



Fredagen den 16 mars

1 § Jordbruk och fiske

Jordbruksminister Eskil Erlandsson

Åtterrappport från ministerrådsmöte den 29 och 30 januari 2007

Information och samråd inför ministerrådsmöte den 19 och 20 mars 2007

Anf. 1 ORDFÖRANDEN:

Vi hälsar jordbruksministern och hans kolleger välkomna till nämnden. Vi ska samråda i dag om en hel del jordbruksfrågor. Vi börjar med en återrapportering från ministerrådsmötet den 29 och 30 januari.

Anf. 2 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Vid det mötet presenterade kommissionen ett förslag till en reform av marknadsordningen för frukt och grönt. Vi hade en diskussion där betydande kritik riktades mot förslaget att avskaffa interventionsmöjligheterna i fråga om majs. Vi hade en punkt med presentation av förslaget att kompensera medlemsstater för höga räntekostnader vid intervention av spannmål. Sedan avrapporterade kommissionen läget i WTO-förhandlingarna.

Under övriga frågor på den jordbrukspolitiska delen diskuterades markskydd, tvärvillkor, torkan på Cypern, tillämpningen av energigrödssystemet, *top up*-utbetalningar i nya medlemsstater, NMS, sockermarknaden samt nationella tilläggsbetalningar inom LBU-programmet. Så hade vi den traditionella avrapporteringen av läget vad gäller fågelinfluensan.

Anf. 3 ORDFÖRANDEN:

Då det inte finns några frågor om detta går vi vidare på dagordningen. Jag har förstått att punkt 3 har utgått.

Anf. 4 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Herr ordförande! Vi har för en gångs skull en A-punktslista.

Anf. 5 ORDFÖRANDEN:

Vi brukar ta den sist. Vi återkommer till den.

Vi går direkt till punkt 4, som handlar om förslag till rådets förordning om fastställande av bestämmelser för frivillig modulering av direktstöd.

Anf. 6 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Efter överläggningar i Europaparlamentet den 14 mars, alltså för bara någon dag sedan, har Europaparlamentet meddelat att de tänker stödja det förslag som nu ligger på bordet och därmed häva blockeringen av LBU-budgeten.

Sverige välkomnar det här beslutet och kan ställa sig bakom kompromissförslaget till förordningen om frivillig modulering. För Sveriges del är det viktigt att Europaparlamentets blockering av processen för godkännande av det nya landsbygdsprogrammet hävs.

Anf. 7 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m):

Herr ordförande! Vi har förstått att bakomliggande här är att det redan finns en överenskommelse från rådet där man ha givit den här möjligheten. Annars finns det skäl att vara lite försiktig med den här asymmetriska hanteringen av moduleringsöverföringarna. Det kan finnas en risk, om man nu vill måla den lede på väggen, att det i någon mån är en nationalisering. Det är inte bra att det är på det viset, men vi förstår nu att det är så. Eftersom Europaparlamentet släpper loss pengar på landsbygdsområdet är det positivt för Sverige.

Vi stöder naturligtvis tanken, men det finns skäl att ha detta i åtanke i fortsättningen. Slut.

Anf. 8 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Jag noterar tankegången från Bengt-Anders.

Anf. 9 ERIK A ERIKSSON (c):

Det får inte bli så att vi låser upp oss i nationella regler när vi gör uttalanden i meningen att vi ska ha en frihandel som fungerar. Andemeningen är att vi ska minska på jordbrukssubventionerna. Då ska det inte lättjas mellan de här två axlarna. Jag tycker det här är ett välkommet ställningstagande, framför allt att vi står först i kön för LBU-programmet. Så är det hindret borta. Det gör att vi kan gå före. Det tycker jag var bra nyheter.

Anf. 10 ORDFÖRANDEN:

Jag förmodar att jordbruksministern tar med sig de här synpunkterna till överläggningarna.

Med det finner jag att det finns en majoritet för regeringens ståndpunkt i det här ärendet.

Vi går vidare till ärende 5 som handlar om förslag till rådets förordning om upprättande av gemensam organisation av jordbruksmarknaderna.

Där vill jag säga att i detta ärende har det varit samråd i miljö- och jordbruksutskottet helt nyligen. Där har regeringen fått majoritet för sin handläggning. Har det inte tillkommit något ytterligare sedan dess föreslår jag att vi lämnar den punkten, men har det tillkommit något ytterligare tar vi upp det här.

Anf. 11 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Nej, herr ordförande, det har det inte.

Anf. 12 ORDFÖRANDEN:

I så fall går vi vidare. Det här är det nya sättet att jobba. Sådana saker som inte direkt är beslutsfrågor ska inte upp här igen.

Vi går till ärende 6 om meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet.

Anf. 13 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

I förslaget till rådsslutsatser lyfts fram att sysselsättnings- och utvecklingsinsatser måste vara ett prioriterat mål för det nya landsbygdsprogrammet. Den inriktningen har det svenska programmet, även om miljöåtgärderna dominerar budgetmässigt.

Vi har anledning att understryka att landsbygdsutvecklingen avser hela landsbygdens ekonomi och sysselsättning,

naturresurser och miljön och inte enbart de verksamheter och samhällsintressen som direkt är kopplade till jord- och skogsbruket. En generell utgångspunkt för arbetet med landsbygdsfrågorna är att landsbygden har outnyttjade mänskliga och fysiska resurser som kan tas till vara och utvecklas vidare.

Vi ska också påminna oss att synen på vad som är landsbygd varierar mellan olika delar av unionen. Den definition som används i kommissionens rapport är bredare än den vi normalt använder och innebär att 70 procent av befolkningen i det glesbefolkade Sverige är landsbygdsbor. Med en så bred definition blir sysselsättningen inom och med direkt anknytning till jordbruket bara en del i en mycket större helhet.

Anf. 14 CARINA OHLSSON (s):

Jag tycker att det bra med den ansats som jordbruksministern talar om, att landsbygdsutveckling inte bara rör jordbruket utan är mycket bredare, att det också finns ett brett samförstånd om det och att vi jobbat med det som du pratade om tidigare, landsbygdsprogrammet, och ligger i fronten. Det är bra.

Men man kan läsa in att den svenska ståndpunkten inte fullt ut har beaktats. Det kan vara viktigt att jordbruksministern tar upp vad det är som man inte riktigt känner har beaktats av de svenska synpunkterna.

Anf. 15 PER BOLUND (mp):

Min fråga var lite grann i samma anda. Vi tycker också att regeringens linje är bra, men vi är lite oroliga över att den svenska ståndpunkten lite andas att man har gett upp frågan. Det tycker vi är synd. Jag tycker att regeringen ska driva den här linjen hårt inom EU även fortsättningsvis. Även om de flesta medlemsstater stöder slutsatserna är det viktigt att Sverige driver den här linjen vidare.

Anf. 16 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Herr ordförande! I den bästa av alla världar får man precis som man vill. Den gången man ska finna samförstånd med andra förutsätter det att det finns en beredvillighet från alla, inkluderande oss, att finna lösningar på saker och ting och på de problem som kommer upp. Vi hade alltså velat ha ett bredare perspektiv, men nu är det som det är. Vi har funnit att

det kan vara rimligt att ställa upp på den kompromiss som finns.

Min kommentar till den andra frågan är att vi driver den här frågan och kommer att fortsätta att driva den.

Anf. 17 CARINA OHLSSON (s):

En sådan fråga som man har tagit upp och som också är med i det svenska landsbygdsutvecklingsprogrammet är kvinnors företagande och kvinnors möjligheter, alltså jämställdhetsaspekten. Finns den med? Har man diskuterat det i det här sammanhanget?

Anf. 18 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Jämställdhetsfrågorna liksom frågan kring unga på landsbygden är med i slutsatserna.

Anf. 19 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar att det finns en majoritet för regeringens ståndpunkt i det här ärendet.

Vi går vidare till punkt 7 om erfarenhet av genomförandet av kontroller i livsmedelskedjan och metoder för att förbättra dessa.

Anf. 20 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Herr ordförande! Frågan om kontroll i livsmedelskedjan kommer att diskuteras under lunchen på måndagen. Kommissionären Markos Kyprianou kommer att göra en inledande presentation, och därefter kommer jag att hålla ett anförande och göra ett inlägg där jag tar upp de traditionella svenska ståndpunkterna.

Anf. 21 CARL B HAMILTON (fp):

Min fråga till jordbruksministern handlar om den ryska kritiken. Hur mycket är det en traditionell kombination av politiska trakasserier av Europeiska unionens medlemsländer – Sverige, Polen och andra – och ett skydd för den egna näringen? Hur mycket substans finns det egentligen i kritiken?

Anf. 22 PER BOLUND (mp):

Vi är ju mycket angelägna om att få en bättre kontroll i livsmedelskedjan. Det gäller inte minst genmodifierade organismer – nya fynd tycks visa på att åtminstone genmodifierad majs kan ha svåra hälsoeffekter. Vi tycker därför att det

är väldigt viktigt med mycket bättre kontroller just när det gäller de genmodifierade organismerna i livsmedel. Det tycker jag att regeringen ska ta med sig.

Jag vill också säga att det behövs en skärpning från EU:s sida när det gäller bekämpningsmedelsrester i maten. Det är ofta så att man släpper igenom, man reagerar för sent, och då är produkten redan ute på marknaden. Det behövs mycket bättre sanktionssystem och framför allt högre böter för de företag som upprepade gånger bryter mot reglerna om bekämpningsmedelsrester.

Anf. 23 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Herr ordförande! Det går inte att förneka att i den ryska frågeställningen är det mycket storpolitik inblandat – väldigt mycket storpolitik skulle jag vilja säga. Det är enligt min bedömning, den är lekmannamässig, inte en fråga om livsmedelssäkerhet eller livsmedelskontroll, utan det är rejäl storpolitik som är grunden för den tvist som i dag finns mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater kontra Ryssland.

