



Åtgärder inom kommunikationsområdet med anledning av stormen i januari 2005 över södra Sverige

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas åtgärder inom kommunikationsområdet med anledning av stormen över södra Sverige i januari 2005. Behandlingen grundas på 16 motionsyrkanden i 5 motioner som väckts med stöd av 3 kap. 13 § riksdagsordningen.

Utskottet anser det angeläget att transportsektorn så långt möjligt anpassas för att klara de särskilda transportbehov som stormen förorsakat.

Det handlar inom vägområdet om att i vissa fall tillåta tyngre fordon och göra undantag från vilotidsregler. Dessutom erfordras ökade medel för att möta underhållskrav föranledda av vägsador och ökad vägförslitning.

På järnvägsområdet krävs dels insatser kortsiktigt för att öka transportkapaciteten och sänka transportkostnader med nedsatta banavgifter, dels långsiktigt för att skapa en mer robust infrastruktur.

När det gäller sjöfarten innebär åtgärderna ett slopande av godsdelen av farledsavgifter för de aktuella transportererna samt införandet av en möjlighet att använda tonnage utanför EU för att utöka inhemsk transportkapacitet.

Utskottet konstaterar att inom samtliga dessa områden har åtgärder vidtagits – eller planeras vidtas – som ligger väl i linje med vad som efterlysts i de aktuella motionerna. Utskottet avstyrker därför samtliga motionsyrkanden men konstaterar att syftet med dessa blir helt eller delvis tillgodosett.

När det gäller politikområdet Elektroniska kommunikationer och IT framhåller utskottet vikten av effektiva och säkra kommunikationer. Mot denna bakgrund och med stöd av bestämmelsen om utskottsinitiativ i 3 kap. 7 § riksdagsordningen föreslår trafikutskottet en ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation. Nuvarande bestämmelse innebär att den som tillhandahåller en allmänt tillgänglig fast telefonitjänst skall uppfylla rimliga krav på bl.a. god funktion och säkerhet. Ändringen går ut på att skyldigheten även skall gälla annat än fast telefoni dvs. mobil telefoni och andra allmänt tillgängliga kommunikationstjänster för t.ex. Internet.

I betänkandet finns fyra reservationer.

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	3
Redogörelse för ärendet.....	5
Ärendet och dess beredning.....	5
Utskottets överväganden.....	6
1 Vägfrågor.....	6
2 Järnvägsfrågor.....	8
3 Sjöfartsfrågor.....	10
3.1 Cabotage.....	10
3.2 Riktade hamnstatskontroller.....	12
3.3 Hamntjänster.....	13
3.4 Farledsavgifter.....	16
4 Transportbidrag.....	17
5 Elektroniska kommunikationer och IT.....	19
5.1 Lagen om elektronisk kommunikation m.m.	19
5.2 Ersättning till hushåll som varit utan telefon.....	25
6 Uppföljning och utvärdering.....	26
Reservationer.....	27
1. Vägfrågor, punkt 1 (m, fp, c).....	27
2. Hamntjänster, punkt 5 (m, fp, kd, c).....	28
3. Lagen om elektronisk kommunikation m.m., punkt 8 (m, fp).....	29
4. Ersättning till hushåll som varit utan telefon, punkt 9 (m, fp, kd, c).....	29
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	31
Motioner väckta med anledning av händelse av större vikt.....	31
<i>Bilaga 2</i>	
Utskottets lagförslag.....	33
Förslag till lag om ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation	33

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Vägfrågor

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:MJ5 yrkandena 17 och 18, 2004/05:MJ6 yrkandena 3 och 4, 2004/05:MJ7 yrkande 5 i denna del och 2004/05:MJ8 i denna del.

Reservation 1 (m, fp, c)

2. Järnvägsfrågor

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:MJ5 yrkande 14, 2004/05:MJ6 yrkande 5 i denna del, 2004/05:MJ7 yrkande 5 i denna del, 2004/05:MJ8 i denna del och 2004/05:MJ9 yrkande 20.

3. Cabotage

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:MJ5 yrkandena 19 och 20 i denna del, 2004/05:MJ6 yrkande 5 i denna del och 2004/05:MJ7 yrkande 5 i denna del.

4. Riktade hamnstatskontroller

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:MJ5 yrkande 20 i denna del och 2004/05:MJ6 yrkande 5 i denna del.

5. Hamntjänster

Riksdagen avslår motion 2004/05:MJ6 yrkande 5 i denna del.

Reservation 2 (m, fp, kd, c)

6. Farledsavgifter

Riksdagen avslår motion 2004/05:MJ6 yrkande 5 i denna del.

7. Transportbidrag

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:MJ6 yrkande 15 och 2004/05:MJ8 i denna del.

8. Lagen om elektronisk kommunikation m.m.

Riksdagen antar det av utskottet i bilaga 2 framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation. Därmed avslår riksdagen motionerna 2004/05:MJ5 yrkandena 11 och 12 samt 2004/05:MJ9 yrkande 8.

Reservation 3 (m, fp)

9. Ersättning till hushåll som varit utan telefon

Riksdagen avslår motion 2004/05:MJ6 yrkande 24.

Reservation 4 (m, fp, kd, c)

Stockholm den 10 mars 2005

På trafikutskottets vägnar

Claes Roxbergh

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m), Mikael Johansson (mp), Staffan Danielsson (c), Anders G Högmark (m) och Conny Fogelström (s).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

Den storm som drabbade stora delar av Sverige den 8 och 9 januari 2005 bedöms vara den värsta på hundra år. Skogsvårdsstyrelsen har bedömt att ca 70 miljoner kubikmeter skog har skadats, vilket kan jämföras med skadorna orsakade av stormen år 1969, då ca 35 miljoner kubikmeter skog skadades. Denna gång är Kronobergs och Jönköpings län de län som drabbats värst, där 18 respektive 12 % av virkesförrådet skadats. Stormen har vidare lett till omfattande störningar och långvariga avbrott i viktiga samhällsfunktioner bl.a. när det gäller elkraftsförsörjning samt inom transport- och kommunikationsområdet. Det innebar bl.a. att vägar och järnvägar blockerades samt att infrastrukturen för elektronisk kommunikation råkade ut för omfattande störningar och skador. Sammantaget bedöms stormen ha fått sådana allvarliga konsekvenser att regeringen avser att lämna in en särskild begäran om ersättning från EU enligt det regelsystem som finns vid nationella katastrofer.

I 3 kap. 13 § riksdagsordningen anges att motioner med anledning av en händelse av större vikt får väckas gemensamt av minst tio ledamöter, om händelsen inte kunde förutses eller beaktas under övriga i riksdagsordningen angivna motionstider. Fem sådana motioner har väckts med anledning av stormens konsekvenser. Motionerna har remitterats av kammaren till miljö- och jordbruksutskottet som i sin tur beslutat att överlämna 16 motionsyrkanden från dessa motioner helt eller delvis till trafikutskottet.

Trafikutskottet har valt att behandla dessa motioner skyndsamt och därför samlat motionsförslagen i föreliggande betänkande. Vidare behandlas, med stöd av bestämmelserna om utskottsinitiativ i 3 kap. 7 § riksdagsordningen, frågor om förbättrad funktion och säkerhet vad gäller elektroniska kommunikationstjänster.

Företrädare för Näringsdepartementet har den 10 februari 2005 informerat utskottet om de åtgärder som regeringen vidtagit inom transportområdet med anledning av stormen.

Betänkandet har disponerats efter åtgärder inom trafikgrenarna väg, järnväg och sjöfart följt av en gemensam transportfråga, nämligen om transportstöd. Därefter behandlas insatser inom politikområdet Elektroniska kommunikationer och IT. Avslutningsvis redovisas samlade synpunkter om uppföljning och utvärdering.

Utskottets överväganden

1 Vägfrågor

Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag om åtgärder i syfte att underlätta vägtransporter av stormfällt virke. Syftet med motionsförslagen anses tillgodoses genom redan vidtagna eller aviserade åtgärder.

Jämför reservation 1 (m, fp, c).

Motionsförslag

Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) kräver i motion 2004/05: MJ7 åtgärder som syftar till att underlätta arbetet med att återställa de av stormen drabbade skogsområdena. Enligt motionärerna behövs det ökade resurser till vägunderhåll i dessa områden, och i synnerhet till det enskilda vägnätet. Det föreslås därför att staten tillför medel för detta ändamål redan under innevarande år (yrkande 5 delvis).

För att kunna tillgodose det transportbehov som uppkommit efter stormen föreslår Lars Leijonborg m.fl. (fp) i motion 2004/05: MJ5 att tyngre fordon än normalt skall tillåtas i extrema situationer (yrkande 17), samtidigt som bärighetshöjande åtgärder sätts in vid behov och på aktuella vägsträckor (yrkande 18). Enligt motionärerna bör sådana åtgärder kunna genomföras genom omfördelningar inom befintliga ekonomiska ramar.

I motion 2004/05: MJ6 av Göran Hägglund m.fl. (kd) görs bedömningen att transporten av virke från skog till landsväg kommer att utgöra den mest besvärande flaskhalsen i uppröjningsarbetet efter stormen. Motionärerna menar mot denna bakgrund att Vägverket bör vara generöst med dispenser för ökade totalvikter för dessa transporter (yrkande 3).

Vidare anförs att de tunga transportererna kommer att leda till ökad belastning av vägsystemet, och särskilt på de enskilda vägarna. De statliga medlen för renovering av enskilda vägar bör därför öka, anför motionärerna (yrkande 4).

