra godkännande av fordon som inte uppfyller de nationella kraven. Sådana bestämmelser får behållas även därefter men får då inte hindra det fria varuutbytet i enlighet med EG:s lagstiftning.

När det gäller införlivandet av rättsakter på *telekommunikationsområdet* framhålls i propositionen att den svenska teletjänstmarknaden är mer liberal än den som föreskrivs i EG:s regelverk. Den separering av myndighetsfunktioner och operatörsroll som EG stipulerar kommer att omfattas av ett förslag till en telelag som regeringen avser att förelägga riksdagen under hösten 1992. I sammanhanget erinras om regeringens förslag om inrättande av en ny myndighet på telekommunikationsområdet (förs. 1990/91:20, prop. 1991/92:100 bil. 7, prop. 1991/92:163, bet. TU20, rskr. 312, rskr. 313).

Under avsnittet *Landtransporter Gemensamma regler* behandlas bl.a. kombitransporter. Föreskrifterna på området, som är av särskilt intresse mot bakgrund av riksdagsuttalandet år 1988 om stöd för sådana transporter, innebär skyldighet för staterna att återbetala eller sätta ned fordonsskatten när last-, drag- eller släpfordon har transporterats på järnväg i kombitransport.

Under rubriken *Landsvägstransporter* behandlas frågor som gäller teknisk harmonisering och säkerhet, sociala bestämmelser, marknadstillträde m.m. vid godstransporter och marknadstillträde m.m. vid persontransporter.

Vad först gäller *teknisk harmonisering och säkerhet* erinras om en rättsakt enligt vilken mått och vikter för lastbilar och bussar i internationell trafik inom EG har harmoniserats. Staterna är skyldiga att inom sina territorier tillåta internationell trafik med fordon som uppfyller kraven i rättsakten oavsett om mått och vikter överskrider de värden som tillåts nationellt. Maximimått och -vikter för fordonståg innebär att sådana i internationell trafik får ha en längd av högst 18,35 meter och en vikt av högst 40 ton. För vissa containertransporter gäller dock 44 ton. De svenska bestämmelserna medger längre och totalt sett tyngre fordon än vad flera av EG:s medlemsstater medger för nationell trafik. I Sverige tillåts sålunda fordonståg om 24 meters längd

och med en bruttovikt av 56 ton. Högsta tillåtna axel-, boggi- och trippelaxeltryck är dock lägre än vad EG:s föreskrifter för internationell trafik innebär. Drivaxeltrycket, t.ex., är enligt dessa EG-normer högst 11,5 ton, medan Sverige tillåter högst 10 ton för alla axlar. Detta innebär att ifrågavarande bestämmelser i 106 § vägtrafikkungörelsen (1972:603) måste ändras.

Beträffande *sociala bestämmelser* erinras om ett förslag i proposition 1991/92:131 om bemyndigande för regeringen att meddela föreskrifter om kör- och vilotider vid vägtransporter (bet. 1991/92:TU17, rskr. 264). Med stöd av detta bemyndigande kan regeringen EG-anpassa de svenska reglerna på området. En sådan anpassning innebär en övergång från arbetstidsprincipen till körtidsprincipen för såväl nationella som internationella vägtransporter.

I fråga om *marknadstillträde m.m. vid godstransporter med lastbil* gäller, enligt vad utskottet erfarit, att all kvotering av gränsöverskridande trafik avskaffas inom EG-området från den 1 januari 1993 med stöd av bl.a. en rättsakt från mars 1992. Sverige och övriga EFTA-stater torde dock inte komma att omfattas av dessa friheter redan då avtalet träder i kraft. Härför fordras en ytterligare överenskommelse som väntas kunna nås kort efter EES-avtalets ikraftträdande.

Frågan huruvida *cabotage*, dvs. rätt att utföra inrikes transport med ett utomlands registrerat fordon, skall tillåtas kommer att behandlas inom EG under år 1992, framgår det av propositionen. Det är för närvarande osäkert om, som tidigare förutsatts, cabotage kommer att släppas helt fritt från den 1 januari 1993.