Vad beträffar bekämpningsmedelsrester och GMO kan man konstatera att det i och inom medlemsstaterna i unionen läggs betydande resurser på att utföra kontroller av det som efterfrågas. Att ytterligare öka dessa ansträngningar står inte i proportion till vad som görs i andra delar av den utvecklade världen. Vi har kommit långt, påstår jag, i vårt arbete med att både minimera den risk som man kan se med exempelvis bekämpningsmedelsrester och med att utföra kontroller så att vi kan vara förvissade om att läget är det goda som det ska vara så att vi kan tillhandahålla konsumenterna säkra livsmedel.

Anf. 24 JACOB JOHNSON (v):

Herr ordförande! Ska jag tolka jordbruksministerns svar på Carl B Hamiltons fråga att det som står här i skrivelsen att ”kritiken riktades mot att det förekom att den ansvariga veterinären inte var på plats på anläggningarna för att fylla i exportintygen utan detta skedde i efterhand” inte är en riktig uppgift, utan att det bara handlar om storpolitik?

Anf. 25 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Herr ordförande! Den sakkritiken är korrekt. Därtill är det alltså storpolitik enligt min uppfattning.

Anf. 26 ORDFÖRANDEN:

Om det inte finns några ytterligare synpunkter konstaterar jag att det finns ett stöd för regeringens redovisade upplägg inför de fortsatta förhandlingarna i den här frågan.

Vi går över till övriga frågor. Är det något speciellt som jordbruksministern vill ta upp?

Anf. 27 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Jag kan ta punkterna och ge någon kommentar till var och en av dem.

När det gäller markskyddet är det bara en muntlig information. Saksamråd i den frågan kommer att ske inför miljösamrådet av miljöministern nästkommande vecka.

Den aviära influensan är en återkommande punkt för att vi ska ha kontroll på hur läget är i vår del av världen.

Så har vi den numera återkommande punkten om förhandlingarna om de veterinära frågorna mellan EG och den ryska federationen. Även detta är en information om hur det utvecklar sig.

Vidare kommer en muntlig rapport från ordförandeskapet om konferensen i Nürnberg om förnybara resurser.

Vi har en punkt om hur WTO-förhandlingarna fortskrider som också börjar bli traditionell nu.

Det var det hela.

Anf. 28 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m):

Herr ordförande! Det var just det här på markskyddssidan. Nu vet jag att det ska vara ett saksamråd i nästa vecka, men jag förstår också att det här förslaget till svensk ståndpunkt inte har justerats efter att det var uppe i EU-nämnden senast, för då var det en annan inriktning än den svenska ståndpunkten ger vid handen.

Punkt 8 e handlar om förebyggande hälsovård, kostvanor och motion. I går när vi hade diskussionen på miljö- och jordbruksutskottets samråd ifrågasattes huruvida detta är en EU-fråga. Vi borde av subsidiaritetskäl vara väldigt tveksamma, för att inte säga avvisande, till den här frågan, i all synnerhet eftersom den svenska ståndpunkten i den sista meningen säger att ”övervikt och fetma, särskilt bland barn och ungdomar, är ett allvarligt samhällsproblem och frågan bör stå högt på den politiska dagordningen”. Ja, det kan hända men i så fall är det kanske inte på den *europiska* poli-

tiska dagordningen den bör finnas. Förklaringen som lämnades då var att det här bara var en återrapportering från en konferens, men om jag inte är felunderrättad så är det tydligen en vitbok på väg i frågan. Alltså har frågan en grund som kan emana och bli en europeisk fråga, och jag ifrågasätter om det är så klokt att vi har den inriktningen.

Anf. 29 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Herr ordförande! Vad beträffar markfrågorna och markskyddet återkommer alltså miljöministern i nästa vecka omkring det egentliga saksamrådet. Vi har bara en information om hur läget är i den frågan.

Vad beträffar punkt 8e, alltså kostvanor och motion, hälsovård och liknande, kan vi, precis som Bengt-Anders sade, notera att det alltså är en avrapportering från en konferens. Texten är dessutom uttryckt på ett sådant sätt att det inte är givet att det är en viktig politisk fråga på den europeiska dagordningen. Jag tycker att detta är en viktig fråga i politiken, men vi kan hantera den på nationell nivå – självklart kan vi göra det och gör så också. Det här är en viktig fråga, och redan i eftermiddag ska folkhälsoministern och jag ha ett seminarium i det här huset kring detta.

Vad beträffar en vitbok kan vi konstatera att det inte finns någon lagstiftning förknippad med en sådan, utan den är till för att få upp frågeställningen på den politiska dagordningen så att viktigheten uppmärksammas.

Anf. 30 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m):

Herr ordförande! Jag förstår jordbruksministerns avvägning i den här frågan, men den svenska ståndpunkten ger ändå ett väldigt positivt intryck till hela frågeställningen. Vi är ju vana vid att det börjar lite försiktigt med en fråga, sedan börjar det växa och fler och fler ansluter sig, och helt plötsligt har vi lyft upp det hela på den europeiska planhalvan. Jag tror att det finns skäl för Sverige att försöka hålla rågångarna och värna subsidiariteten, och jag tror mig också veta att det är regeringens inställning att vi så ska göra. Därför är kanske den svenska ståndpunkten inte riktigt i linje med det.

Anf. 31 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Herr ordförande! Att frågeställningen är viktig vidhåller jag, men det behöver inte innebära att vi ska ha gemensam

lagstiftning eller gemensam kompetens på det här området. Men att vi lyfter fram och diskuterar frågan, som gäller ett folkhälsoproblem i dag, tycker jag är viktigt.

2006/07:21

16 mars

Anf. 32 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (s):

Jag skulle bara vilja ställa en fråga kring WTO-förhandlingarna. Har det rört på sig så mycket efter mötet i Davos den 27 januari? Har jordbruksministern något att säga om detta? Under förslaget till Sveriges ståndpunkt i vårt material står det om tullarna att det handlar om X procent – finns det några siffror eller är det ett öppet mandat utifrån det arbete som pågår i förhandlingarna?

Anf. 33 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Herr ordförande! I sak har det inte rört särskilt mycket på sig. Just nu pågår enligt den rapportering jag har intensiva tekniska diskussioner, men i sak har det tyvärr alltså inte skett något genombrott ännu.

Anf. 34 PER BOLUND (mp):

Jag har också en synpunkt när det gäller WTO-förhandlingarna. Där är ju Miljöpartiets linje att eftersom det här heter ”utvecklingsrundan”, Doharundan, är det också viktigt att man värnar utvecklingsländernas intressen och i viss mån låter dem skydda den industri som de håller på att bygga upp, precis som Europa och USA fick bygga upp sin industri utan att få illegitim konkurrens från andra delar av världen.

Vi tycker alltså att det är oroande att det står att man ska sätta hård press bland annat på Brasilien och Indien när det gäller marknadstillträde för industri- och jordbruksvaror. Vi tycker att man måste skynda långsamt när det gäller u-länderna och låta dem få tid på sig att utveckla sin industri först.

Anf. 35 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Herr ordförande! Vi kan notera att det finns lägre krav på tullsänkningar för u-länder. Jag tycker också att vi ska konstatera, och kanske till och med vara överens om, att handel är ett medel för att uppnå välstånd.

Anf. 36 ORDFÖRANDEN:

Om det inte finns några ytterligare synpunkter på agendan när det gäller detta kan vi gå över till A-punkterna. Har jordbruksministern något att anföra där?

Anf. 37 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Vi har fått en A-punktlista, och den är ganska omfattande den här gången. Ska jag läsa rubrikerna? Det finns två punkter som jag vill ta upp.

Anf. 38 ORDFÖRANDEN:

A-punktlistan har distribuerats till nämnden per e-post. Vill jordbruksministern gå in på något specifikt?

Anf. 39 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Då har vi punkt 9 och punkt 10: punkt 9, Förberedelser inför den sjunde sessionen i FN:s skogsfrågor, där har man antagit ett utkast till rådsslutsatser, och punkt 10, Rådets förordning om undantag från förordningen för konsumtionsmjölk som produceras i Estland.

Dessa två punkter har vi funnit vara något större och viktigare än de andra punkterna, och dessa två punkter vill jag fästa nämndens uppmärksamhet på.

Anf. 40 SVEN GUNNAR PERSSON (kd):

Herr ordförande! När det gäller den näst sista punkten är jag intresserad av att få lite mer kött på benen. Eftersom det här i Sverige finns en gemensam uppfattning om att skogsfrågorna i första hand är en nationell angelägenhet vill man bara försäkra sig om att den här typen av rådsslutsatser inför ett skogsforum inte bär i väg för långt åt galet håll. Vad innehåller dessa rådsslutsatser?

Anf. 41 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Herr ordförande! För Sverige är det viktigt att den här typen av globala avtal inte indirekt skapar underlag för en EU-gemensam skogspolitik. Detta är en mening som alltid påpekas i de här sammanhangen. De nu framförhandlade rådsslutsatserna innehåller inte denna mekanism men betonar vikten av starka politiska åtaganden.

Vad kan i så fall sådana ”starka politiska åtaganden” bestå av?

Anf. 43 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Jag kan ge ett exempel som faktiskt intresserat ett antal av riksdagens ledamöter, nämligen frågan om illegala avverkningar i skilda delar av världen.

Anf. 44 LEIF PAGROTSKY (s):

Överst på s. 2 finns en punkt om tillägg till förhandlingsdirektiven i förhandlingar med AVS-staterna. Jag skulle vilja veta vad det handlar om.

Anf. 45 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):

Jag överlämnar frågan till Tomas Dahلمان.

Anf. 46 Departementsrådet TOMAS DAHLMAN:

Vi har inte så mycket information eftersom vi fick detta nu på morgonen. Det är ju UD:s fråga, men enligt uppgift är den här punkten inte godkänd att sättas upp som A-punkt ännu, utan det finns en så kallad väntereservation. Den är alltså inte helt klar. Det är den enda information vi har. Jag kan tyvärr inte redogöra för innehållet.

Anf. 47 LEIF PAGROTSKY (s):

Om regeringen vill ha riksdagens bemyndigande att rösta för detta vid ett beslutande rådsmöte är det naturligt att vi får veta vad det är vi bemyndigar regeringen att göra. Jag föreslår därför att vi inte går med på att det blir en A-punkt, att vi i så fall säger nej till det, och att det får vänta till ett annat tillfälle.