Mot bakgrund av det stora behovet av transporter av omkullvräkt virke föreslår Maud Olofsson m.fl. (c) i motion 2004/05: MJ8 att maxvikterna på våra vägar ökas tillfälligt (delvis).

Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet erfarit bedöms vägtransporterna av stormfällt timmer utgöra en flaskhals i uppröjningsarbetet. Åtgärder i syfte att underlätta dessa transporter är därför angelägna.

Utskottet konstaterar att några av de förslag till åtgärder som framförts har en negativ sida bl.a. i form av ökad förslitning och nedbrytning av vägnätet. Förhållandet mellan slitage eller nedbrytning och transportens vikt är progressivt. Även om det är svårt att fastställa det exakta förhållandet talar man ofta om en fjärdepotensregel, dvs. en fördubbling av axellasten från 4 till 8 ton ökar nedbrytningen 16 gånger. Övervägande kring dessa åtgärder blir således en avvägning med stora värden i form av stormfäld skog i ena vågskålen och det under lång tid uppbyggda vägkapitalet i den andra.

Enligt utskottets uppfattning är det i denna extrema situation nödvändigt att vidta åtgärder i syfte att underlätta de här aktuella transportererna. Det är därför med tillfredsställelse utskottet noterar att Vägverket beslutat om ett undantag från vilotidsreglerna. Detta tillstånd gäller 30 dagar efter beslutstillfället, en förlängning förutsätter godkännande från EU-kommissionen. Utskottet välkomnar även att Vägverket fattat beslut om att bevilja dispenser för höjd maxvikt för dessa transporter upp till 65 ton (mot tidigare 60 ton). Dessa dispenser utfärdas inte generellt utan av Vägverkets regioner för enskilda fordon. Enligt utskottets mening är denna ordning rimlig eftersom den bästa kunskapen om såväl förhållandet ute på vägarna som om konsekvenserna av beviljandet av dispenser finns ute i regionerna. Detta möjliggör att de negativa effekterna i form av förslitning och nedbrytning av vägnätet kan minimeras.

I sammanhanget vill utskottet även uppmärksamma att regeringen genom en förordning beslutat om ett tidsbegränsat undantag från yrkestrafiklagen så att det blir möjligt för timmerbilar från samtliga EU-länder att transportera stormfällt virke i det stormdrabbade området i södra Sverige. Enligt utskottets bedömning kommer detta att leda till en välkommen förstärkning av transportkapaciteten i det drabbade området.

Det är dock uppenbart att dessa virkestransporter kommer att öka förslitningen på vägnätet. Det är därför enligt utskottets mening nödvändigt att medel tillförs för att tillgodose ökat underhållsbehov av det drabbade vägnätet.

Utskottet välkomnar mot denna bakgrund att regeringen beslutat om 100 miljoner kronor i stöd för att åtgärda sönderkörda skogsbilvägar och körskador i naturen i samband med att stormfällt virke förs ut ur skogen.

Enligt vad utskottet erfarit förbereder regeringen även en ansökan om EU-medel för bl.a. rekonstruktion av skadad infrastruktur. Utöver dessa åtgärder kan det enligt utskottets uppfattning även vara motiverat att tillföra ytterligare medel för detta ändamål. Det kan bl.a. gälla det enskilda vägnätet. Enligt vad utskottet erfarit är regeringen inte av någon annan uppfattning i denna fråga.

Med vad som ovan anförts anses syftet med här behandlade motionsförslag i väsentlig grad bli tillgodosett; motionsyrkandena avstyrks därför i denna del.

2 Järnvägsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Utskottet ser med tillfredsställelse på att åtgärder vidtagits för att omedelbart effektivisera transporter av stormfällt virke. Det är också positivt att ett arbete påbörjats som avser att göra järnvägsnätet mer robust inför framtida extraordinära störningar, ett arbete som utskottet förutsätter leder till att järnvägsnätet blir mindre sårbart vid en händelse, liknande den nyligen inträffade. Utskottet avstyrker mot denna bakgrund aktuella motionsförslag.

Motionsförslag

I motion 2004/05:MJ5 av Lars Leijonborg m.fl. (fp) anfördes att tågtrafiken i södra Sverige slogs ut helt till följd av stormen den 8 och 9 januari 2005. Södra stambanan kunde inte öppnas i sin fulla längd förrän efter två och en halv vecka. För Kust-till-kust-banan tog det ännu längre tid. Järnvägen spelar en viktig roll för vanliga resenärer, för arbetspendlare och för företagens godstransporter. Störningen av tågtrafiken fick omfattande effekter långt utanför det stormdrabbade området. Det är inte första gången som tågtrafiken i södra Sverige drabbas av långvariga avbrott på grund av extrema väderförhållanden. Banverket bör göra järnvägsnätet i landet mer driftsäkert även vid stormar och andra väderförhållanden som kan störa trafiken. Detta bör i första hand ske inom befintliga ramar (yrkande 14).

I motion 2004/05:MJ6 av Göran Hägglund m.fl. (kd) anfördes att regeringen bör uppdraga åt Järnvägsstyrelsen att se till att tillgång på järnvägsvagnar fungerar effektivt för timmertransporterna. Timmertransporter bör ges förtur bland godstransporterna på järnväg (yrkande 5 delvis).

I motion 2004/05:MJ7 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m) anfördes att det kommer att behövas stor kapacitet för att frakta skog på järnväg och båt från södra till norra Sverige. Transportföretag och Banverket måste här se till att kapaciteten är fullgod (yrkande 5 delvis).

I motion 2004/05:MJ8 av Maud Olofsson m.fl. (c) anfördes att skogstransporter bör få företräde på järnväg för transport till sågverk och industri (delvis).

I motion 2004/05: MJ9 av Peter Eriksson m.fl. (mp) anförs att regeringen bör ge Järnvägsstyrelsen i uppdrag att se över hur tågkapaciteten kan ökas. Man bör se över hur man kan underlätta tågtransport av virke samt ge förtur för virkestransporter, och all ledig vagnkapacitet bör uppammas (yrkande 20).

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill framhålla att centrala frågor lyfts fram i motionerna, inte minst när det gäller frågan om att effektivisera järnvägstransporterna, så att stormfällt virke snabbt kan omhändertas, men också om att göra järnvägsnätet mer driftsäkert inför framtida extraordinära störningar.

Utskottet ser därför med tillfredsställelse på att Banverket, skogsindustrin och tågoperatörerna startat ett projekt för att nu kunna öka transportkapaciteten av stormfällt virke. I projektet arbetar man med frågor om utökad järnvägskapacitet liksom nya lastterminaler längs järnvägarna för att effektivt kunna klara hanteringen av det stormfällda virket. I sammanhanget kan nämnas att Banverket inrättat en riskprioriteringsledning på Banverkets huvudkontor med anledning av stormen. Ledningen skall göra nödvändiga prioriteringar så att skogstransporter till följd av stormen får företräde.

Utskottet anser, i likhet med regeringen, att det är angeläget att samtliga transportslag samverkar för att gemensamt ta hand om virket. Utskottet ser betydelsen av att regeringen temporärt kommer att reducera farleds- och banavgifterna för transporter av stormfällt timmer i syfte att öka inslaget av transporter via järnväg och sjöfart.

När det gäller banavgifter har utskottet erfarit att regeringen beslutat att Banverket t.o.m. utgången av år 2006 inte skall ta ut banavgifter för transporter av oförädlade skogsprodukter som härrör från skogar som skadats med anledning av stormen i Skåne, Blekinge, Hallands, Kalmar, Jönköpings, Västra Götalands och Östergötlands län. Nedsättningen av banavgifterna bedöms innebära en minskning av Banverkets intäkter med ca 20 miljoner kronor. Genom stormen har vidare Banverket drabbats av betydande kostnader till följd bl.a. av nerrivna kontaktledningar och förstörda kraftledningsstolpar. De totala kostnaderna för att återställa Banverkets anläggningar har beräknats till 200 miljoner kronor. Banverket har mot denna bakgrund i sitt budgetunderlag till regeringen för perioden 2006–2008 begärt att få 100 miljoner kronor som extra anslag samt att få utöka sin låneram med likaså 100 miljoner kronor. Enligt vad utskottet erfarit bereds framställningen om särskild kompensation för närvarande inom Regeringskansliet.

I sammanhanget vill utskottet uppmärksamma behovet av en effektiv trafikledning. Utskottet har erfarit att det nya signalsystemet ERTMS, som nu EU har en gemensam införandestrategi för, kan komma att ge upp till 25 % kapacitetshöjning på dubbelspårssträckor. Det första införandet av det nya signalsystemet i Sverige blir på Botniabanan.

Enligt vad utskottet också erfarit har Banverket startat ett projekt för att undersöka möjligheterna att röja bredare gator längs banorna. Banverket skall undersöka vilka prioriterade stråk som skall säkras med t.ex. bredare kalhuggna gator och vilka som skall åtgärdas t.ex. genom att enbart riskträd tas bort. Banverket undersöker också olika fastighetsbildningsåtgärder, t.ex. servitut, för att röjning skall vara lättare att genomföra på till järnvägen gränsande marker. Banverket ser också över besiktningen av banorna för att ytterligare kunna stormsäkra dem genom effektiva åtgärder.