Genom EES-avtalet blir vidare vissa EG-regler om *yrkestrafiktillstånd* tillämpliga även i Sverige. Rättsakten i fråga innehåller åtskilliga detaljföreskrifter om vandel, ekonomiska förhållanden och yrkeskunskande. Bestämmelserna är av samma karaktär som de i 6 § yrkestrafiklagen.

Vad gäller *marknadstillträde m.m. vid persontransporter* framhålls att man inom EG i mars 1992 antog en rättsakt i vilken införs väsentliga lättnader i tillståndskraven för internationell trafik och rätt att transportera passagerare till, från och genom alla medlemsstater oberoende av var transportföretaget är etablerat.

Under rubriken *Järnvägstransporter* behandlas en rättsakt om bl.a. bokföringsmässig uppdelning mellan infrastruktur och trafikverksamhet. Genom uppdelningen av SJ i ett affärsverk med ansvar för tågtrafiken och ett banverk med ansvar för infrastrukturen, som riksdagen beslutade om år 1988 (prop. 1987/88:50 bil. 1, bet. TU19, rskr. 260), går Sverige längre än vad EG:s krav innebär. En återstående fråga gäller vissa bestämmelser om utländsk transittrafik, vilken behandlas inom ramen för den pågående statliga utredningen om ökad konkurrens inom järnvägssektorn (dir. 1992:40, K 1992:03).

Beträffande *sjöfartsområdet* framhålls att de rättsakter det är fråga om från sjöfartspolitisk synpunkt utan svårighet kan införlivas med svensk rätt. Rättsakter på sjösäkerhetsområdet ligger väl i linje med svensk sjöfartspolitik på detta område. Ett förslag till rättsakt innebär att man skapar ett särskilt register för handelsfartyg ("Euros"). Regi-

strering i Euros skall vara frivillig och ske i tillägg till nationell registrering. På fartyg som är registrerade i Euros skall en viss andel medborgare i tredje land kunna anställas på lokala avtal. Det är för närvarande osäkert när rättsakten kan komma att antas.

Enligt vad utskottet erfarit fattade EG:s ministerråd vid ett möte i juni 1992 beslut om vissa principer för cabotage inom sjöfartssektorn, dvs. kusttrafik med fartyg under annan flagg än kustlandets. Beslutet skall gälla från den 1 januari 1993 men med flera inskränkningar i en fri cabotagerätt. Konsekvenserna av beslutet för svenskt vidkommande analyseras för närvarande av Sjöfartsverket och berörda intressenter.

Vad slutligen gäller *luftfarten* erinras i propositionen om det luftfartsavtal mellan Sverige, Norge och EG som riksdagen godkände i december 1991 (prop. 1991/92:29, bet. TU4, rskr. 111). Avtalet innebär att Sverige och Norge jämställs med EG:s medlemsstater såvitt gäller rättigheter och skyldigheter på den civila luftfartens område.

Det nämnda ministerrådsmötet i juni 1992 omfattade också ett godkännande av det s.k. tredje luftfartspaketet. Detta innebär att pris-sättningen släpps i det närmaste helt fri fr.o.m. den 1 januari 1993. Fr.o.m. denna tidpunkt blir det också fritt marknadstillträde för EG:s flygföretag till all gränsöverskridande trafik mellan medlemsländerna. Cabotage, dvs. fritt tillträde också till inrikestrafiken, införs stegvis. Denna rättighet skall vara införd fullt ut den 1 april 1997. Frågan om införlivande av bestämmelserna i det tredje luftfartspaketet i det nämnda luftfartsavtalet mellan Sverige, Norge och EG kommer att behandlas i föreskriven ordning.

4. Motionerna

I motion E7 (s) uppmärksammas bl.a. (del av yrkande 7) det ovan nämnda förslaget till rättsakt som innebär att EG skapar ett särskilt register för handelsfartyg, Euros. Motionärerna betonar vikten av att den svenska regeringen på olika sätt stödjer de delar av förslaget som är utformade för att tillvarata de anställdas intressen.