Anf. 48 Departementsrådet TOMAS DAHLMAN:

Vi får väl betona att det är en preliminär A-punktlista. Det finns alltså ingen slutlig A-punktlista, och därför har vi heller inte underlag på alla punkter. Detta är en preliminär A-punktlista.

Anf. 49 LEIF PAGROTSKY (s):

Det innebär att det går att säga att frågan inte ska upp på någon A-punktlista eftersom den svenska förankringspro-

cessen inte hunnits med och att beslutet får anstå till ett annat möte.

Anf. 50 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):
Det påpekandet är i sak riktigt. *I agree*, som de skulle sagt på engelska.

Anf. 51 ORDFÖRANDEN:
Kan vi, efter samråd med kansliet, göra så att ni får återkomma när ni har mer kött på benen på den här punkten? Sedan får vi mejla det till nämnden under helgen. Kan vi göra så?

Anf. 52 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):
Jag tackar för den möjligheten.

Anf. 53 LEIF PAGROTSKY (s):
Jag vill understryka att det här inte handlar om information. Det handlar om ett beslut från vår sida, och på basis av information kan vi möjligen fatta beslut. Utan information är det omöjligt att fatta något beslut. Sedan beror det också på vad informationen innehåller.

Anf. 54 ORDFÖRANDEN:
Det är självklart så. Du har naturligtvis rätt till formen. Samtidigt tycker jag att vi får sköta det här på ett någorlunda praktiskt sätt. Tidigare har vi gjort så att vi skickat ut informationen och sedan tagit ställning till den via mejl. Det beror ju lite grann på vad den innehåller, men om det kan accepteras får vi ge vårt samtycke mejlmässigt. Kan vi göra så i denna punkt?

Anf. 55 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):
Vi försöker kontrollera om vi kan få fram mer information, för som Tomas Dahlman sade fick vi alltså detta i dag på morgonen. Nu vet jag inte hur er tidsaxel ser ut här i dag, men vi skulle kunna återkomma i denna del om vi får fram ytterligare information.

Anf. 56 ORDFÖRANDEN:
Vi kommer att hålla på ungefär tre kvart med Åsa Torstensson kan jag tänka mig. Under den tiden finns vi naturligtvis här.

Anf. 57 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):
Om vi får fram något kanske vi kan be att få återkomma.

2006/07:21
16 mars

Anf. 58 ORDFÖRANDEN:

Ja, och i annat fall tar vi det per mejl. Om ni får fram någon ytterligare information medan vi är här är vi givetvis tillgängliga för en diskussion.

Anf. 59 LEIF PAGROTSKY (s):

Det är heller ingen katastrof om man meddelar kommissionen och rådssekretariatet att A-punkter får komma upp på ett annat möte. Det hålls ju rådsmöten varenda dag i EU, och detta kan väl vänta en vecka och tas upp vid något annat rådsmöte. Det är inga konstigheter med det. Då får de också lära sig att vi inte accepterar hur smala tidsmarginaler som helst. Det är ju inte i Regeringskansliet utan i Bryssel tidsutdräkten varit.

Anf. 60 ORDFÖRANDEN:

Vi kör alltså enligt det körschema som jag redogjorde för. Då är vi klara tills vidare.

Anf. 61 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):
Vi tackar varandra preliminärt för i dag.

Ajournering

EU-nämnden beslutade kl. 10.05 på förslag av ordförande att ajournera förhandlingarna.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 10.10.

Anf. 62 ORDFÖRANDEN:

Får jag be om uppmärksamhet från alla parter.

Jordbruksministern återkommer nu med en snabb information på denna punkt, och sedan återkommer departementet med en skriftlig historia på mejl som vi kan ta ställning till. Det vore dock bra att få informationen.

Anf. 63 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c):
Jag lämnar ärendet vidare till Carl-Johan Lindén som talat med UD.

Anf. 64 Lantbruksrådet CARL-JOHAN LINDÉN:
Herr ordförande! På telefon har vi redogjort för vad den här punkten handlar om för att skapa åtminstone någon klarhet i det hela. Den handlar om att inkludera Sydafrika i mandatet, alltså att man i det som kallas Sadc, södra Afrikas ekonomiska samarbete, tar med Sydafrika. Många av länderna i södra Afrika är med i Sadc, men av något skäl har Sydafrika fallit utanför. Nu ska vi ta med Sydafrika eftersom landet i mycket är den ekonomiska motorn i södra Afrika. Det är stort och förhållandevis välmående i dessa sammanhang. Sverige har i substans inga problem med detta. Det är vad jag vet så här långt.

Anf. 65 ORDFÖRANDEN:
Har Leif Pagrotsky redan nu några synpunkter på detta?

Anf. 66 LEIF PAGROTSKY (s):
Nej, det låter ju inte så kontroversiellt. Det är dock ofta så att dramatiken sitter i detaljerna, och det gäller därför att se om man här bygger in nya skyddsmekanismer mot bananimport eller något sådant. Det vore bra att få titta på det, men det låter positivt så här långt.

Anf. 67 ORDFÖRANDEN:
Det var bra det. Ni får bevaka er mejl under helgen, för det kommer förmodligen någonting.
Vi tackar jordbruksministern för denna insats.

Statsrådet Åsa Torstensson

Återrapport från ministerrådsmöte den 11 och 12 december 2006

Information och samråd inför ministerrådsmöte den 22 och 23 mars 2007

Anf. 68 ORDFÖRANDEN:

Vi hälsar statsrådet Torstensson med medarbetare välkomna.

Vi ska diskutera och samråda om transport, telekommunikation och energi. Vi börjar med en åtterrapporering från ministerrådsmötet den 11 och 12 december 2006.

Anf. 69 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr ordförande! Vid ministerrådet den 11 och 12 december antogs slutsatser om programmet för främjande av när-sjöfart. I programmet finns främjandeåtgärder som regeringen har prioriterat, till exempel sjömotorvägar. Slutsatserna behandlar även åtgärder som syftar till mindre tungrodd administration inom sjöfartssektorn.

Vi enades också om en allmän inriktning för direktivförslaget om hamnstatskontroller, och nu finns alltså en bra grund för att fortsätta arbetet med att införa ett nytt inspektionssystem som möjliggör att komma åt flera högriskfartyg.

Huvudnumret på mötet i december var att komma överens om inriktning för direktivförslaget om eftermontering av backspeglar på tunga fordon. Efter viss diskussion kunde vi, glädjande nog, enas om att lastbilar registrerade efter den 1 januari 2000 måste uppfylla kraven på att passagerarsidans backspeglar ska täcka 95 procent av siktfältet. Kravet gäller från och med nästa år.

Vi ägnade även tid åt det viktiga logistikområdet och antog slutsatser som ska ligga till grund för kommissionens fortsatta arbete med en handlingsplan för att förbättra gods-transportlogistik inom EU.

Anf. 70 CHRISTINA AXELSSON (s):

Jag skulle vilja fråga om detta med eftermonteringen av backspeglarna, som ni tog upp. Vi hade före dagens möte en diskussion om det i trafikutskottet, och jag undrar om man nu räknat ut hur mycket det kommer att kosta i Sverige. Vi

tog upp den diskussionen, men ni hade inte alla siffror på bordet då.

Anf. 71 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Där ber jag att få återkomma. Vi har inte den kostnaden uträknad.

Anf. 72 CHRISTINA AXELSSON (s):

Då är jag tacksam om vi kan få den så fort ni har räknat ut vad det kommer att kosta.

Anf. 73 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Så kommer att ske.

Anf. 74 ORDFÖRANDEN:

Då går vi vidare till punkt nr 3 om satellitnavigering, det vi kallar för Galileo.

Anf. 75 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr ordförande! Inledningsvis vill jag beklaga att vi inte haft möjlighet att förse nämnden med något underlag i det här ämnet. Skälet är att ordföranden in i det sista hade hoppats nå resultat i samtalet med det konsortium som ska stå för den privata koncessionen för Galileoprojektet. Så har inte varit fallet, och först i går fick vi ett förslag från ordförandeskapet om hur vi kan hantera den uppkomna situationen.

Problemet vi står inför är att förhandlingarna mellan EU och Galileokonsortiet har havererat och att parterna inte har kunnat enas om huvudinslagen i kontraktet om koncessionen för Galileo. Ordföranden har konstaterat att konsortiet fortfarande inte har fullföljt den uppgörelse som nåddes mellan parterna 2005. Konsortiets åtta olika bolag har ännu inte lyckats komma överens om sin interna organisation och därmed inte kunnat bilda sitt operativa bolag. Inte heller har någon vd kunnat tillsättas. Konsortiet har inte heller genomfört beslutet om den geografiska lokaliseringen av det tänkta bolagets olika verksamhetsdelar. Dessa åtaganden skulle ha genomförts redan för ett år sedan.

Transportminister Tiefensee har ställt två krav på konsortiet inför rådsmötet nästa vecka, nämligen att redovisa hur åtagandet från 2005 ska genomföras samt att upprätta en lista över de frågor i koncessionsförhandlingarna som konsortiet

anser är olösta. Konsortiet har inte kunnat redovisa svar på något av dessa krav.

2006/07:21

16 mars

I ljuset av detta föreslår ordföranden att man vid råds-mötet nästa vecka enas om att klargöra för konsortiet att den offentliga sidan är beredd att ompröva genomförandet av Galileoprogrammet vid råds-mötet i juni om ordentliga framsteg inte har skett till dess. Ordföranden föreslår att rådet antar slutsatser med tydliga villkor och krav på vilka framsteg som förväntas av konsortiet för koncessionen. Kommission ombeds att förbereda alternativa lösningar för ett snabbt genomförande av Galileoprogrammet om konsortiet inte levererar sina åtaganden vid junimötet.

Regeringen kan inte annat än stödja ordförandeskapets ansträngningar för att få en lösning på det här dödläget. Ytterligare förseningar riskerar att skapa kostnadsökningar och kommer att reducera Galileos globala konkurrenskraft. Rådet tillsammans med kommissionen bör därför ta tillfället i akt vid nästa veckas möte att ge en stark politisk signal om att villkoren för koncessionen står fast och att ytterligare förseningar inte kan accepteras. Vi föreslår därför att Sverige stöder ordförandeskapets handlingslinje.