Utskottet vill i sammanhanget också framhålla att i Energimarknadsinspektionens regeringsuppdrag den 3 februari 2005 ingår att belysa vilka konsekvenser ovädret som drabbade Sverige den 8 och 9 januari 2005 fick för elförsörjningen och hur arbetet med att återuppbygga elnäten fungerat. Uppdraget skall även i möjligaste mån samordnas med det uppdrag som regeringen avser att ge till berörda myndigheter att inom sina respektive verksamhetsområden redovisa erfarenheterna av krishanteringsarbetet i samband med stormen som drabbade södra Sverige i början av januari 2005.

Utskottet ser med tillfredsställelse på att åtgärder vidtagits för att omedelbart försöka effektivisera transporter av stormfällt virke. Det är också mycket positivt att ett arbete påbörjats som avser att göra järnvägsnätet mer robust inför framtida extraordinära störningar, ett arbete som utskottet förutsätter leder till att järnvägsnätet blir mindre sårbart vid en händelse, liknande den vi nyligen upplevt.

Mot bakgrund av det anförda torde motionerna 2004/05: MJ5 (fp) yrkande 14, 2004/05: MJ6 (kd) yrkande 5 delvis, 2004/05: MJ7 (m) yrkande 5 delvis, 2004/05: MJ8 (c) delvis och 2004/05: MJ9 (mp) yrkande 20 till huvudsaklig del bli tillgodosedda. Därmed avstyrks motionerna i nu behandlad del.

3 Sjöfartsfrågor

3.1 Cabotage

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om möjligheter för transporter med icke EU-flaggade fartyg avstyrks med hänvisning till bl.a. Sjöfartsverkets avsiktsförklaring om en generös tillämpning av reglerna.

Motionsförslag

I motion 2004/05:MJ7 av Fredrik Reinfeldt m.fl. anför Moderaterna att de förluster som skogsägarna nu riskerar att drabbas av beräknas till uppemot 30 miljarder kronor. Tas inte skogen till vara för försäljning är den ekonomiska katastrofen nära. De insatser som behövs brådskar och behöver vara av extraordinär karaktär för att inte virket skall förstöras. Många flaskhalsar finns i hanteringen. Bland annat behövs en stor kapacitet för att frakta skog på bl.a. båt från södra till norra Sverige. Eventuella hinder för att använda utlandsflaggat tonnage måste därför undanröjas. Ett tillkännagivande härom begärs (yrkande 5 delvis).

Folkpartiet liberalerna anför i motion 2004/05:MJ5 av Lars Leijonborg m.fl. att man har en positiv inställning till att dispens ges för icke EU-flaggad sjöfart och ett tillkännagivande om en sådan dispens begärs (yrkande 19).

Även Kristdemokraterna är av uppfattningen att regeringen under en period bör öppna för cabotage för fartyg utanför EU-området enligt motion 2004/05:MJ6 av Göran Hägglund m.fl. (yrkande 5 delvis).

Utskottets ställningstagande

Cabotage innebär att transportmarknaden i ett land är öppen även för aktörer som har sin egentliga hemvist i något annat land. Bestämmelser om cabotage finns för samtliga fyra transportslag. Såvitt gäller sjöfarten är det numera tillåtet för ett EU-medlemsland att utföra sjötransporter inom ett annat medlemsland. Däremot kvarstår restriktioner för fartyg med flagga utanför EU. Dispens från dessa regler kan medges av Sjöfartsverket. Skogsbolagen har – till följd av den stora mängd skog som föll i stormen – uttryckt önskemål om att få frakta skogsråvara inom Sverige med redan chartrat tonnage för internationella transporter.

Enligt vad utskottet har inhämtat har Sjöfartsverket förklarat sig vilja bidra – inom sitt eget ansvarsområde – till en lösning av de uppkomna transportproblemen. Verket har för avsikt att handlägga eventuella dispensansökningar snabbt och med en generös tillämpning av reglerna. Vidare har utskottet erfarit att Sjöfartsverket givits i uppdrag att arbeta vidare med förslag till åtgärder som kan underlätta sjötransporter och logistik.

Utskottet välkomnar Sjöfartsverkets avsiktsförklaring. Med denna utgångspunkt och det uppdrag som verket har givits anser utskottet att nu behandlade motionerna blir tillgodosedda; de avstyrks därför i berört avseende.

3.2 Riktade hamnstatskontroller

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om att hamnstatskontrollerna skall särskilt inriktas på fartyg med s.k. bekvämlighetsflagg avstyrks mot bakgrund att sjöfartsinspektionen redan i dag inriktar sina kontroller på de fartyg där behovet bedöms vara störst.

Motionsförslag

I anslutning till sitt förslag om cabotage betonar Folkpartiet liberalerna i motion 2004/05: MJ5 av Lars Leijonborg m.fl. vikten av att Sveriges kuster hålls fria, inte minst den känsliga Östersjön. De konstaterar att det ankommer på Sjöfartsverket att ge ytterligare direktiv om riktad hamnstatskontroll och att avdela personal för detta ändamål, och de begär att riksdagen gör ett tillkännagivande om detta (yrkande 20).

Kristdemokraterna anser även de – vilket framhålls i motion 2004/05: MJ6 av Göran Hägglund m.fl. – att en förutsättning för cabotage är att det inte handlar om undermåliga fartyg med s.k. bekvämlighetsflagg (yrkande 5 delvis).

Vissa kompletterande uppgifter

Hamnstatskontroll är en kontroll av fartyg som utförs av hamnstaten, och utgör en komplettering till s.k. flaggstatskontroll. Det grundläggande regelverket finns i internationella konventioner, protokoll, koder och resolutioner från Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och det s.k. Parisavtalet (Paris – Memorandum of Understanding).

Reglerna om hamnstatskontroll återfinns även i den EG-rättsliga lagstiftningen och har successivt byggts ut enligt Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/106/EG av den 19 december 2001 om ändring av rådets direktiv 95/21/EG om tillämpning av internationella normer för säkerhet på fartyg, förhindrande av förorening samt boende- och arbetsförhållanden ombord på fartyg som anlöper gemenskapens hamnar och framförs i medlemsstaternas territorialvatten (hamnstatskontroll). Syftet är att förbättra sjösäkerheten i EU:s vatten genom att åstadkomma en minskning av antalet undermåliga fartyg på gemenskapens vatten samt att öka efterlevnaden av internationella regler och gemenskapslagstiftning. Direktivet är ett minimidirektiv, vilket innebär att de enskilda medlemsstaterna kan ställa upp strängare regler nationellt.

I inledningen till direktivet sägs bl.a. att vissa fartyg – på grund av sitt dåliga skick, sin flagg och förhistoria – utgör en påtaglig fara för säkerheten till sjöss och den marina miljön, framför allt de fartyg från en flaggstat som betecknas som ”mycket hög risk” eller ”hög risk” i den svarta lista som offentliggörs i den årliga MOU-rapporten. Dessa fartyg bör därför väg-

ras tillträde till gemenskapens hamnar, om det inte kan visas att fartyget utan risk kan framföras i gemenskapens farvatten. Vidare betonas att sådana fartyg som bör prioriteras är sådana som utgör en särskilt stor fara för olyckor och föroreningar, och det är därför nödvändigt att inspektera dem ofta i gemenskapens anlöpshamnar.

Varje medlemsstat skall kontrollera minst 25 % av de fartyg med utländsk flagg som anlöper dess hamnar. Medlemsstaterna har rätt att organisera de obligatoriska inspektionerna effektivt så att högsta mervärde uppnås.

Utskottets ställningstagande

Sverige och övriga medlemsstater har åtagit sig att kontrollera minst 25 % av de fartyg med utländsk flagg som anlöper deras hamnar. De obligatoriska inspektionerna skall utföras så effektivt att högsta mervärde uppnås. Det är sjöfartsinspektionen inom Sjöfartsverket som ansvarar för hamnstatskontrollerna. Sjöfartsinspektionens generella inriktning är att man särskilt skall kontrollera vad som benämns prioriterade fartyg, dvs. fartyg som kan misstänkas vara av undermålig kvalitet eller på annat sätt kännetecknas av svaghetsfaktorer avseende flaggstat, klassningssällskap samt typ av fartyg och last. Utskottet har inhämtat att sjöfartsinspektionen redan i dag fokuserar hamnstatskontrollerna på sådana fartyg där behovet bedöms vara störst.

Som har framgått i det föregående har Sjöfartsverket förklarat sin avsikt att tillämpa reglerna om cabotage generöst för att på så sätt underlätta virkestransporter till sjöss. Det torde ligga i Sjöfartsverkets uppgift att – även i dessa sammanhang – särskilt beakta behovet av riktade hamnstatskontroller vid transporter med fartyg flaggade i länder utanför EU. Målet är givetvis att inga undermåliga fartyg – med avseende på konstruktion, underhåll, besättning och andra faktorer – skall tillåtas utföra inrikestransporter till sjöss.

Mot bakgrund av vad nu har sagts torde nu behandlade motionsförslag bli tillgodosedda. De avstyrks därför.

3.3 Hamntjänster

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om att egenhantering bör tillåtas i hamnarna avstyrks av utskottet som bl.a. hänvisar till pågående arbete i EU med ett förslag till ett hamndirektiv.

Jämför reservation 2 (m, fp, kd, c).

Motionsförslag

Det är viktigt att den ökade hanteringen av timmer i hamnarna kan fungera effektivt anför Kristdemokraterna i motion 2004/05:MJ6 av Göran Hägglund m.fl. (kd). Ett förslag går ut på att egenhantering i hamnar bör tillåtas och stuverimonopolet därmed tillfälligt upphävs (yrkande 5 delvis).