I motion E10 (v) yrkas att riksdagen återförvisar propositionen till regeringen (yrkande 2) och att riksdagen vid bifall till yrkande 2 begär att regeringen gör en noggrann redovisning av hur EES-avtalet kommer att påverka den svenska trafikpolitiken (yrkande 22). Till stöd för det sistnämnda yrkandet anförs bl.a. följande. Den gränsöverskridande lastbilstrafiken väntas öka med 30 till 50 % fram till år 2010. Miljökonsekvenserna härav blir avsevärda. Det är vidare troligt att lastbilstrafiken mellan Sverige och EG kommer att fortsätta att öka i relation till andra transportsätt. Järnvägen förlorar både i Sverige och EG gentemot långtradarna. Inom EG förs en viktig debatt om den framtida transportpolitiken. Av miljöskäl kräver många en omläggning av trafikpolitiken så att sjöfart och järnväg gynnas. Ingen vet hur dragkampen om miljöpolitiken utvecklas inom EG.

Utländska långtradares rätt att köra bil till och genom Sverige — fortsätter motionärerna — regleras för närvarande genom avtal om kvoteringsregler. Nationella bestämmelser om högsta tillåtna axel- och

boggitryck, vilka varierar från land till land, tillämpas för att hålla nere kostnaderna för vägnätet. Vid en helt fri trafik kan någon del av vägnätet och miljön bli utsatt för hårda påfrestningar av tung trafik från andra länder.

I vilken utsträckning, frågar motionärerna, kan svenska myndigheter som en följd av EES-avtalet få problem med att avstänga vissa vägsträckor med sänkt högsta tillåtna boggitryck eller med att införa vägtullar för att få medel till underhåll, därför att åtgärderna skulle kunna uppfattas som brott mot avtalets centrala princip om förbud mot diskriminering på grund av nationalitet? Kan Sverige få svårigheter att t.ex. av miljöskäl införa högre drivmedelsskatter men undanta landsbygden för att inte företagen där skall drabbas? Hur länge kommer Sverige att kunna behålla sina långa långtradare för skogstransporter?

Ytterst beror möjligheten att genomföra inhemsk lagstiftning för att reglera trafiken — betonar motionärerna — på om en sådan lagstiftning kolliderar med EES-reglerna om fri rörlighet eller inte. Innan beslut om avtal och EES-lag fattas bör därför en grundlig redogörelse lämnas för hur möjligheterna till en framtida svensk trafikpolitik kommer att påverkas. Innan sådana beslut fattas bör vidare en miljökonsekvensbeskrivning av EES-avtalet på trafikpolitikens område presenteras av regeringen.

5. Trafikutskottets ställningstaganden

I och med EES-avtalet synes det av riksdagen år 1988 uppställda målet — ett så nära och varaktigt samarbete med EG som möjligt på alla de områden som omfattas av dess inre marknad, men utanför medlemskapets ram — i väsentliga delar ha uppnåtts. Grundtanken med avtalet är som nämnts att skapa ett dynamiskt och enhetligt europeiskt samarbetsområde grundat på gemensamma regler och lika konkurrensvillkor för företag och enskilda.

Utvecklingen inom transport- och kommunikationssystemet har enligt utskottets mening en avgörande betydelse för möjligheterna att stärka den svenska industrins konkurrenskraft och därmed skapa förutsättningar för ekonomisk tillväxt. En fortsatt utveckling av ett effektivt trafiksystem, där ansvar tas för miljö, säkerhet och regional balans, förutsätter att det svenska transportväsendet betraktas som en del av ett större europeiskt transportsystem med snabba och flexibla förbindelser oberoende av nationella gränser. Villkoren för transportföretagen i Sverige måste vidare vara sådana att en effektiv och livskraftig transportnäring kan utvecklas. Detta kräver att transportföretagen i Sverige och andra europeiska länder får arbeta under så likvärdiga villkor som möjligt.

Utskottet kan konstatera att EES-avtalet synes ägnat att i betydande utsträckning säkerställa det år 1988 fastställda förhandlingsmålet — likvärdiga villkor för utförande av de internationella transportererna för svenska och andra länders transportföretag.