Anf. 76 ORDFÖRANDEN:

Jag vill informera nämnden om att de handlingar som statsrådet nu har redogjort för just nu inkom och finns här i tre exemplar.

Anf. 77 CHRISTINA AXELSSON (s):

Vi fick ju en information i trafikutskottet i går, men inte alls den här informationen. Det är klart; man visste väl inte om detta i går. Vi har ju ännu lite tid på oss, och papperen har precis kommit. Jag skulle vilja att vi i trafikutskottet fick sätta oss ned och resonera med ministern kring den här frågan. Jag tror att den är väldigt viktig principiellt.

Galileo har ju följt med oss åtminstone sedan jag kom in i riksdagen 1995, först på något slags tankestadium och sedan mer och mer. Nu verkar det befinna sig i ett krisläge, helt enkelt. Därför tror jag att det är angeläget att vi från trafikutskottet också får chansen att diskutera denna viktiga fråga.

Anf. 78 PER BOLUND (mp):

Från Miljöpartiets sida har vi ju under lång tid varit tveksamma till Galileoprojektet. Vi tycker att idén om att om-

pröva projektet i ett ministerråd är väldigt bra. Jag tycker alltså att Sverige ska stödja den linjen, att vi ska ta upp och faktiskt ompröva hela projektet i dess helhet. Det har fått orimliga kostnader och hela vägen dragits med förseningar och problem. Det finns också militära aspekter på systemet som vi är väldigt tveksamma till. Vi tycker därför att regeringen ska agera för en omprövning av projektet i dess helhet.

Anf. 79 JACOB JOHNSON (v):

Det låter ju som ett bekymmersamt läge. Jag skulle kanske vilja höra lite mer om regeringens bedömningar av läget och, apropå det Per Bolund säger, innebörden av att ompröva projektet. Betyder det man är beredd att avveckla hela projektet? Vilken är regeringens samlade bedömning av möjligheten att kunna genomföra projektet?

Sedan stöder jag förslaget från Christina Axelsson här att trafikutskottet bör titta på frågan.

Anf. 80 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Detta projekt har som sagt en lång historia. Jag vill bara bejaka Christina Axelssons initiativ. Jag tycker att det är helt på sin plats att det är i trafikutskottet som vi för detta samtal. Det bejakar jag helt och hållet.

Sedan vill jag vara övertydlig: Det handlar inte om att ompröva projektet. Det handlar om att ompröva organisationen, den så kallade undertonen. Regeringen har inte under den här natten kunnat värdera eller avgöra hur man kan tolka ett utfall i juni månad. Det är det som den här tiden ska användas till. Det som föreslås är att vi på rådet i nästa vecka ska skärpa det politiska tonläget mot konsortiet så att vi kommer till skott med det som egentligen redan är överenskommet.

Men jag bejakar som sagt direkt att detta återförs till ett samtal i trafikutskottet.

Anf. 81 ORDFÖRANDEN:

Menar Christina Axelsson att vi skulle göra det före ministerrådsmötet? Är statsrådet medveten om att detta i så fall skulle diskuteras i trafikutskottet före ministerrådsmötet?

Anf. 82 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Ja, det är jag fullt medveten om. Däremot kan jag inte säga om det är just jag som kommer till det samtalet, men det är vår ambition att bejaka trafikskottets initiativ och göra det möjligt att ha detta samtal. Det här var ju en information som regeringen fick sent under gårdagen, så trafikskottet hade inte denna information under gårdagen.

Anf. 83 ORDFÖRANDEN:

Detta är ju ingen beslutspunkt utan en diskussionspunkt, men om nu departementet är villigt att ställa upp för trafikskottet, som förmodligen har möte på tisdag, verkar ju det vara en klok lösning. I så fall kommer vi dock att lämna frågan här, just nu, och överlämna den till trafikskottet enligt det nya sättet att jobba. Detta är ju ingen beslutspunkt i sig; det är bara det att regeringen behöver ett mandat för sin fortsatta hantering av den här frågan.

Anf. 84 CHRISTINA AXELSSON (s):

Jo, det är väl sant. Samtidigt står det ju här att det är en riktlinjedebatt, och är det ståndpunkter måste de naturligtvis också tas med EU-nämnden. Så är ju ordningen, om jag förstått allting rätt. Därför måste det bli ett förfarande där man kan komma tillbaka, och då kan man kanske göra det mejlledes eller något sådant.

Kan vi inte ajournera oss i fem minuter och diskutera hur vi rent tekniskt ska göra med detta? Det här är ju helt nytt. Det är en helt annan information än den vi fick i går, så det är väldigt svårt att vid sittande bord ta ställning. Jag skulle yrka på en ajournering i fem minuter så att vi fick pratat vid.

Anf. 85 ORDFÖRANDEN:

Jo, vi kan ajournera oss. I och för sig tycker jag väl inte att det är så komplicerat att ta ställning till den ståndpunkt regeringen via statsrådet har anfört här. Åtminstone jag tycker att jag har möjlighet att ställa upp på det synsätt som regeringen har lagt fram här. Men det är klart att vi kan ajournera oss om ni vill det. Statsrådet kanske kan ta fem minuter för en kopp kaffe. Fem minuters ajournering!

Ajournering

EU-nämnden beslutade kl. 10.25 på förslag av ordföranden att ajournera förhandlingarna.

Återupptagna förhandlingar

Förhandlingarna återupptogs kl. 10.35.

Anf. 86 ORDFÖRANDEN:

Vi hälsar statsrådet välkommen igen. Vi får hoppas att det blev en trevlig kaffestund.

Vi återgår till ärende 3 a. Vi kommer att uttrycka oss på det sättet att vi i dag inte fattar beslut här, utan vi kommer att avvakta det saksamråd som man kommer att ha i trafikutskottet förhoppningsvis på tisdag. Men det bestämmer vi inte här, utan det är naturligtvis upp till trafikutskottet att kalla statsrådet, eller kanske tar statsrådet själv ett initiativ.

Vi kommer att ta ett beslut här och via mejl överföra vårt beslut till departementet före ert möte. När vi har fått information från trafikutskottet kommer vi i EU-nämnden alltså att hantera detta via mejl. Jag finner att det är nämndens uppfattning att vi kan göra så.

Ordet släpps nu fritt eftersom det är lite nytt för oss hur vi ska hantera den här typen av ärenden enligt den nya ordningen. Jag ser att det nickas här runt bordet, så vi gör på nämnda sätt.

Vi går vidare till ärende 3 b som gäller bemyndigande för kommissionen att inleda förhandlingar och så vidare.

Anf. 87 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr ordförande! Förslaget till förhandlingsmandat innebär att de länder utanför EU som har ingått samarbetsavtal med EU om uppbyggnad av Galileo kan erbjudas en möjlighet att delta i en särskild internationell styrelse till Galileos tillsynsmyndighet.

För att beakta Norges och Schweiz särskilda ställning i rymdsamarbetet inom Europa föreslås samtidigt att separata förhandlingar med dessa länder förs som inte begränsas av det övergripande förhandlingsmandatet för övriga tredjeländer. Norge och Schweiz har deltagit i utvecklingen av Galileo genom medlemskapet i det europeiska rymdbolaget Esa.

Jag anser att Sverige kan stödja detta förhandlingsupplägg och att det är motiverat med en särställning för Esa och Esaländerna.

2006/07:21
16 mars

Anf. 88 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar att det finns en majoritet för regeringens ståndpunkt i det här ärendet.

Vi går vidare till ärende 4 om hållbar transportpolitik och klimatskydd.

Anf. 89 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr ordförande! Diskussionen under den här punkten kommer att fokuseras på dels hur konsumenterna kan göras mer medvetna om möjligheterna att öka energieffektiviteten och minska vägtrafikens klimatpåverkan, dels vad som kan göras för att minska klimatpåverkan från sjöfart och järnväg.

Rådet kommer *inte* att fatta några beslut under den här dagordningspunkten, som är ett tillfälle för mig och mina kolleger att diskutera och att ta del av varandras erfarenheter och åsikter i denna fråga. Det här är en långsiktig process.

När det gäller den första delen av diskussionen har vi i Sverige under en lång tid använt ekonomiska styrmedel för att främja ett mer miljövänligt beteende inom transportsektorn.

Till exempel kan jag nämna att biodrivmedel är befriade från energi- och koldioxidskatt fram till år 2013. Miljöbilar har lägre förmånsvärden, och fordonsskatten på personbilar är delvis koldioxidbaserad.

Informationen är självfallet också viktig för att vi som konsument ska kunna agera miljövänligt. Utbildning i sparsam körning, till exempel *eco-driving*, ingår numera i körkortsutbildningen.

Senare i år kommer Konsumentverket att redovisa sitt uppdrag – att ta fram en tydligare märkning av personbilars bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp. Förebilden är den märkning som i dag finns på vitvaror.

Den andra delen i diskussionen handlar om vad som kan göras för att minska utsläpp och klimatpåverkan från sjöfarten och järnvägen. För att minska utsläppen av försurande ämnen från sjöfarten har vi i Sverige i flera år haft miljödifferentierade farleds- och hamnavgifter. Jag ser gärna att andra länder också miljödifferentierar sina sjöfartsavgifter.

Ju fler länder som tillämpar denna princip, desto större effekt får det.

Regeringens ambition är också att sjöfarten i framtiden ska omfattas av EU:s system för handel med utsläppsrätter.

Anf. 90 CHRISTINA AXELSSON (s):

Jag har två frågor. Bland annat gäller det papperet om bidrag från transportsektorn till Lissabonstrategin. Jag antar att det kommer att vara något som ni också diskuterar under den här punkten.

Det står bland annat om det här med att man kan blanda in mer biobränsle i diesel och bensin och sådant. Är det någonting som ministern på något sätt kommer att ta upp? Jag är lite orolig för att vi inte ens i Sverige har kommit så långt med det. Vi har ju bara kommit till 3,5 procent trots att vi sagt att vi ska ha kommit till 5,75 procent år 2010. Det var den första frågan.