Vissa kompletterande uppgifter

Godstransportdelegationen

Godstransportdelegationen 2002 (GTD 2002) hade i huvuduppdrag att främja samverkan mellan trafikslagen i arbetet med att uppnå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Arbetet skulle utmynnas i ett heltäckande förslag om hur staten skulle kunna stimulera en mer rationell användning av de olika trafikslagen. I slutbetänkandet Godstransporter – noder och länkar i samspel (SOU 2004:76) hänvisades till den första GTD:s synpunkter beträffande konkurrens i hamnverksamheten. Denna hade anfört att den ditillsvarande situationen i de svenska hamnarna med bristande konkurrens i stuveriverksamheten inneburit hinder för utvecklingen av en effektiv hamnverksamhet och organisation och för hamnarna som intermodala nav. Delegationen prövade alternativ för att underlätta för nytillkommande aktörer att etablera sig, bl.a. en återgång till organisatorisk uppdelning av hamnverksamheten i en infrastrukturförvaltande del och en godshanteringsdel. Något förslag lades emellertid inte fram; enligt delegationens uppfattning borde det ligga i hamnbranschens eget intresse att understödja en sådan utveckling.

Förslag till direktiv om tillträde till hamntjänster

Hösten 2004 lade kommissionen fram ett förslag till direktiv om tillträde till marknaden för hamntjänster (KOM [2004/654] slutlig). Kommissionen hänvisar bl.a. till att avregleringen av samtliga transportsektorer ingår uttryckligen i Lissabonstrategin eftersom det gynnar både konsumenter och företag i samma utsträckning. Syftet med förslaget är att inom hamnsektorn garantera en mer systematisk tillämpning av fördragets bestämmelser om fri etableringsrätt, fri rörlighet för personer, varor och tjänster samt om konkurrens. För att säkerställa att hamnarna används på ett effektivt och ändamålsmässigt sätt samt för att få en rättvis konkurrenssituation är det enligt kommissionen nödvändigt att införa specifika och tydliga bestämmelser om tillträde till marknaden för hamntjänster. Tjänsterna utgörs av teknisknautiska tjänster som lotsning, bogsering och förtöjning, all godshantering (t.ex. lastning och lossning, stuvritjänster, lagring, omlastning och andra transporter inom terminalområdet) samt passagerartjänster (inklusive ombord- och landstigning). En leverantör av hamntjänster skall ha tillstånd från en utsedd myndighet för att kunna driva verksamhet. Om antalet leverantörer av hamntjänster skall begränsas måste tjänsten upphandlas.

Direktivförslaget bygger till stora delar på ett tidigare förslag till direktiv i frågan vilket i förlikningsförfarandet avsågs av Europaparlamentet hösten 2003.

I Regeringskansliets faktagromemoria om förslaget till hamndirektiv (2004/05:FPM40) redovisas den svenska ståndpunkten. Där sägs att Sverige är kritiskt mot förslaget för att det bl.a. har lagts fram alldeles för tätt inpå det gamla direktivet utan att någon konsekvensanalys har presenterats av kommissionen. Detta är olyckligt och riskerar att skapa spänningar mellan de olika parter som verkar inom en hamn. Det finns också en risk att direktivet för med sig onödigt byråkrati och andra administrativa bördor för hamnens olika aktörer.

Vidare sägs att Sverige har invändningar mot hur egenhanteringen definieras i förslaget och därför kommer Sverige i kommande förhandlingar att arbeta för att begreppet egenhantering får en sådan utformning att det, förutom de i hamnen anställda stuveriarbetarna, endast är fartygets egen besättning som skall kunna ombesörja lastning och lossning av fartyget och att detta då skall ske med fartygets egen utrustning. Denna definition av begreppet egenhantering skulle göra det möjligt för en hamn att även i fortsättningen både bedriva en kostnadseffektiv hamnförvaltning och ha goda förutsättningar för en långsiktig ekonomisk planering.

Enligt faktagromemorian ser Sverige mycket positivt på att förslaget också behandlar frågan om konkurrens mellan hamnar och att insyn skall möjliggöras i en hamns olika finansiella förbindelser.

Såvitt gäller övriga medlemsländer anges att flertalet är tveksamma till förslaget då direktivet bl.a. har presenterats alldeles för tätt inpå det tidigare föreslagna hamndirektivet utan att kommissionen har utrett vilka reella problem som finns i dag inom hamnsektorn och detta har skapat stor en osäkerhet bland berörda parter.

Direktivförslaget har remitterats. Bland remissinstanserna är Svenskt Näringsliv, Transportindustriförbundet och Sveriges Redareförening m.fl. positiva till förslaget. Negativa är bl.a. Sveriges Hamnar, Svenska Transportarbetareförbundet samt Sjöbefälsförbundet.

Frågesvar i riksdagen

Statsrådet Ulrica Messing har som svar på fråga om EU:s hamndirektiv (fr.2004/05:586) bl.a. anfört att Sverige, tillsammans med flera andra medlemsländer, vid transportrådets möte i december 2004 framfört stark kritik mot förslaget för att det bl.a. har lagts fram alldeles för tätt inpå det gamla direktivet utan att någon konsekvensanalys presenterats. Sverige har också invändningar mot hur egenhanteringen definieras.

Direktivförslaget kommer troligen att börja behandlas under våren 2005 och Sverige kommer vid dessa förhandlingar bl.a. arbeta för att begreppet egenhantering får en sådan utformning att det – förutom de i hamnen anställda stuveriarbetarna – endast är fartygets egen besättning som skall kunna ombesörja lastning och lossning av fartyget och att detta då skall ske

med fartygets egen utrustning. Denna definition av begreppet egenhantering skulle göra det möjligt för en hamn att även i fortsättningen både bedriva en kostnadseffektiv hamnförvaltning och ha goda förutsättningar för en långsiktig ekonomisk planering.

Utskottets ställningstagande

Förslaget till direktiv om tillträde till hamntjänster (hamndirektivet) är under beredning inom EU:s institutioner. I förslaget ingår även frågan om s.k. egenhantering. Utskottet har också erfarit att frågan om hamnarnas roll i transportsystemet kommer att behandlas i den transportpolitiska propositionen, som har aviserats till maj 2005.

Utskottet har för avsikt att noga följa utvecklingen av förslaget till hamndirektiv. Vidare avvaktar utskottet den transportpolitiska propositionen, som väntas om några månader. Mot denna bakgrund anser utskottet att det inte finns skäl för riksdagen att i detta sammanhang vidta någon åtgärd med anledning av förslaget i motionen. Det avstyrks följaktligen.

3.4 Farledsavgifter

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om att sjötransporter av stormvirke bör befrias från farledsavgift blir tillgodosett genom regeringens beslut med detta syfte. Utskottet, som avstyrker motionen i denna del, utgår från att regeringen gör en uppföljning av stödets effekter.

Motionsförslag

Kristdemokraterna anför i motion 2004/05:MJ6 av Göran Hägglund m.fl. (kd) att stormvirke bör klassas som lågvärdigt gods och befrias från farledsavgift vid båttransport (yrkande 5 delvis).

Vissa kompletterande uppgifter

Enligt förordningen (1997:1121) om farledsavgift skall sådan avgift betalas för fartyg som i Sverige lastar eller lossar last eller lämnar eller hämtar passagerare. Vissa fartyg är undantagna från avgiftsplikten. Vid fastställelse av avgift skall hänsyn tas till fartygets storlek, last och utsläpp av luftföroreningar. Det är Sjöfartsverket som svarar för fastställelse och uppbörd av farledsavgifter. Sjöfartsverket får också medge nedsättning av eller befrielse från farledsavgiften om det bl.a. finns synnerliga skäl för det. Nedsättning eller befrielse får dock inte medges om det snedvrider eller hotar

att snedvrیدا konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion på ett sådant sätt att handeln med varor och tjänster inom Europeiska unionen påverkas.

Behovet av att underlätta för transporter av stormfällt timmer har föranlett regeringen att besluta förordningen (2005:29) om tillfälligt undantag från bestämmelserna om farledsavgifter. Reglerna är tillämpliga på fartyg som transporterar skogsprodukter som härrör från skogar som skadats vid stormarna den 8 och 9 januari 2005 i åtta angivna län i södra Sverige. Innebörden är att farledsavgift inte skall betalas för sådana fartyg såvitt avser sådan last. Sjöfartsverket får meddela ytterligare föreskrifter om sådant tillfälligt undantag från bestämmelserna. Förordningen gäller t.o.m. den 31 december 2006.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att kravet i motionen torde bli tillgodosett genom lagstiftningsåtgärden. I detta sammanhang vill utskottet uttrycka sin förhoppning om att den slojade farledsavgiften kommer dem till godo till vilka stödåtgärden är riktad. Utskottet utgår från att regeringen gör en uppföljning av stödets effekter. Med vad nu har anförts blir motionen tillgodosedd; den avstyrks därför i ifrågavarande del.

4 Transportbidrag

Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om en utvidgning av det område som omfattas av reglerna för transportbidrag avstyrks av utskottet.