Det av EG självt uppställda målet att nå en inre fri transportmarknad år 1992 har inte till alla delar uppnåtts. Som framgår av redogörelsen ovan införs sålunda t.ex. inte cabotage i full utsträckning för vare sig luftfarten eller sjöfarten och kanke inte heller för lastbilstrafiken i och med att den inre marknaden träder i kraft den 1 januari 1993.

Inom EG har, som också framgår av redogörelsen ovan, fram till i juni i år antagits rättsakter eller fattats beslut om sådana som är av betydelse för att ytterligare liberalisera transportmarknaden. Rättsakter som antagits av EG sedan den 31 juli 1991 och som kommer att antas fram till den tidpunkt då EES-avtalet träder i kraft omfattas inte av avtalet. Även efter ikraftträdandet kommer EG med all sannolikhet att anta rättsakter av betydelse för att nå det uppsatta målet — en fri transportmarknad.

Det torde bli en tidig uppgift för EFTA-staterna att, sedan avtalet trätt i kraft, för sin del besluta om antagande av sådana rättsakter som EG antagit efter den 31 juli 1991 och före EES-avtalets ikraftträdande. Sådana beslut fattas inom ramen för den för avtalsparterna gemensamma kommitté som upprättas enligt avtalet. I denna kommitté kommer också beslut att fattas om ytterligare EES-regler. Utskottet delar den i propositionen uttalade uppfattningen att formerna för beslutsfattandet inom EES ger tillfredsställande möjligheter för Sverige och övriga EFTA-stater att få gehör både för sina synpunkter på föreslagen EG-lagstiftning och för egna förslag. Dessa möjligheter är naturligtvis av betydelse inte minst på transportområdet.

Av det anförda följer att trafikutskottet, från de synpunkter det har att företräda, anser att riksdagen bör godkänna EES-avtalet. Vidare har utskottet ingen erinran mot vad kommunikationsministern anför i bilaga 5 till propositionen om konsekvenserna av EES-avtalet inom Kommunikationsdepartementets område.

Av propositionen framgår, som nämnts, att det för närvarande är osäkert när ett förslag om den i s-motionen behandlade frågan rörande ett särskilt register för handelsfartyg, Euros, kan komma att antas inom EG. Enligt vad utskottet erfarit behandlade EG:s ministerråd frågan vid det nämnda mötet i juni 1992 och beslöt då att hänskjuta den till ett beredande organ för fortsatta diskussioner. Utskottet förutsätter att regeringen på olika sätt söker påverka förslaget så att det får en utformning som så långt möjligt tillgodoser alla berörda intressen, inte minst de ombordanställdas. Någon riksdagens åtgärd med anledning av motionsyrkandet, i den del det nu gäller, torde därför inte vara erforderlig. Utskottet avstyrker därför för sin del ett bifall till motionärernas förslag om ett riksdagsuttalande i frågan.

I v-motionen yrkas *dels* att propositionen återförvisas till regeringen, *dels*, vid bifall till detta yrkande, att regeringen gör en noggrann redovisning av hur EES-avtalet kommer att påverka den svenska trafikpolitiken. Motionärerna vill också ha en miljökonsekvensbeskrivning av avtalet i de delar det berör trafikpolitiken. De befärar att avtalet kommer att innebära en utveckling av transporterna som är

olycklig från miljösynpunkt. De är oroliga för att lastbilstrafiken kommer att öka och att Sverige kommer att få svårigheter att genom inhemsk lagstiftning reglera trafiken.

1992/93:TU1y

Utskottet har i det föregående framhållit att transport- och kommunikationssystemet har en avgörande betydelse för möjligheterna att stärka den svenska industrins konkurrenskraft samt att detta system alltmer måste betraktas i ett större europeiskt sammanhang. De trafikpolitiska målsättningarna att begränsa trafikens miljöpåverkan och höja effektiviteten förutsätter vidare ett gemensamt europeiskt agerande över nationsgränserna. Mot den bakgrunden har utskottet funnit det angeläget att Sverige medverkar till att skapa och vidareutveckla det Europeiska ekonomiska samarbetsområdet samt förordat att riksdagen godkänner avtalet härom. Härav följer att utskottet för sin del avstyrker v-motionens återförvisningsyrkande, liksom det förslag som enligt motionens yrkande 22 villkoras av ett bifall till återförvisningsyrkandet.