Sedan kommer jag till en annan fråga. I går diskuterade vi i en debatt i kammaren frågor som tangerar det här. Det framställdes som att det kommer en proposition på det här området – en proposition som inte finns med i propositionsförteckningen. Framför allt gäller det trafiksäkerheten. Men där ingår ju också lite grann miljöfrågor och klimatpåverkan. När ministern ändå är här tänkte jag fråga om det kommer en sådan här proposition och om någonting av detta då kommer att finnas med i den.

Anf. 91 JACOB JOHNSON (v):

Beträffande den andra punkten när det gäller den debatt som ska äga rum tog ministern upp några svenska ståndpunkter om att transportsektorn ska inkluderas i EU:s handel med utsläppsrätter. Då tycker jag att man från svensk sida i debatten ska lyfta fram frågan om det ska vara en egen bubbla för transportsektorn eller om det ska vara en gemensam bubbla där också industrin ingår. Vi har ju problemet med påverkan. Det kan ju tänkas att transportsektorn har en bättre betalningsförmåga än industrisektorn och att det kan missgynna svensk basindustri. Det bör man ta med sig, tycker jag.

Jag tycker också att man i debatten bör ta med sig detta med om det ska finnas speciella sektorsmål vad gäller ut-

Anf. 92 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Jag ska kanske börja med att säga att det här rådsmötet egentligen vid tre tillfällen har miljö- och klimatfrågan på dagordningen. Det börjar med en middagsdiskussion där klimatfrågan kommer att vara uppe till diskussion. Sedan kommer det tydligen att fortsätta under lunchen. Vidare är det den här punkten. Det här är alltså en pågående process och en pågående diskussion kopplad till transport- och klimatfrågan, något som det här är ett naturligt bevis på. Diskussionen kommer att fortsätta. Vi kommer också att fortsätta diskussionen tillsammans med trafikutskottet.

De direkta frågorna om Lissabonstrategin kan kanske Johan Ericson ta.

Anf. 93 Kanslirådet JOHAN ERICSON:

Vad gäller Lissabonstrategin och det bidraget är rådsslutsatserna redan klara. Anledningen är att de ska kunna ligga till grund för vårtoppmötet.

Den diskussion som nu kommer att föras i ministerrådet är ett steg längre. Man har valt att där ta in klimatfrågan för att sedan gå vidare i diskussionen.

Frågan om låginblandning överlämnar jag till min kollega som kan den bättre.

Anf. 94 Departementssekreterare STEFAN ANDERSSON:

Sverige är generellt positivt till att öka låginblandningen av biodrivmedel i bensin och diesel. Men detta behandlas framför allt av miljöministrarna i miljørådet.

Anf. 95 PER BOLUND (mp):

Till att börja med undrar jag om den här punkten har varit uppe till samråd med trafikutskottet. Om inte kan det finnas anledning att ta upp den på samma möte som den tidigare punkten. Det hoppas jag att trafikutskottet tar initiativ till.

Sedan är vi lite oroliga över att de två medskickade frågorna signalerar att man ser varje transportslag för sig – att det ska effektiveras inom vägtrafiksektorn respektive inom sjötrafiksektorn. Vi tror att det är otroligt viktigt att också ta hänsyn till att trafik kan föras över från en sektor till en an-

nan. Möjligheten att ta hänsyn till detta måste förstärkas i diskussionen.

När det gäller vägtrafiksektorn tycker vi att det finns två väldigt viktiga punkter som måste lyftas fram. Det gäller då dels kilometerskatten avseende den tunga trafiken och att EU jobbar vidare med den frågan och kanske inför en gemensam kilometerskatt, dels att kommissionens förslag om största mängden koldioxidutsläpp per kilometer från nya bilar genomförs och förstärks så att man kommer ned till 120 gram i stället för de 130 gram som förslaget i dag är.

Anf. 96 SVEN GUNNAR PERSSON (kd):

Tack för redovisningen, ministern. Det här är en diskussionspunkt. Då är det viktigt att vi är trygga i att ministern kommer att agera skarpt och tydligt i den diskussionen. Jag tycker nog att förslaget till svensk ståndpunkt är lite vagt formulerat, att Sverige bara bör stödja en fortsatt debatt om hur transportsektorn kan utvecklas.

Jag förutsätter utifrån ställningstaganden i regeringsförklaringen och annat alliansregeringen har att här finns utrymme för ministern att vara offensiv, tydlig och pådrivande när det gäller utsläppskrav, etanolinblandning, transportsystemens möjligheter att samordnas och beskattning av den tunga trafiken och annat.

Det är svenska hållningar som vi inte på något sätt ska smyga med i sammanhanget. Vi ska inte bara stödja en fortsatt debatt, utan vi ska vara pådrivande i den debatten. Jag misstänker att det också är så som ministern kommer att agera, eller hur?

Anf. 97 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Om jag börjar bakifrån är det olika formuleringar vi använder oss av i det politiska språket. Det är också inriktningen med det som jag här har formulerat. Med den erfarenhet som Sverige har att driva miljöutveckling inom transportsektorn med hjälp av ekonomiska styrmedel är det naturligtvis det som ligger till grund för mina inlägg, och så vidare.

Det är också viktigt att se att det är en diskussion som nu mycket naturligt kommer upp på EU-agendan utifrån klimatomdiskussionerna och klimatfrågorna som nu genomsyrar alla ministerråd, eller åtminstone fler än tidigare. Det gör att

vi nu är inne i en process. Det kommer att återkomma gång på gång i våra överläggningar.

Som jag också sade finns det tre olika tillfällen på det här ministerrådet att just driva miljöåtaganden och miljöinriktningar, som vi från svenskt håll driver. Det är också ett syfte att vi ska kunna skapa en dialog och en diskussion.

Detta är en diskussionspunkt just i syfte att föra samtal med varandra och i syfte att driva diskussionen om vikten av att sätta transportsektorn under lupp för att utveckla miljömässig transportpolitik.

Vad gäller den direkta fråga som jag tror att det var Per Bolund som ställde om att jobba med separata bubblor har regeringen uttalat att vi vill ha ett handelssystem som vidgas i omfattning med flera sektorer, och transportsektorn inkluderas i detta. Det är vad regeringen har uttalat tidigare.

Vi kommer att återkomma under ett antal tillfällen. Det är också som jag ser det en viktig återkommande punkt där diskussion förs och information ges tillsammans med trafikutskottet.

Anf. 98 CARL B HAMILTON (fp):

Herr ordförande! Ju större bubblor man har desto större besparingsmöjligheter har man. Det är en allmän synpunkt.

Man kan ställa sig frågan: Vad ska man göra på europeisk nivå i de här frågorna? Nu är klimatfrågan väldigt het nästan i dubbel bemärkelse.

Det blir fyrverkeri av olika slag. Vi ska ha bränsleskatter och avgifter. Vi ska ha fordonsskatter och avgifter. Vi ska ha alla andra typer av åtgärder inom transportsektorn och andra sektorer.

Vad man skulle kunna ta upp på ett möte i en diskussion är att vi måste ha en ökad systematik i utvärderingen av olika åtgärder som är lite olika i olika länder.

Det blir ett fyrverkeri. Varje land har ett antal åtgärder på klimatområdet som delvis är samma men delvis är olika. Man måste ha något slags försök till kostnads- och intäktsanalyser och se vilka åtgärder som är effektiva.

Man kan göra samhällsekonomiska kalkyler. Det finns metoder för det. Det får inte bli så att man sysslar väldigt mycket med att försöka få fram politiskt spektakulära åtgärder som kanske ur klimatsynpunkt inte är särskilt effektiva.

Det vore bra om EU-länderna nu satte sig ned och samtidigt som man diskuterar olika åtgärder var lika intensivt intresserat av att försöka att få något gemensamt system eller syn på hur man ska utvärdera dessa åtgärder, så att man vet vad man gör och inte bara kastar pengar och skatterabatter på allting som minskar koldioxidutsläppen. Det är en väldigt stor risk i dag.

Anf. 99 JACOB JOHNSON (v):

Jag kan anknyta till det Sven Gunnar Persson sade. Den svenska ståndpunkten kanske inte bara kan vara att stödja en fortsatt debatt. Det bör vara lite mer preciserat vilka åsikter som ska framföras.

Jag ställer mig också bakom det Per Bolund och Sven Gunnar Persson nämnde. Det gäller olika åtgärder utöver dem jag har nämnt tidigare.

Här har tydligen regeringen vad gäller handelssystemet på ett tydligare sätt än vad som jag tycker har diskuterats i miljö- och jordbruksutskottet enligt ministern sagt att det ska vara ett enda utsläppssystem.

Det har varit lite oklart från regeringens sida hittills. Från Vänsterpartiets sida är vi mycket tveksamma till ett sådant system. Jag vet inte om det är på sin plats att anmäla avvikande uppfattning på en diskussionspunkt.

Vi stöder inte det enkla synsättet att det ska vara en gemensam bubbla. Vi tycker också att transportsektorn bör formulera separata mål för sina minskade utsläpp.

Anf. 100 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Jag vill börja med Carl B Hamiltons inlägg. Jag vill bara bekräfta att det är precis det som kommissionen de facto håller på med. Man utreder ekonomiska styrmedel och möjligheterna att använda sig av ekonomiska styrmedel. Det är kommissionens arbete som just nu pågår. Det snarare bejaktar den linje som Carl B Hamilton lyfte upp här.

Jag går till Jacob Johnsons inlägg. Jag måste vara väldigt tydlig. Det är en dialog mellan olika medlemsstater. Vad gör vi? Vad har vi för erfarenheter? Det är inte en samlad ståndpunkt som man tar ställning till.

Detta är en pågående diskussion vid bordet. Det beror på vad andra medlemsstater och ministrar lyfter upp till diskuss-

ion. Det är på det sättet som dagordningen kommer att hantearas.

2006/07:21
16 mars

Det ges möjlighet för mig att återkomma och återrapportera. Hur långt kom diskussionerna under ministerrådet? Det görs i syfte att gå vidare med en tydlig miljöpolitik kopplad till transportsektorn. Det gäller vad olika diskussioner har handlat om. Det kan vi återkomma till.