Motionsförslag

Kristdemokraterna begär i motion 2004/05: MJ6 av Göran Hägglund m.fl. ett tillkännagivande av riksdagen om ett statligt transportbidrag. De konstaterar att virke i stora mängder kommer att behöva transporteras från södra till mellersta och norra Sverige. De anser att staten har ett ansvar vid naturkatastrofer av denna omfattning och att staten därför bör utforma något slags transportbidrag. De juridiska omständigheterna av ett sådant bör snarast klarläggas. Om det krävs en lagändring bör regeringen snarast förelägga riksdagen ett lagförslag med detta syfte (yrkande 15).

För att minska skadeverkningarna av stormen förespråkar Centern i motion 2004/05: MJ8 av Maud Olofsson m.fl. (c) att ett transportstöd övervägs. Avsikten är att underlätta transporter från söder till norr och därmed möjliggöra avsättning av virke och att garantera försörjningen till sågverk och massafabriker i mellersta och norra Sverige när avverkningsresurser koncentreras till södra Sverige (delvis).

Vissa kompletterande uppgifter

För att kompensera för kostnadsnackdelar samt stimulera till höjd förädlingsgrad i transportbidragsområdets näringsliv får bidrag för transport av gods lämnas. Bestämmelserna finns i förordningen (2000:281) om regionalt transportbidrag. Det är Nutek som administrerar stödsystemet.

Stödområde för transportbidraget är Norrbottens, Västerbottens, Jämtlands och Västernorrlands län. Transportbidraget får lämnas som bidrag till transportkostnaden för godstransporter på järnväg, yrkesmässig trafik på väg eller till sjöss. Vissa regler om minsta godsvikt och minsta fraktavstånd finns.

Sjötransportbidrag utgår dock inte till eller från hamnar utanför bidragsområdet. Transportbidrag får också lämnas för transporter till orter inom stödområdet (intransportbidrag), om godset utgörs av sådana råvaror och halvfabrikat som skall undergå en betydande bearbetning hos mottagaren (8 §). För att intransportbidrag skall kunna lämnas krävs enligt Nuteks föreskrifter att varan kommer att bearbetas inom någon av i paragrafen uppräknade näringsgrenar; sågverk eller annan träförädlingsindustri ingår inte i denna lista (5 §). Transportbidraget beräknas – när det gäller intransportbidrag – på grundval av mottagningsortens belägenhet, transportavståndet, transportkostnaden och en bidragssats i procent enligt en tabell i den berörda paragrafen.

Enligt uppgift har Nutek gjort vissa beräkningar och bedömningar av kostnaderna för en utvidgning av systemet med transportbidrag. Vid en ändring av regelverket i denna riktning krävs en notifiering till Europeiska kommissionen, en procedur som beräknas ta tre månader.

I sammanhanget kan nämnas att ett tillfälligt transportstöd lämnades till företag som drabbades av väsentliga merkostnader efter det att Tjörnbron blev påseglad och rasade i januari 1980. Stödet utgick till dess att en ny bro blev färdigställd i november 1981.

Utskottets ställningstagande

Motionsförslagen går ut på att en stor region som tidigare inte omfattats av transportbidraget nu skall ingå i systemet.

Enligt vad utskottet har erfarit har regeringen valt att inte låta ett utvidgat transportbidrag ingå i åtgärds paketet för stormskadorna. Bedömningen är att en sådan utvidgning inte skulle underlätta för den drabbade parten, dvs. skogsägarna. I stället skulle ett utvidgat transportbidrag riskera att bli missriktat genom att det snarare är mottagarna av virket, dvs. främst massafabrikerna, som skulle gynnas av ett sådant stöd. Regeringen anser därför att en sänkning av dieselskatten för motorredskap är en mer ändamålsenlig åtgärd, eftersom antalet entreprenörer härigenom bedöms kunna öka.

Utskottet gör samma bedömning som regeringen såvitt avser ett utvidgat transportbidrag. Samtidigt utgår utskottet från att regeringens arbete med att söka ytterligare möta det starkt ökade transportbehovet till följd av stormen skyndsamt drivs vidare. Med vad utskottet har sagt avstyrks motionerna såvitt de avser transportbidrag.

5 Elektroniska kommunikationer och IT

5.1 Lagen om elektronisk kommunikation m.m.

Utskottets förslag i korthet

Utskottet föreslår med stöd av bestämmelsen om utskottsinitiativ i 3 kap. 7 § riksdagsordningen en ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation. Lagförslaget innebär att nuvarande bestämmelse om att den som tillhandahåller en allmänt tillgänglig fast telefonitjänst skall uppfylla rimliga krav på bl.a. god funktion och säkerhet utvidgas till att gälla även annat än telefoni till fast nätanslutningspunkt som mobil telefoni och andra allmänt tillgängliga kommunikationstjänster. Utskottet förutsätter vidare att vid nedgrävning av elkraftledningar söks en samordning ske med utbyggnaden av bredband för elektroniska kommunikationer. Syftet med aktuella motionsförslag anses därmed komma att tillgodoses.

Jämför reservation 3 (m, fp).

Motionsförslag

I motion 2004/05:MJ5 poängterar Lars Leijonborg m.fl. (fp) betydelsen av att ha tillgång till fungerande kommunikationer i krissituationer. Vid så extrema händelser som stormen den 8 och 9 januari är telefonen för många en trygghet och säkerhet som gör att man kan komma i kontakt med anhöriga och myndigheter. Vid detta tillfälle berövades många människor möjligheten att komma i kontakt med oroliga anhöriga. Nödnumret 112 fungerade inte heller på vissa håll, vilket motionärerna anser är särskilt allvarligt, varför SOS Alarm bör ta fram förslag till hur larmnumret kan göras mer driftsäkert och tillgängligt (yrkande 12).

Vidare bör både de fasta och mobila näten bli mer driftsäkra och vara bättre rustade mot att delar av elnätet slås ut. Enligt motionen bör Post- och telestyrelsen ta fram förslag på hur driftsäkerheten i telenätet kan förbättras även i extrema situationer (yrkande 11).

Peter Eriksson m.fl. (mp) framhåller i motion 2004/05:MJ9 att lagstiftningen bör förändras så att högre krav ställs på leveranssäkerhet i telenätet. Vid teleavbrotten som följde av stormen var det många äldre som inte kunde använda sina trygghetslarm. Dessutom upphörde numret till SOS

Alarm att fungera på vissa håll, en situation som inte är acceptabel. Säkerhets- och trygghetssystem måste fungera inte minst i krissituationer då de behövs som mest. I motionen framförs krav på förbättrad leveranssäkerhet för mobilnäten även vid längre strömbrott. Mobiltelefonmasterna bör ha tillräcklig reservkraft för att fungera även vid längre strömbrott eller till dess att ett reservkraftverk hunnit monteras (yrkande 8).

Lägesredovisning från Post- och telestyrelsen

Post- och telestyrelsen (PTS) är en central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, inom området elektronisk kommunikation. Detta innebär att PTS arbetar på många sätt med driftavbrott i elektroniska kommunikationer. PTS uppgift är främst att skapa förutsättningar, i förebyggande syfte, för att operatörerna skall kunna hantera driftavbrott på bästa sätt. När driftavbrott har inträffat har PTS möjlighet att i efterhand studera avbrott för att vinna erfarenheter och genom tillsyn granska hur operatörerna har hanterat situationen. Operatörerna har ansvaret för att systemet skall fungera. PTS har dock finansierat 1 600 mobila reservaggregat som en del i sitt arbete för att förstärka tillförlitligheten i systemet.

Efter stormen den 8 och 9 januari 2005 har PTS i en lägesredovisning den 17 januari bedömt att som mest var en kvarts miljon abonnenter utan telefon. Störningarna i telenätet har i stor utsträckning varit en följd av avbrott i kraftförsörjningen. I stora delar av det berörda området har träd fallit över elledningarna. Dessutom har de nedfallna träden skadat teleledningar och utrustning. Enligt Telia Sonera AB berördes 12 län och 80 kommuner i södra Sverige, 800 lokala stationer fick problem med kraftförsörjningen samt överföringsfel till huvudstationer. De drabbade områdena är främst Kronobergs län men problem finns även i Västra Götalands, Jönköpings, Blekinge, Hallands, Skåne, Kalmar och Östergötlands län.

För mobilnäten är det enligt PTS svårt att bedöma hur många abonnenter som är berörda då dessa är rörliga. En konsekvens var att näten snabbt blev hårt ansträngda eftersom de fungerande stationerna måste betjäna större geografiska områden. Denna svaghet blev särskilt tydlig eftersom många i de drabbade områdena ville ringa, vilket medförde att samtal inte kunde kopplas fram.

Av lägesredovisningen framgår vidare att telekommunikationer, både fast telefoni och mobilnäten, är beroende av el för att fungera. I områden där elförsörjningen inte fungerar prioriterar operatörerna att säkra elförsörjningen genom att få i gång reservaggregat. Generellt sett är basstationer och mindre telestationer försedda med ett reservbatteri som håller 2-4 timmar. Alla större telestationer är försedda med fasta reservverk som klarar långa avbrott. Det har också skett en omDispositionering av reservaggregat från norra Sverige till det krisdrabbade området. När telekommunikationer

försörjs med reservel innebär det ökade underhållsinsatser i form av regelbunden service med påfyllning av bränsle, byte av olja m.m. som i sin tur leder till kortare avbrott.