Utskottet vill dock med anledning av v-motionen fästa uppmärksamheten på vad som sägs i propositionen om EES-avtalets miljökonsekvenser. Regeringen konstaterar att frågan berör flera departement och framhåller att man under implementeringsfasen avser att löpande bevaka avtalets miljömässiga aspekter. Bl.a. kommer miljökonsekvenserna att belysas i de skilda sammanhang då förslag om implementering framläggs. Därvid kommer transporternas miljöproblem att tas upp till granskning med sikte på att uppfylla högsta tillämpade och tillämpbara ambitionsnivå. När effekterna på olika områden klarlagts bör en samlad bedömning av miljökonsekvenserna göras. Utskottet finner det för sin del värdefullt att sådana analyser och bedömningar redovisas för riksdagen. Vidare förutsätter utskottet att regeringen också för riksdagen redovisar utförliga analyser av trafikpolitiska konsekvenser i övrigt av EES-avtalet.

Stockholm den 31 augusti 1992

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

I beslutet har deltagit: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Sten Andersson i Malmö (m), Sven-Gösta Signell (s), Håkan Strömberg (s), Elving Andersson (c), Sten-Ove Sundström (s), Margareta Winberg (s), Lars Svensk (kds), Kenneth Attefors (nyd), Bo Nilsson (s), Lars Björkman (m), Anita Jönsson (s), Lars Biörck (m) och Hugo Bergdahl (fp).

Från Vänsterpartiet, som inte företräds av någon ordinarie ledamot i utskottet, har suppleanten Bengt Hurtig (v) närvarit vid den slutliga behandlingen av ärendet.

Avvikande mening

Birger Rosqvist, Sven-Gösta Signell, Håkan Strömberg, Sten-Ove Sundström, Margareta Winberg, Bo Nilsson och Anita Jönsson anser att den del av trafikutskottets yttrande som börjar med "Av propositionen" och slutar med "i frågan" bort ha följande lydelse:

Internationella fartygsregister har på senare år införts i flera västeuropeiska länder, däribland Norge och Danmark. Avsikten med sådana register är att stärka det egna landets handelsflottas internationella konkurrenskraft genom att inom ramen för s.k. lokala avtal göra det möjligt för redarna att sänka bemanningskostnaderna. Lokala avtal innebär att utländska besättningar kan anställas på fartyg på grundval av kollektivavtal som tecknas med de fackliga organisationerna i sjöfolkets hemländer.

Trafikutskottet motsätter sig bestämt en sådan omläggning av den svenska sjöfartspolitik som införandet av ett svenskt internationellt fartygsregister skulle medföra. Lagstiftning härom skulle innebära att svenska sjömän betalas enligt svenska avtal och t.ex. filippinska medborgare på samma fartyg enligt sitt lands avtal. På så sätt blir utländska sjömän "billigare" än svenska genom lägre löner och sämre sociala villkor. Likhet inför lagen bör gälla — vill utskottet understryka — oberoende av ras, religion, trosåskådning, nationalitet eller etniskt ursprung. Olika avtal eller olika sociala förmåner bör inte gälla för anställda på samma fartyg. Ett införande av ett svenskt internationellt fartygsregister skulle kunna äventyra upp till 10 000 arbetstillfällen inom den svenska sjöfartsnäringen. Ett politiskt beslut med sådana konsekvenser framstår för utskottet som fullständigt oacceptabelt.

Mot bakgrund av det anförda vill utskottet för sin del understryka vikten av att regeringen inom ramen för EES och i andra internationella sammanhang följer de angivna riktlinjerna för sjöfartspolitik.

Vad trafikutskottet nu anført — och som torde tillgodose syftet med s-motionen i nu behandlad del — bör EES-utskottet föreslå riksdagen att som sin mening ge regeringen till känna.