Anf. 101 CHRISTINA AXELSSON (s):

Jag kan dela uppfattningen att man måste ha skarpa ståndpunkter. Jag förstår också att det är svårt när det är diskussioner och så.

Vad är det för punkter ministern tänker ta upp i den här diskussionen? Jag antar att när 27 ministrar ska sitta vid bordet måste man ha förberett sig lite grann. Det här tar jag upp den här gången vid den här middagen, eller så.

Vad är det för specifika punkter som Sveriges minister kommer att lyfta upp i denna diskussion? Har det någon bäring på den mystiska propositionen?

Anf. 102 JACOB JOHNSON (v):

Då kanske en kompromiss kunde vara, ministern, att Sverige i debatten kunde ha en öppen inställning i diskussionen om det ska vara ett enda handelssystem eller olika system. På samma sätt kunde det vara en öppen inställning till frågan om specifika sektorsmål för transportsektorn.

Anf. 103 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Jag går tillbaka till Christina Axelssons inlägg. Det var precis det jag sade. Man efterfrågar erfarenhet av ekonomiska styrmedel. Vi har mycket erfarenhet av ekonomiska styrmedel. Jag kommer att mycket tydligt poängtera vikten av att vi kan gå vidare med ekonomiska styrmedel just för att skapa den mer miljövänliga transportsektor som vi talar om.

Vi lyfter upp frågan om biodrivmedlen, miljöbilar, hur vi kan använda förmånsvärde och fordonsskatten på personbilar, som också är koldioxidbaserat.

Vi är som konsumenter själva en del. Det gäller till exempel ett mer miljövänligt körsätt. Vi visar också på Konsumentverkets arbete med miljömärkning kopplat till personbilar. Men det handlar också om vi går vidare med klimatpåverkan från sjöfarten och järnvägen.

Jag vill återkoppla till vad Carl B Hamilton sade. Han efterlyste en mer systematisk utvärdering. Med anledning av att det kom upp på trafikutskottets möte kan jag också nämna att vi tar till oss den erfarenhet som näringslivet så tydligt kan peka på.

Det handlar om brister i hur till exempel järnvägssystemet fungerar internationellt eller i EU. Där pekar man från Volvo mycket tydligt på ett transportsystem via järnvägen från Olofström till Gent där man måste byta lok sju gånger. Det är naturligtvis någonting som direkt motverkar ambitionerna i Lissabonstrategin.

Det är mycket av detta som är så konkret och praktiskt i den vardag där näringslivet befinner sig som vi utifrån länderöverenskommelserna kan motverka utan att ha regelsystem internationellt.

Christina Axelsson upplever propositionen som hemlig. Jag vet inte riktigt vilken det är. Låt oss återkomma och identifiera hemligheten bakom den. Jag återkommer med det.

Anf. 104 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar att det finns ett stöd för regeringens redovisade upplägg inför de fortsatta förhandlingarna i denna fråga. Jag förutsätter att statsrådet har med sig den diskussion vi har haft här.

Vi går till frågan om luftfarten. Det är ärende nr 5. Det handlar om förhandlingarna mellan EU och USA om ett luftfartsavtal.

Anf. 105 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Den här frågan har varit uppe till behandling i EU-nämnden vid ett antal tillfällen. Ett luftfartsavtal mellan gemenskapen och USA blev färdigt för drygt ett år sedan. Men det har inte kunnat undertecknas eller kunnat träda i kraft.

Det beror på rådets uttalande om att avtalet inte ska undertecknas innan gemenskapen har utvärderat de ändringar av reglerna för utlandskontroll av amerikanska flygplan och flygbolag som USA hade aviserat. Dessa ändringsförslag mötte dock stort motstånd i kongressen. Därför drogs förslaget tillbaka.

Mot den bakgrunden återupptogs förhandlingarna tidigare i år. Den 2 mars slutfördes dessa förhandlingar. Vissa änd-

ringar och tillägg har skett i avtalet bland annat i form att ytterligare trafikrättigheter för gemenskapens flygbolag.

Kommissionen kommer på rådsmötet att informera om förhandlingarna. Ministrarna förväntas fatta ett politiskt inriktningsbeslut om avtalet.

Regeringen välkomnar att delegationerna nu är överens om avtalet och anser att det bör kunna godkännas.

Anf. 106 CHRISTINA AXELSSON (s):

I just den här frågan har vi fått ett brev från Naturskyddsföreningen. Det är sånt till ministern och även till nämndens ledamöter. I brevet tar man upp att förslaget kommer att innebära att man har sämre möjligheter att styra flygtrafiken också vad gäller miljöaspekter.

Jag vill fråga: Vad är svaret på det? Är det så som det står i brevet måste vi göra halt och säga att vi inte kan ha det så.

Anf. 107 JACOB JOHNSON (v):

Jag har samma fråga. Det står i handlingen här att avtalet innehåller bestämmelser om tekniskt samarbete om klimatförändringar.

Vad innehåller det egentligen? Utesluter det här avtalet möjligheter att beskatta eller lägga avgifter på flyget av miljöskäl? I så fall går det ju inte att acceptera!

Anf. 108 PER BOLUND (mp):

Vi är också oroliga över de signaler som kommer till oss om vilka effekter detta avtal kan få ur miljösynpunkt. I de handlingar som varit uppe när EU-parlamentet har hanterat detta har man pratat om att flygtrafiken kommer att öka med 34 procent på grund av detta avtal. När man dessutom ser att avtalet innehåller klara förbud mot att till exempel ta ut en bränsleskatt på flyget och att amerikanska flygplan inte förs in i EU:s handlingsystem när de europeiska förs in inser man att det finns otroligt stora hål i avtalet.

Vi är väldigt förvånade över att den svenska ståndpunkten är att man är positiv till att avtalet skrivs under och att man går med på detta. Vi tycker att det finns väldigt starka skäl till att kräva en omförhandling, just ur klimatsynpunkt.

Anf. 109 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Som sagt har denna fråga varit uppe hos EU-nämnden ett flertal gånger. Detta avtal ska ersätta ett antal bilaterala avtal

som – om jag kan uttrycka mig så – är kliniskt rena från några som helst miljöaspekter.

Enligt EG:s energiskattedirektiv får två medlemsstater införa flygbränslebeskattning på flygresor länderna emellan. USA argumenterade länge och hårt för att amerikanska flygbolag skulle undantas från beskattning om detta skedde. Det kunde dock aldrig accepteras av EU-sidan. Frågan kan dock hänskjutas till den gemensamma kommittén som där har att fatta enhälliga beslut. I övrigt följer frågan om bränslebeskattning den reglering som finns i de tidigare bilaterala i avtalen.

Kommissionen studerar frågorna när det gäller system i handeln med utsläppsrätter – om det är ett mer effektivt system än bränslebeskattning för reducering av CO₂-utsläppen. Rådet har ställt sig bakom dessa slutsatser.

Från regeringens sida menar vi – som den tidigare diskussionen ju har varit – att vi arbetar för att få ned utsläppen men att kommunikationerna mellan länderna inte ska minska.

Vad gäller utsläppsrätter i sig säger avtalet ingenting om handeln med dessa. Däremot finns det bestämmelser om att parterna ska ha ett tekniskt samarbete när det gäller klimatfrågor och bränsleeffektivitet vad gäller utsläppsfrågor.

Det här är ett nytt tillägg som tidigare – som jag sade – inte över huvud taget har varit involverat i de bilaterala avtalen. Vad det tekniska samarbetet innebär kan någon hjälpa mig med.

Anf. 110 Ämnesrådet LARS ÖSTERBERG:

Vad man säger om det tekniska samarbetet är bara att man ska ha ett fördjupat samarbete på miljösidan mellan gemenskapen och USA. Man har särskilt pekat ut klimatfrågorna, flygplanens bränsleeffektivitet och utsläppen från luftfarten som sådana frågor som ska diskuteras närmare.

Dessutom är detta ett steg 1-avtal. Det finns en stark förpliktelse i själva avtalet för parterna att fortsätta förhandlingen om en fas 2. Det ska ske inom en viss angiven tidsram, och det finns också särskilt angivet i själva avtalet vilka dagordningspunkter som då ska behandlas. Miljön är en punkt, och EU-sidan kan förstås ta upp vilka frågor som helst som man anser vara angelägna att diskutera ur miljösynpunkt.

Anf. 111 ERIK A ERIKSSON (c):

Herr ordförande! Vi kan läsa att det bilaterala luftfartsavtalet med USA återkallades, och därmed ska vi nu vara nöjda med att det finns ett avtal som vi kan gå in i. Varje steg vi kan ta för att upprätthålla avtal är viktigt, om det så gäller mellan EU-länder eller mellan EU, Sverige och USA. Vi måste ha goda förbindelser med USA. Det är viktigt att vi jobbar för det.

Jag tycker att det är viktigt att regeringen verkligen understryker vikten av att ha goda förbindelser med USA, för där har man faktiskt uppmärksammat klimatfrågan liksom vi har gjort. Vi ska inte tro att vi är ensamma om detta, och att vi är bäst i klassen. Vi måste ge dem en möjlighet att förbättra sig utifrån deras utgångsläge. Jag tycker att det är utmärkt med en början här. Detta är ett avtal och det ska vi naturligtvis bejaka. Vi ska även bejaka utbyte vad gäller forskning och utveckling och utbytet och rörligheten för människor, helt i enlighet med EU-gemenskapen.

Jag tycker att det som står i förslaget till svensk ståndpunkt – vi ska välkomna föreliggande förhandlingsresultat och notera den information som kommissionen lämnat – är positivt. Utmärkt! Jag tackar ministern!

Anf. 112 CARL B HAMILTON (fp):

Bakom detta ligger diskussionen om att frågorna ju gäller att den nuvarande amerikanska administrationen är så negativ till att vidta åtgärder på klimatsidan. Frågan är hur man ska se på detta.