Reparationerna tar enligt PTS tid och det är först när stationerna får el och fungerar igen som operatören kan lokalisera skador på utrustningen i telenäten. Fel i stationerna och ut mot den enskilda abonnenten t.ex. kortslutningar i kretskort i stationerna och avbrott på teleledningar m.m., tar längre tid att reparera. Ibland visar det sig att ledningar och master är helt förstörda så att det inte längre handlar om reparation utan om nybyggnation. På grund av omfattningen av reparationer och nybyggnationer har läget blivit ansträngt när det gäller material och reservdelar. I reparationsarbetet samarbetar operatörerna med varandra och med bl.a. länsstyrelser, kommuner, räddningstjänst, militär, hemvärn, elbolag, väghållare, markägare och leverantörer.

SOS Alarm AB och nödnumret 112

Nödnumret 112 är det gemensamma telefonnummer som skall användas när man är i akut behov av samhällets hjälpresurser. En operatör är skyldig att medverka till att nödsamtal utan avbrott kan förmedlas. Operatörerna samarbetar vid förmedling av nödsamtal så att samtalen kopplas mellan de olika operatörernas nät för att uppnå så god täckning som möjligt.

SOS Alarm får enligt normal rutin löpande information från Telia Sonera AB om vilka stationer och hur många kunder som är berörda av driftavbrott. SOS Alarm är sedan ansvarigt för att via sina räddningscentraler styra ut informationen till respektive räddningstjänst i kommunen som när det inte går att ringa nödsamtal är ansvarig att ordna så att medborgarna kan nå samhällets hjälpresurser. Samma information når samtidigt Sveriges Radios sändningsledning, vilken på så sätt kan säkra information till allmänheten via lokala radiostationer. Ofta har brandkåren placeras ut i områdena för att vara lätt nåbar för alla.

Gällande rätt

Lagen om elektronisk kommunikation (2003:389) har bl.a. som syfte att enskilda och myndigheter skall få tillgång till säkra och effektiva elektroniska kommunikationer (1 kap. 1 §). Lagen innehåller vissa allmänna skyldigheter som den som tillhandahåller en allmänt tillgänglig telefonitjänst har att uppfylla. Bland annat skall denne se till att tjänsten och det allmänna telefonnätet till fast nätanslutningspunkt uppfyller rimliga krav på god funktion och teknisk säkerhet samt uthållighet och tillgänglighet vid extraordinära händelser i fredstid. Tillsynsmyndigheten Post- och telestyrelsen (PTS) har möjlighet att meddela närmare föreskrifter om på vilket sätt dessa skyldigheter skall uppfyllas. Vidare finns en skyldighet för den som tillhandahåller en allmänt tillgänglig telefonitjänst att medverka till att nödsamtal utan avbrott kan förmedlas. Även här har PTS en föreskriftsrätt.

Lagen innehåller däremot inte motsvarande skyldigheter vad gäller den som tillhandahåller mobiltelefoni eller IT-infrastruktur med hög överföringskapacitet.

Utskottets ställningstagande

Förslag om lagändring

Utskottet konstaterar att väl fungerande och driftsäkra kommunikationer har en avgörande betydelse i krissituationer. Som framhålls i motionerna gäller det såväl de fasta som mobila telefnäten. Den ökade användningen av Internet för viktiga ändamål för enskilda, företag, myndigheter och organisationer innebär också att infrastrukturen för Internet på annat sätt än via telefonledningar har kommit att få en allt större betydelse för att uppnå ett säkert kommunikationssystem.

Med denna bakgrund och med stöd av bestämmelsen om utskottsinitiativ i 3 kap. 7 § riksdagsordningen har inom trafikutskottet förslag förts fram om förbättrad funktion och säkerhet i allmänna kommunikationsnät. Förslaget innebär en ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation med innebörden att nuvarande bestämmelse om att den som tillhandahåller en allmänt tillgänglig fast telefonitjänst skall uppfylla rimliga krav på bl.a. god funktion och säkerhet utvidgas till att gälla även annat än telefoni till fast nätanslutningspunkt som mobil telefoni och andra allmänt tillgängliga kommunikationstjänster.

Remissbehandling

Förslaget har varit föremål för remissbehandling. Sammanlagt har 40 myndigheter, företag och organisationer getts tillfälle att lämna synpunkter på lagförslaget.

Av de 24 remissinstanser som yttrat sig ställer sig 21 i huvudsak positiva eller har lämnat förslaget utan erinran. Bland dessa kan nämnas Krisberedskapsmyndigheten, Konkurrensverket, Rikspolisstyrelsen, Glesbygdverket, Svenskt Näringsliv och Sveriges kommuner och landsting. Konkurrensverket skriver att det är önskvärt att de grundläggande krav på god funktion och teknisk säkerhet som finns i lagen även omfattar andra allmänna elektroniska kommunikationsnät. Krisberedskapsmyndigheten finner det naturligt på grund av teknikutvecklingen att likställa telefon och datanät som bärare av elektronisk kommunikation. Försvarets radioanstalt, FRA, framhåller att det för den nationella infrastrukturen är viktigt att tillgången till Internet är så robust som möjligt och ser därför positivt på förslaget till lagändring. Den statliga utredningen om bl.a. signalskydd i samhällsviktig verksamhet, Infosäkuutredningen, menar att om man använder orden "leveranssäkerhet" och "kvalitet" i stället för "god funktion" och "teknisk säkerhet" framkommer andemeningen i förslaget bättre.

SOS Alarm AB välkomnar förslaget och menar att det är naturligt att ställa samma krav på mobila nät och nätkapacitet för datakommunikation som hitintills ställts på fast telefoni. Eftersom SOS Alarm AB har erfarenhet av stora störningar i kommunikationsnätet och kunskap om vilka åtgärder som skulle kunna minska störningarnas effekter önskar man delta i utarbetandet av föreskrifter.

Även Post- och telestyrelsen tillstyrker förslaget och instämmer i utskottets slutsatser. Myndigheten menar att skyldigheter som god funktion och teknisk säkerhet enligt gällande rätt inte kan riktas mot andra än tillhandahållare av telefonitjänst till fast nätanslutningspunkt. I sammanhanget kan nämnas att PTS har överlämnat ett likartat lagförslag den 15 februari 2005 till Näringsdepartementet i samband med redovisningen av ett regeringsuppdrag om en strategi för att säkra Internets infrastruktur.

Tre remissinstanser avstyrker i detta skede den föreslagna lagändringen. IT-Företagen och Vodafone framhåller att överväganden om lagstiftningsåtgärder måste samordnas med åtgärder inom andra infrastrukturer. Avbrotten i det fasta och de mobila telenäten orsakades i stor utsträckning av avbrott i elförsörjningen. För ett ändamålsenligt regelverk kring kommunikationsnätets funktion efterlyses en översyn och samordning av flera samverkande samhällsfunktioner. De anser det därför lämpligt att avvakta med förslaget till dess att nödvändig samordning har skett med övriga sektorer.

Vodafone skriver vidare att det i den nuvarande lydelsen av lagen finns ett rimlighetskrav. Förutom den ekonomiska avvägningen menar man att en grundläggande princip måste vara att ansvar för upprätthållande av samhällsfunktioner vid extraordinära händelser som t.ex. naturkatastrofer åligger staten.

Telia Sonera AB och IT-Företagen framför vidare att remisstiden varit alltför kort. I sitt remissvar framhåller Telia Sonera AB att den normala lagstiftningsprocessen ger stabila, tydliga och förutsägbara spelregler vilket är viktigt för den bransch som blir föremål för regleringen. Telia Sonera AB avser att besvara den remiss på det likvärdiga förslag som lämnats av PTS senast den 11 april 2005 och förordar att beredningen av PTS förslag avvaktas och avstyrker utskottets initiativ i detta skede.

Vidare kan nämnas att Statskontoret inte framför några erinringar i sak men menar att den föreslagna utvidgningen av lagen borde ha föregåtts av en konsekvensanalys.

Bedömning

Utskottet konstaterar att den övervägande delen av remissinstanserna ställer sig positiva till eller har inga erinringar mot det remitterade lagförslaget. Som framhålls i flera yttranden har mobiltelefonin fått en ökande samhällsbetydelse under senare år. Den ökade användningen av Internet för viktiga ändamål för enskilda, företag, myndigheter och organisationer innebär också att infrastrukturen för Internet har kommit att få en allt större betydelse för att uppnå ett säkert kommunikationssystem. Det gäller bl.a.

användning av IP-telefoni (telefoni som någon gång går över ett IP-nät). Som framhålls i flera remissvar är det angeläget att grundläggande säkerhetskrav kan tillgodoses även för mobil telefoni och datakommunikation över Internet. Enligt utskottets mening är det därför rimligt att skyldigheter som god funktion och teknisk säkerhet skall kunna åläggas även andra än de som tillhandahåller telefonitjänst till fast nätanslutningspunkt.

När det gäller de invändningar som riktats mot lagförslaget har några instanser fört fram att beredningstiden har varit alltför kort. Vidare efterlyses en mer samlad bedömning av säkerhets- och tillgänglighetsfrågor och klarläggande av statens ansvar för extraordinära händelser som t.ex. vid naturkatastrofer. Enligt utskottets mening är det angeläget att övervägande om lagstiftningsåtgärder grundas efter vedertaget och sedvanligt beredningsarbete. Utskottet vill därvid erinra om att redan inför riksdagens behandling våren 2003 av lagen om elektronisk kommunikation har frågan delvis berörts. Regeringen anförde då i propositionen att man inte såg det som möjligt att utvidga skyldigheten utöver den som tillhandahåller allmänt telefontät till fast nätanslutningspunkt. Som skäl hänvisades till att auktorisationsdirektivet sammantaget med USO-direktivet (direktivet om samhällsomfattande tjänster) innebär att man inte kan frångå begränsningen till det fasta telenätet.

Utskottet konstaterar dock att ingresspunkt 7 i ramdirektivet och punkt 50 i USO-direktivet ger möjlighet till medlemsstaterna att vidta åtgärder för att skydda allmän ordning och säkerhet. I sammanhanget kan nämnas att enligt vad utskottet erfarit har flertalet länder inom EU valt en vidare tolkning av EG-regleringen. Med hänsyn till den remissbehandling som utskottsinitiativet fått och frågans samhälleliga betydelse anser utskottet det viktigt att en utvecklad reglering kan införas skyndsamt. I sammanhanget vill utskottet understryka vikten av att de närmare föreskrifterna om hur regleringen skall tillämpas kommer att utformas efter samråd med berörda parter så att inte föreskrifterna blir onödigt betungande eller på annat sätt försvårar en fortsatt positiv utveckling inom branschen.

Utskottet föreslår mot denna bakgrund att en ny bestämmelse införs i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation med innebörden att den som tillhandahåller allmänna kommunikationsnät eller allmänt tillgängliga elektroniska kommunikationstjänster skall se till att verksamheten uppfyller rimliga krav på god funktion och teknisk säkerhet samt på uthållighet och tillgänglighet vid extraordinära händelser i fredstid. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer föreslås få meddela närmare föreskrifter för och undantag från skyldigheterna.

Utskottets lagförslag återfinns i *bilaga 2*. Utskottet anser att lagförslaget bör träda i kraft den 1 juli 2005. Med utskottets ställningstagande torde i huvudsak syftet med motionerna 2004/05: MJ5 yrkandena 11 och 12 samt 2004/05: MJ9 yrkande 8 tillgodoses i väsentlig utsträckning. Utskottet avstyrker följaktligen dessa motionsförslag.

Inom ramen för trafikutskottets beredning av ärendet har vidare förslag förts fram om förbättrad funktion och säkerhet för bredbandskommunikation bl.a. i samband med nätbyggnad.

Förslaget innebär att i samband med att exempelvis tidigare luftledningar för elkraft och telefoni grävs ned bör även kanalisation ske av bredbandsförbindelser. Enligt utskottets mening är det angeläget att den fysiska infrastrukturen så långt möjligt samordnas. Enligt vad utskottet erfarenhet har också många kommuner som riktlinje att pröva möjligheten för bredbandskanalisation i samband med nedgrävning av olika kablar och rör.

Utskottet vill vidare hänvisa till den statliga Stomnätsutredningen som i september 2003 presenterade sitt slutbetänkande (SOU 2003:78) Bredbandsnät i hela landet – Statens infrastruktur som resurs. Betänkandet innehåller bl.a. förslag som syftar till att samordna och effektivisera utbyggnaden av infrastrukturen på IT-området. Betänkandet avses behandlas inom ramen för den IT-politiska proposition som utlovats till sommaren 2005.

Enligt utskottets mening är det angeläget att frågan om en effektiv samordning av samhällets olika infrastrukturer uppmärksammas inom ramen för nu pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet. Med hänvisning till det anförda är utskottet inte nu berett vidta någon åtgärd i frågan.

5.2 Ersättning till hushåll som varit utan telefon

Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till förutsatt översynsarbete är utskottet inte i detta sammanhang berett att överväga en lagreglering av teleoperatörers ersättningsskyldighet vid händelser som efter den inträffade stormen över södra Sverige. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

Jämför reservation 4 (m, fp, kd, c).

Motionsförslag

I motion 2004/05: MJ6 av Göran Hägglund m.fl. (kd) betonas betydelsen av ett ökat nationellt ansvar för en säker telefoni. Att såväl fast- som mobiltelefoni slogs ut under stormen i drabbade områden och att SOS Alarms larmnummer 112 upphörde att fungera på vissa håll är enligt motionärerna oacceptabelt. I motionen framhålls att det bör fastställas i lag att teleoperatörer kan bli skadeståndsskyldiga när de inte kan leva upp till ingånget avtal med enskilda kunder (yrkande 24).

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att generellt har teleoperatörer en force majeure-klausul i sina allmänna villkor som undantar kompensation för avbrott bl.a. vid hårt väder och naturkatastrofer. Trots detta kommer kompensation att ges av vissa operatörer. Enligt vad utskottet erfarit har Telia Sonera AB valt att förlänga ersättningsperioden för de kunder som varit utan telefon till följd av stormen i Sydsverige. Flera ersättningsnivåer finns och den som exempelvis varit utan telefon i mer än 30 dagar kommer att få 2 250 kr i ersättning, vilket motsvarar 18 månadsavgifter. Motsvarande ersättning för den som varit utan telefon i 60 dagar är 4 500 kr, dvs. 36 månadsavgifter.

Enligt utskottets mening är det inte lämpligt att i detta sammanhang med anledning av stormen över södra Sverige förorda en lagändring som gör teleoperatörer skadeståndsskyldiga när de inte lever upp till ingångna avtal med enskilda kunder. Utskottet vill i stället hänvisa till riksdagens beslut tidigare i vår med anledning av lagutskottets betänkande om konsumentfrågor (bet. 2004/05:LU8). Mot bakgrund av motionsförslag om att bredda konsumentlagens tillämpningsområde till att omfatta även tjänster som t.ex. telefoni, elleveranser och Internetuppkoppling konstateras i betänkandet att det pågår och har aviserats arbete om en lagreglering för att stärka konsumentskyddet. I betänkandet förutsätter lagutskottet mot denna bakgrund att frågan om konsumentlagens tillämpningsområde kommer att övervägas inom ramen för det kommande arbetet utan att något formellt tillkännagivande från riksdagens sida erfordras. Trafikutskottet är inte av någon annan uppfattning än lagutskottet. Med hänvisning till det anförda avstyrks motionsyrkandet.

6 Uppföljning och utvärdering

Utskottet har i tidigare avsnitt behandlat förslag till åtgärder för de olika trafikslagen samt inom området Elektroniska kommunikationer och IT. Utskottet har därvid konstaterat att regeringen inom flera områden vidtagit eller avser att vidta åtgärder i enlighet med de förslag som förts fram motionsledes. Av redogörelsen har vidare framkommit att regeringen har för avsikt att lämna in en ansökan med begäran om särskild katastrofersättning från EU.

Med hänvisning till att stormen över södra Sverige fått stora konsekvenser för viktiga samhällsfunktioner inte minst inom transport- och kommunikationsområdet förutsätter utskottet att regeringen i lämpligt sammanhang återkommer till riksdagen med en nämnare redovisning av vidtagna åtgärder och dess bedömda effekter.

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. Vägfrågor, punkt 1 (m, fp, c)

av Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Björn Hamilton (m), Staffan Danielsson (c) och Anders G Högmark (m).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om vägfrågor. Därmed bifaller riksdagen motionerna 2004/05: MJ5 yrkandena 17 och 18, 2004/05: MJ6 yrkandena 3 och 4, 2004/05: MJ7 yrkande 5 i denna del och 2004/05: MJ8 i denna del.

Ställningstagande

Orkanen Gudrun som drog fram över södra Sverige den 8 januari orsakade skador av en tidigare ej skådad omfattning. Cirka 70 miljoner kubikmeter skog fälldes. I de värst drabbade områdena, Kronobergs och Jönköpings län, skadades 18 respektive 12 % av skogsbeståndet. Detta representerar 5–8 års avverkning. I vissa av de hårdast drabbade områdena har skogsägare fått uppleva att i princip all avverkningsbar skog under de kommande 20–25 åren har fällts under några timmars orkan. Tusentals skogsägare har drabbats så hårt att det kommer att påverka deras företags- och familjeekonomi under 10–20 år framöver. Många kan tvingas lämna sina gårdar.

Grovt räknat har skogsråvaror för ca 20 miljarder kronor fällts och skadats. Förädlingsvärdet för denna skog, motsvarande hela Sveriges årsavverkning, är självfallet långt större.

Fram till våren 2006 måste uppgiften vara att få ut så mycket virke som möjligt ur skogen till industrin eller särskilda virkesterminaler eller lagringsplatser, där bl.a. lagring under vatten kan erbjudas. Allt i syfte att rädda så mycket som möjligt av det virke som stormen fällt undan insekts- och svampangrepp. Detta är en enorm utmaning för alla inblandade aktiva och kommer att ställa stora krav på en rationell logistik. Transportkapaciteten i denna logistikkedjas olika delar kommer att vara en trång resurs och behöver nyttjas till det yttersta.

Det är angeläget att myndigheterna i nära dialog med skogsnäringen kan bevilja ändamålsenliga dispenser från dagens restriktioner. Regeringen har i sitt s.k. stormpaket aviserat insatser för att ersätta skador på skogsbilvägar och körskador i själva skogen.

Det finns i detta sammanhang anledning att kraftigt understryka det akuta behovet av löpande underhållsarbete på vägnätet i de mest drabbade länen, från dags dato och fram till nästa sommar. Vidare kommer, oaktat att dessa löpande underhållsinsatser görs, betydande skador av mer bestående art att uppstå på många avsnitt av det enskilda och allmänna vägnäten. Regeringen måste snarast, exempelvis i vårpropositionen, tillförsäkra Vägverket de resurser som krävs för detta nödvändiga arbete.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna. Därmed bifalls samtliga nu berörda motionsförslag.