Jag tror att man ska se det så här: Nu kommer klimatfrågan upp i den amerikanska presidentvalrörelsen; kandidaterna positionerar sig där; det är ingen som har positionerat sig som George W. Bush – för de vill bli valda. Blir det en ny administration – sannolikt en demokratisk eller kanske en republikansk som är mer klimatintresserad än den nuvarande – är det, som sades här, så att detta avtal har en mekanism som innebär att man ska vårda avtalet. Man träffas, och är det så att den nya amerikanska administrationen tycker att denna klimataspekt är värd att ta upp, vilket de sannolikt gör, för i Kyotoavtalet – Kyoto 2, om vi kallar det för det – kommer alla internationella trafikslag upp.

Jag tror alltså att vi ska gå in i detta avtal nu, men så fort det blir en ny amerikansk administration ska man från euro-

peisk sida säga att vi nu även vill ta upp frågan om koldioxidutsläpp och beskattningen av utsläpp från den transatlantiska luftfarten. Vi kan inte brotta ned George W. Bush innan han har försvunnit. Men det kommer han ju att göra, och då tar man detta som ett första steg.

Det finns en allmän synpunkt att mindre länder särskilt i förhandlingar med stora länder ska vara försiktiga med att föra in nya aspekter eftersom det stora landet kan komma tillbaka med andra aspekter som vi inte tycker är lika roliga. Det är alltså inte helt riskfritt.

Jag tycker att regeringens ståndpunkt är rimlig att ha år 2007 inför presidentvalet år 2008.

Anf. 113 PER BOLUND (mp):

Jag kan börja med att konstatera att jag inte håller med tidigare talare. Detta avtal är inte öppet för att göra förändringar. Man skriver in i avtalet att man inte ska ha en beskattning av bränslen, och man gör det också omöjligt att beskatta bränslen på amerikanska plan som åker mellan europeiska länder. Man tar alltså faktiskt flera steg tillbaka på klimatområdet. Även om de bilaterala avtalen som fanns tidigare var dåliga är det ingen anledning att gå in i ett nytt dåligt avtal.

Jag vill också – utan att vara oförskämd – kommentera ministerns syn på att man ska få ned utsläppen men inte minska kommunikationerna. Just på flygområdet är i princip alla experter överens om att detta är omöjligt. Till och med flygets egen miljökommitté som hade ett frukostmöte här i riksdagen för några veckor sedan konstaterar att det inte går att minska utsläppen från flygsektorn ens i närheten av den ökning som detta avtal kommer att innebära.

Linjen att man ska få ned utsläppen men inte minska kommunikationerna kan man alltså ha när det gäller vägtrafiken, men när det gäller flyget är antalet flygningar direkt kopplat till utsläppen. Den här inställningen går alltså inte att ha.

Från Miljöpartiets sida vill vi ha fört till protokollet att vi har en avvikande åsikt i denna fråga.

Anf. 114 ORDFÖRANDEN:

Vi ska ju inte ha någon kammardebatt här precis. Vi har kanske olika uppfattningar. Jag ger dock ordet till Carl B Hamilton för en snabb replik.

Anf. 115 CARL B HAMILTON (fp):

Eftersom vi apostroferar: Om det är så att två parter skriver under ett avtal och båda parter i ett senare skede är överens om att de vill ändra i avtalet finns det ju ingenting som hindrar dem från det. Avtalet är ju inte Mose stentavlor eller sänkt ned till världen av Gud, utan det är ju två parter som har förhandlat fram det.

Anf. 116 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Herr ordförande! Utifrån mitt perspektiv har jag att återkoppla till att detta är ett avtal som många har efterfrågat, och det har hanterats tidigare. Det är ett avtal som ersätter bilaterala avtal, och i dess innehåll är det snarare så att man lyfter upp miljöfrågan för att gå vidare med tekniskt samarbete som berör klimatfrågor och bränsleeffektivitet vad gäller utsläppsfrågor. Detta är ju snarare i riktning mot att förbättra något som tidigare över huvud taget inte fanns i de bilaterala avtalen! Det som kanske framför allt Per Bolund lyfte upp är hans egen ståndpunkt.

Men som sagt, i avtalet i sig finns det ingen återkoppling till att amerikanska flygbolag skulle undantas från denna beskattning, utan det är snarare så att man nu lyfter in vikten av att ha ett tekniskt samarbete där bland annat klimatfrågorna finns på dagordningen.

Anf. 117 CHRISTINA AXELSSON (s):

Jag ber om ursäkt för om jag har svårt att förstå, men är det så – och nu vill jag ha ja eller nej – att detta försämrar möjligheterna att införa de effektiva styrmedel som ministern talar om på luncher och middagar? Om det är så vill vi inte vara med. Då säger vi nej tack. Jag känner inte riktigt att jag har fått svar på den frågan. Jag har ju inte heller läst avtalet, och man får kanske börja göra allt sådant också i stället för att lita på de papper som vi har fått som underlag.

Jag känner en stor oro, ska jag säga, för att detta faktiskt är sådant som försämrar. Jag tycker inte att jag har fått den typen av svar som säger att detta är helt klart och att det blir bättre.

Anf. 118 SVEN GUNNAR PERSSON (kd):

Herr ordförande! Jag har också läst breven som vi har fått inför sammanträdet i dag, och det vore bra om ministern och medarbetare explicit kunde ta upp de påståenden som brevet från European Federation for Transport and Environment innehåller.

I föredragningen har jag uppfattat att ministern har sagt att EU inte accepterar generella undantag för USA-flyg när det gäller miljöåtgärder som man vill vidta. Så har jag uppfattat det. Jag har också uppfattat att avtalet har tillfört nya formuleringar som tidigare inte har funnits om samarbete på klimatområdet, och att det i avtalet finns inskrivet att det ska ske ett steg 2 i förhandlingarna där klimatåtgärder och miljö explicit finns på dagordningen. Det är också ett steg framåt; det är en nyhet i detta avtal.

Anf. 119 JACOB JOHNSON (v):

Först undrar jag om det finns någon avtalslängd, alltså om det finns en viss period som avtalet gäller. Sedan undrar jag, återigen, om avtalet innehåller friskrivningar för flygtrafiken mellan USA och Europa eller för amerikanska flygplan vad gäller möjligheter att beskatta bränslet, ha koldioxidavgifter eller liknande. Om det innehåller några sådana friskrivningar – även om sådana finns redan i dag – är det oacceptabelt. Det räcker inte att det blir försämrat, utan finns det sådana i dag och avtalet omöjliggör att de tas bort kan vi inte ställa upp på detta.

Anf. 120 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Det hänvisas mycket till de olika påståenden som görs i Naturskyddsföreningens brev – jag återkopplar nu till Christina Axelsson. Vi kan inte se att deras påståenden över huvud taget är befogade, och de har inte heller kunnat visa på i avtalet att detta sker.

Jag vill upprepa de här tre delarna. Det finns i EG:s energidirektiv möjlighet för två medlemsstater att införa flygbränslebeskattning för flygresor mellan sina länder. USA argumenterade länge hårt för att om detta skulle ske så skulle amerikanska flygbolag undantas. Det var deras argumentering. Detta kunde aldrig accepteras från EU:s sida, hur mycket USA än argumenterade. Frågan kan framgent återföras till den gemensamma kommittén, men där har man att

ständigt fatta enhälliga beslut. Det finns alltså inget undantag för amerikanska bolag.

2006/07:21
16 mars

Den andra delen är att kommissionen, som har studerat frågan om handel med utsläppsrätter, säger att detta är ett mer effektivt system än bränslebeskattning för att reducera CO₂-utsläppen. Det tyder på att kommissionen vill arbeta med detta. Rådet har också ställt sig bakom detta arbete från kommissionens sida. I avtalet finns det ingen diskussion om utsläppsrättigheter. Däremot finns det bestämmelser om att parterna ska ha ett tekniskt samarbete när det gäller klimatfrågor, bränsleeffektivitet och utsläppsfrågor.

Den sista delen är att det också finns en förpliktelse för parterna att inleda fortsatta förhandlingar i nästa fas, efter undertecknandet. Det finns särskilt angivet i avtalet att de frågor som då ska diskuteras är miljöfrågorna.

Därmed tror jag att jag har svarat på precis de frågeställningar som Christina Axelsson tog upp.

Anf. 121 CHRISTINA AXELSSON (s):

Jag måste för vår del säga, eftersom den svenska ståndpunkten är att Sverige bör välkomna det föreliggande förhandlingsresultatet och notera den information som kommissionen lämnar, att vi inte ställer upp på att välkomna det här förhandlingsresultatet.

Anf. 122 JACOB JOHNSON (v):

Jag kan dela Christina Axelssons synpunkt på den svenska ståndpunkten. Vi kan inte bara notera informationen, utan vi måste driva vidare mot att få till de här klimatbeskattningarna.

Anf. 123 ORDFÖRANDEN:

Okej. Då kan vi lämna detta ärende. Jag finner sammanfattningsvis att det finns en majoritet för regeringens ståndpunkt i ärendet men avvikande meningar från Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet.

Då går vi vidare till nästa avtal, som gäller Ryssland och överflygningar av Sibirien.

Anf. 124 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Förhandlingarna med Ryssland om en avveckling av systemet med krav på särskild betalning för rätten att överflyga Sibirien har varit komplicerade. Vid toppmötet i Helsingfors

den 24 november kunde dock en överenskommelse nås. Överenskommelsen innebär att kravet på tvingande kommersiella avtal mellan EG-flygbolagen och Aeroflot försvinner. Senast vid utgången av 2013 ska royaltysystemet vara avskaffat. Alla avgifter i det nya systemet ska vara kostnadsbaserade och transparenta. Under perioden 2010–2013 ska en gradvis reduktion av avgifterna ske. Ryssland kommer att bevilja tillstånd till ytterligare överflygningar inom ramen för bilaterala förhandlingar. Överenskommelsen ska ingås genom en brevväxling mellan gemenskapen och Ryssland.

Eftersom nya överflygningar omedelbart blir avgiftsfria kommer man för att undvika konkurrenssnedvridning bland gemenskapens flygbolag att införa en särskild utjämningsmekanism i form av en fond för de flygbolag i EU som berörs. Förslaget är att bara de flygbolag som deltar i fonden ska kunna utpekas att överflyga Sibirien. Förslaget har utarbetats av flygbolagen själva i samarbete med kommissionen.

Regeringen välkomnar den föreliggande överenskommelsen med Ryssland och stöder kommissionens förslag att den ska ingås.