2. Hamntjänster, punkt 5 (m, fp, kd, c)

av Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Björn Hamilton (m), Staffan Danielsson (c) och Anders G Högmark (m).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om hamntjänster. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05:MJ6 yrkande 5 i denna del.

Ställningstagande

Det är viktigt att den ökade hanteringen av timmer i hamnarna kan fungera effektivt. Därför bör s.k. egenhantering i hamnarna tillåtas och det s.k. stuverimonopolet tillfälligt upphävas. Det är viktigt att tillstånd till egenhantering medges nu, eftersom det brådskar med att ta hand om timret. Det är med andra ord uteslutet att man skall vänta på att det s.k. hamndirektivet träder i kraft, om detta ens blir verklighet. Vi vill i sammanhanget åberopa vad Godstransportdelegationen anført, nämligen att den bristande konkurrensen i stuveriverksamheten inneburit hinder för utvecklingen av en effektiv hamnverksamhet och organisation men också för hamnarna såsom intermodala nav. Genom ett uttalande av denna innebörd blir motion 2004/05:MJ6 (kd) tillgodosedd i berörd del.

3. Lagen om elektronisk kommunikation m.m., punkt 8 (m, fp)
av Erling Bager (fp), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp),
Björn Hamilton (m) och Anders G Högmark (m).

Förslag till riksdagsbeslut

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

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om lagen om elektronisk kommunikation m.m. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05: MJ5 yrkandena 11 och 12 samt avslår motion 2004/05: MJ9 yrkande 8.

Ställningstagande

Många människor har drabbats hårt av stormen Gudruns framfart. I stora delar av landet har el- och teleavbrotten blivit långvariga, vilket har skapat en stor utsatthet. Vi anser det därför viktigt att stärka skyddet i samhället mot händelser av liknande slag. Det finns dock en risk att den föreslagna lagändringen slår hårt mot operatörerna i form av kostnader som i dagsläget inte kan överblickas och som i sista hand belastar de redan hårt prövade konsumenterna. Vi anser mot denna bakgrund att riksdagen inte bör forcera fram en lagändring utan avvakta pågående remissbehandling av PTS samlade förslag till ändring i lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation och därefter bereda frågan skyndsamt. Enligt vår mening är det viktigt att erforderlig tid ges att se över vilka konsekvenser olika lagförslag kan komma att få. Vi avstyrker därmed det föreslagna initiativet till lagändring. Med vårt ställningstagande till fortsatt beredning av frågan förutses motion 2004/05: MJ5 tillgodoses i nu behandlad del medan motion 2004/05: MJ9 yrkande 8 avstyrks.

4. Ersättning till hushåll som varit utan telefon, punkt 9 (m, fp, kd, c)
av Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m),
Runar Patriksson (fp), Björn Hamilton (m), Staffan Danielsson (c)
och Anders G Högmark (m).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen om ersättning till hushåll som varit utan telefon. Därmed bifaller riksdagen motion 2004/05: MJ6 yrkande 24.

Ställningstagande

Enligt vår mening råder det obalans mellan konsumenter och operatörer på marknaden för telekommunikationer. Teleoperatörer har i sina allmänna avtalsvillkor klausuler om force-majeure vilket gör att de kan friskriva sig från ansvar vid större teleavbrott. Det betyder att efter den nu aktuella stormen Gudrun är det operatörerna själva som efter eget gottfinnande bedömer om abonnenterna skall få ersättning eller inte i form av t.ex. slopad abonnemangsavgift och i så fall för hur lång tidsperiod. Konsumenterna har däremot ingen rätt att kräva ersättning eller valfrihet att byta teleoperatör.

Vi anser därför att konsumenternas ställning på telemarknaden bör stärkas. Riksdagen bör mot denna bakgrund begära att regeringen återkommer skyndsamt med förslag som tillförsäkrar konsumenterna ett mer rimligt inflytande på marknaden för telekommunikationstjänster. Med hänvisning till vad som nu har anförts tillstyrks motion 2004/05: MJ6 yrkande 24.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Motioner väckta med anledning av händelse av större vikt

2004/05: MJ5 av Lars Leijonborg m.fl. (fp):

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att Post- och telestyrelsen skall vidta åtgärder för att
höja driftsäkerheten i telenätet.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att SOS Alarm AB skall vidta åtgärder för att höja
driftsäkerheten för larmnumret 112.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att Banverket bör vidta åtgärder för att höja driftsä-
kerheten på landets järnvägar.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om att i extrema situationer tillåta tyngre fordon än
normalt vid skogsavverkning.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om insatser för att öka bärigheten på vissa vägar.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om dispens att trafikera svenska hamnar med icke EU-
flaggade fartyg.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om Sjöfartsverkets ansvar för riktade hamnstatskontroller.

2004/05: MJ6 av Göran Hägglund m.fl. (kd):

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om generösa dispenser för virkestransporter.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om anslagen till enskilda vägar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om effektivisering av virkestransporterna på järnväg och
till sjöss.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om ett statligt transportbidrag.
24. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-
onen anförs om ersättning till telefonlösa hushåll.

2004/05:MJ7 av Fredrik Reinfeldt m.fl. (m):

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att minska skadeverkningarna av stormen den 8 och 9 januari 2005.

2004/05:MJ8 av Maud Olofsson m.fl. (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om insatser för att minska skadeverkningarna för skogsnäringen och enskilda skogsbrukare av stormen den 8–9 januari 2005 i denna del.

2004/05:MJ9 av Peter Eriksson m.fl. (mp):

8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av lagstiftningsmässigt högre krav på leveranssäkerhet av telefoni och mobiltelefoni.
20. Riksdagen begär att regeringen ger Järnvägsstyrelsen i uppdrag att skyndsamt se över hur tågkapaciteten för virke kan öka.

BILAGA 2

Utskottets lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (2003:389)
om elektronisk kommunikation

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation

dels att 5 kap. 7 § skall ha följande lydelse,

dels att närmast efter rubriken Allmänna skyldigheter i 5 kap. skall införas en ny paragraf, 6 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 kap.**6 a §**

Den som tillhandahåller allmänna kommunikationsnät eller allmänt tillgängliga elektroniska kommunikationstjänster skall se till att verksamheten uppfyller rimliga krav på god funktion och teknisk säkerhet samt på uthållighet och tillgänglighet vid extraordinära händelser i fredstid. Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om på vilket sätt skyldigheten skall fullgöras och om undantag från skyldigheterna.

7 §

Den som tillhandahåller en allmänt tillgänglig telefonitjänst skall

1. se till att tjänsten och det allmänna telefont nätet till fast nätanslutningspunkt uppfyller rimliga krav på god funktion och teknisk säkerhet samt på uthållighet och tillgänglighet vid extraordinära händelser i fredstid,

2. medverka till att nödsamtal utan avbrott kan förmedlas avgiftsfritt för användaren,

1. medverka till att nödsamtal utan avbrott kan förmedlas avgiftsfritt för användaren,

3. i den mån det är tekniskt genomförbart, tillhandahålla den som motar nödsamtal lokaliseringssuppgifter,

4. på villkor som är rättvisa, kostnadsorienterade och icke-diskriminerande tillgodose varje rimlig begäran om att lämna ut abonnentuppgifter som inte omfattas av sekretess eller tystnadsplikt enligt lag till den som bedriver eller avser att bedriva abonnentupplysning,

5. avgiftsfritt tillhandahålla en abonnent specificerade telefonräkningar som gäller användning av ett allmänt telefontät till fast nätanslutningspunkt eller därtill hörande allmänt tillgängliga telefonitjänster, om inte abonnenten har begärt att räkningen skall vara ospecificerad,

6. se till att slutanvändare från andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet kan nå svenska nummer, vars sifferstruktur saknar geografisk betydelse, om det är tekniskt och ekonomiskt genomförbart och den uppringde abonnenten inte av kommersiella skäl har valt att begränsa tillträdet för uppringande från vissa geografiska områden, och

7. i verksamheten ta hänsyn till funktionshindrades behov av särskilda tjänster.

Samtal som är avgiftsfria för den uppringande abonnenten får inte anges på dennes telefonräkning.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om på vilket sätt skyldigheterna skall fullgöras och om undantag från skyldigheterna.

2. i den mån det är tekniskt genomförbart, tillhandahålla den som motar nödsamtal lokaliseringssuppgifter,

3. på villkor som är rättvisa, kostnadsorienterade och icke-diskriminerande tillgodose varje rimlig begäran om att lämna ut abonnentuppgifter som inte omfattas av sekretess eller tystnadsplikt enligt lag till den som bedriver eller avser att bedriva abonnentupplysning,

4. avgiftsfritt tillhandahålla en abonnent specificerade telefonräkningar som gäller användning av ett allmänt telefontät till fast nätanslutningspunkt eller därtill hörande allmänt tillgängliga telefonitjänster, om inte abonnenten har begärt att räkningen skall vara ospecificerad,

5. se till att slutanvändare från andra stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet kan nå svenska nummer, vars sifferstruktur saknar geografisk betydelse, om det är tekniskt och ekonomiskt genomförbart och den uppringde abonnenten inte av kommersiella skäl har valt att begränsa tillträdet för uppringande från vissa geografiska områden, och

6. i verksamheten ta hänsyn till funktionshindrades behov av särskilda tjänster.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2005.