Anf. 125 ORDFÖRANDEN:

Här finns det tydligen inga andra uppfattningar, utan här finner jag att det finns en majoritet för regeringens ståndpunkt i ärendet.

Det här är också efterlängtat, om jag får göra en personlig kommentar. Detta har ju legat som en hämsko på Kallax utveckling, har jag förstått. Att det här nu äntligen blir av kan kanske förbättra situationen för Kallax flygplats.

Då kan vi gå vidare till övriga frågor. Är de någonting där som statsrådet har att anföra eller vill informera om?

Anf. 126 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):
Nej, inget speciellt.

Anf. 127 ORDFÖRANDEN:
Är det några frågor på övriga frågor?

Anf. 128 CHRISTINA AXELSSON (s):
Jag vill bara ta upp det här sista om läget i förhandlingarna med Ryssland om diskriminerande avgifter för järnvägstrafik. Vi hade detta uppe i trafikutskottet och tog då upp, kan jag bara för nämndens vetskap säga, att detta ju också är

en viktig fråga ur svensk synpunkt. Vi tog upp hamnar och så vidare. Också när det gäller den järnväg man har tänkt sig norröver via Haparanda och Torneå – jag tittar på kartan på väggen – upp till Narvik är det ju viktigt att man sedan också kan använda den åt andra hållet. Detta är alltså bra. Det är viktigt att säga att detta inte bara berör andra länder utan också Sverige.

Anf. 129 PER BOLUND (mp):

Just när det gäller de transeuropeiska transportlederna tycker vi att det är viktigt att ministern för fram att utbyggnadsplanerna måste stå i samklang med de klimatåtaganden som EU nu har tagit på sig. Den infrastruktur man nu bygger upp kommer ju att finnas kvar i decennier eller till och med århundraden, och därför är det viktigt att man redan nu tar med en klimataspekt när man fattar beslut om infrastrukturen.

Anf. 130 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

För att koppla till både Per Bolund och Christina Axelsson vill jag säga, med anledning av att det fördes ett resonemang i trafikutskottet, att detta är informationspunkter. Ges det möjlighet för mig att komma in, Christina Axelsson, kommer jag att göra det, men detta är alltså informationspunkter till oss där det sällan eller aldrig ges möjlighet att kommentera.

Anf. 131 ORDFÖRANDEN:

Har vi några A-punkter som statsrådet vill kommentera?

Anf. 132 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Vi har ännu inte fått någon information om några A-punkter, mig veterligen. Det finns ingen A-punktlista.

Anf. 133 ORDFÖRANDEN:

Då så. Då tackar vi statsrådet med medhjälpare för samrådet och informationen. Jag får önska er en trevlig helg!

Anf. 134 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Tack detsamma!

Innehållsförteckning

1 § Jordbruk och fiske	1
Anf. 1 ORDFÖRANDEN	1
Anf. 2 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	1
Anf. 3 ORDFÖRANDEN	1
Anf. 4 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	1
Anf. 5 ORDFÖRANDEN	1
Anf. 6 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	2
Anf. 7 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m).....	2
Anf. 8 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	2
Anf. 9 ERIK A ERIKSSON (c)	2
Anf. 10 ORDFÖRANDEN	2
Anf. 11 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	2
Anf. 12 ORDFÖRANDEN	3
Anf. 13 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	3
Anf. 14 CARINA OHLSSON (s).....	3
Anf. 15 PER BOLUND (mp).....	3
Anf. 16 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	3
Anf. 17 CARINA OHLSSON (s).....	4
Anf. 18 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	4
Anf. 19 ORDFÖRANDEN	4
Anf. 20 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	4
Anf. 21 CARL B HAMILTON (fp).....	4
Anf. 22 PER BOLUND (mp).....	4
Anf. 23 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	4
Anf. 24 JACOB JOHNSON (v).....	5
Anf. 25 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	5
Anf. 26 ORDFÖRANDEN	5
Anf. 27 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	5
Anf. 28 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m).....	6

Anf. 29 Jordbruksminister ESKIL	
ERLANDSSON (c)	6
Anf. 30 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m)	6
Anf. 31 Jordbruksminister ESKIL	
ERLANDSSON (c)	7
Anf. 32 CARINA ADOLFSSON	
ELGESTAM (s).....	7
Anf. 33 Jordbruksminister ESKIL	
ERLANDSSON (c)	7
Anf. 34 PER BOLUND (mp)	7
Anf. 35 Jordbruksminister ESKIL	
ERLANDSSON (c)	7
Anf. 36 ORDFÖRANDEN.....	7
Anf. 37 Jordbruksminister ESKIL	
ERLANDSSON (c)	7
Anf. 38 ORDFÖRANDEN.....	7
Anf. 39 Jordbruksminister ESKIL	
ERLANDSSON (c)	8
Anf. 40 SVEN GUNNAR PERSSON (kd)	8
Anf. 41 Jordbruksminister ESKIL	
ERLANDSSON (c)	8
Anf. 42 SVEN GUNNAR PERSSON (kd)	8
Anf. 43 Jordbruksminister ESKIL	
ERLANDSSON (c)	8
Anf. 44 LEIF PAGROTSKY (s)	8
Anf. 45 Jordbruksminister ESKIL	
ERLANDSSON (c)	8
Anf. 46 Departementsrådet TOMAS	
DAHLMAN.....	8
Anf. 47 LEIF PAGROTSKY (s)	8
Anf. 48 Departementsrådet TOMAS	
DAHLMAN.....	9
Anf. 49 LEIF PAGROTSKY (s)	9
Anf. 50 Jordbruksminister ESKIL	
ERLANDSSON (c)	9
Anf. 51 ORDFÖRANDEN.....	9
Anf. 52 Jordbruksminister ESKIL	
ERLANDSSON (c)	9
Anf. 53 LEIF PAGROTSKY (s)	9
Anf. 54 ORDFÖRANDEN.....	9
Anf. 55 Jordbruksminister ESKIL	
ERLANDSSON (c)	9

Anf. 56 ORDFÖRANDEN	9
Anf. 57 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	10
Anf. 58 ORDFÖRANDEN	10
Anf. 59 LEIF PAGROTSKY (s).....	10
Anf. 60 ORDFÖRANDEN	10
Anf. 61 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	10
Anf. 62 ORDFÖRANDEN	10
Anf. 63 Jordbruksminister ESKIL ERLANDSSON (c).....	10
Anf. 64 Lantbruksrådet CARL-JOHAN LINDÉN	10
Anf. 65 ORDFÖRANDEN	11
Anf. 66 LEIF PAGROTSKY (s).....	11
Anf. 67 ORDFÖRANDEN	11
2 § Transport, telekommunikation och energi (transport och telekom.).....	12
Anf. 68 ORDFÖRANDEN	12
Anf. 69 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	12
Anf. 70 CHRISTINA AXELSSON (s).....	12
Anf. 71 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	12
Anf. 72 CHRISTINA AXELSSON (s).....	12
Anf. 73 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	12
Anf. 74 ORDFÖRANDEN	13
Anf. 75 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	13
Anf. 76 ORDFÖRANDEN	13
Anf. 77 CHRISTINA AXELSSON (s).....	13
Anf. 78 PER BOLUND (mp).....	14
Anf. 79 JACOB JOHNSON (v).....	14
Anf. 80 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	14
Anf. 81 ORDFÖRANDEN	14
Anf. 82 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	14
Anf. 83 ORDFÖRANDEN	15
Anf. 84 CHRISTINA AXELSSON (s).....	15
Anf. 85 ORDFÖRANDEN	15
Anf. 86 ORDFÖRANDEN	15
Anf. 87 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	16
Anf. 88 ORDFÖRANDEN	16
Anf. 89 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	16
Anf. 90 CHRISTINA AXELSSON (s).....	17
Anf. 91 JACOB JOHNSON (v).....	17

Anf. 92 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	17	2006/07:21
Anf. 93 Kanslirådet JOHAN ERICSON	18	16 mars
Anf. 94 Departementssekreterare STEFAN ANDERSSON	18	
Anf. 95 PER BOLUND (mp)	18	
Anf. 96 SVEN GUNNAR PERSSON (kd)	18	
Anf. 97 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	19	
Anf. 98 CARL B HAMILTON (fp)	19	
Anf. 99 JACOB JOHNSON (v)	20	
Anf. 100 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	20	
Anf. 101 CHRISTINA AXELSSON (s).....	20	
Anf. 102 JACOB JOHNSON (v)	21	
Anf. 103 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	21	
Anf. 104 ORDFÖRANDEN.....	21	
Anf. 105 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	21	
Anf. 106 CHRISTINA AXELSSON (s).....	22	
Anf. 107 JACOB JOHNSON (v)	22	
Anf. 108 PER BOLUND (mp)	22	
Anf. 109 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	22	
Anf. 110 Ämnesrådet LARS ÖSTERBERG	23	
Anf. 111 ERIK A ERIKSSON (c).....	23	
Anf. 112 CARL B HAMILTON (fp)	24	
Anf. 113 PER BOLUND (mp)	24	
Anf. 114 ORDFÖRANDEN.....	25	
Anf. 115 CARL B HAMILTON (fp)	25	
Anf. 116 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	25	
Anf. 117 CHRISTINA AXELSSON (s).....	25	
Anf. 118 SVEN GUNNAR PERSSON (kd)	25	
Anf. 119 JACOB JOHNSON (v)	26	
Anf. 120 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	26	
Anf. 121 CHRISTINA AXELSSON (s).....	26	
Anf. 122 JACOB JOHNSON (v)	27	
Anf. 123 ORDFÖRANDEN.....	27	
Anf. 124 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	27	
Anf. 125 ORDFÖRANDEN.....	27	
Anf. 126 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	27	
Anf. 127 ORDFÖRANDEN.....	27	
Anf. 128 CHRISTINA AXELSSON (s).....	28	
Anf. 129 PER BOLUND (mp)	28	
Anf. 130 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	28	
Anf. 131 ORDFÖRANDEN.....	28	
Anf. 132 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	28	

2006/07:21
16 mars

Anf. 133 ORDFÖRANDEN 28
Anf. 134 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c) 28