

Riksdagen
Stenografiska uppteckningar
vid EU-nämndens sammanträden
2010/11:30

Fredagen den 25 mars



Stenografiska
uppteckningar
2010/11:30

1 § Transport, telekommunikation och energi (transport)

Statsrådet Catharina Elmsäter-Svärd

**Återrapport från möte i Europeiska unionens råd för
transport, telekommunikation och energi (transport) den
2 december 2010**

Återrapport från informellt ministermöte den 7–8 februari 2011

**Information och samråd inför möte i Europeiska unionens
råd för transport, telekommunikation och energi
(transport) den 31 mars 2011**

Anf. 1 ORDFÖRANDEN:

Välkomna till EU-nämndens sammanträde denna fina vårdag. I dag har vi en ganska kort dagordning med bara en minister, men hon har många medarbetare ser jag. Välkomna allihop!

Jag börjar med att ställa frågan om det finns några A-punkter. Det finns en A-punkt. Är det någon som har något att säga om den? Nej. Då går vi vidare.

Vi har två återrapporter, en från så långt tillbaka som den 2 december och en från den 7–8 februari. Vill statsrådet säga något om dem?

Anf. 2 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Bara om det är något utöver det som ni i nämnden har fått skriftligt. Ni får gärna ställa frågor.

Anf. 3 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S):

Jag har en fråga om återrapporteringen från den 2 december. Där handlar det om uppföljning av trafikförseelser. Jag

undrar vad som avses med ”att förtydliga det personliga ansvaret för den som begått förseelsen och en hänvisning tillbaka till de förseelser som ingår i tillämpningsområdet.” Kan vi få det förtydligt?

Anledningen till att jag frågar är den problematik som har funnits och till vissa delar finns kvar med chaufförer som kommer över gränsen och kör onyktra och de problem som har varit med att få dem bötfällda och dömda.

Anf. 4 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Det som var uppe i diskussionen gällde snarare utbyte av information. Man kan inte kräva att varje land ska vidta rättsliga åtgärder.

Om det kommer hit en tysk och kör olagligt har vi möjlighet att fråga Tyskland efter uppgifter, men vi kan inte ställa krav på att den tyska myndigheten ska låta honom betala böter. Det ingår inte, utan det handlar snarare om utbyte av information. Om det till exempel är tyskar här som kör för fort kan Tyskland få information, men man är inte tvungen att lagföra dem i Tyskland om man inte vill. Detta handlar om information länder emellan.

Det är bra om du kan formulera en fråga, Carina Adolfsson Elgestam, för jag tror inte att det här täcker upp det som du söker.

Anf. 5 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S):

Det jag efterfrågar är ett utökat samarbete för att klara av att bötfälla och få domar till exempel om en chaufför från Tyskland kör rattonykter i Sverige. Det har varit och är fortfarande problem med detta. Vi har också lite olika tolerans i olika länder när det gäller alkohol.

Anf. 6 ORDFÖRANDEN:

Kan vi lösa detta bilateralt mellan departementet och Carina Adolfsson Elgestam? Bra.

Då går vi in på dagordningen. Det har varit information i trafikutskottet den 15 mars om samtliga dagordningspunkter, så det behöver inte upprepas. Vi går till punkt 3, om den offentligt reglerade tjänsten PRS som erbjuds via det globala satellitnavigeringssystem som upprättats genom Galileoprogrammet. Det är en beslutspunkt.

Det kan vara bra för nämnden att känna till att när vi var i utskottet hade vi fortfarande inte fått några som helst handlingar eftersom vi tidigarelade mötet i utskottet.

Det som har hänt i den här delen bara de senaste dagarna är att det inte längre är bara en lägesrapport, utan nu blir det en allmän riktlinje. Vi föreslår att Sverige ska följa rådets allmänna riktlinje.

Anf. 8 JONAS SJÖSTEDT (V):

Ordförande! Tack, ministern! Jag måste medge att jag inte har fått 100 procents klarhet om vad PRS innebär. Finns det någon militär komponent i detta? Man pratar om offentlig myndighetsutövning här, och det finns ju stor militär användning av den här typen av satellitsystem på många olika sätt. Det är min fråga.

Jag undrar också om detta med exportkontroll. Vad är det egentligen som den diskussionen avser?

Anf. 9 DÉSIRÉE LILJEVALL (S):

Herr ordförande! Jag har en fråga om Galileoprogrammet som helhet. Det känns som en never ending story, och ambitionen höjs och sänks över åren. Min fråga till ministern är huruvida ministern bedömer att projektet kommer att ros i hamn och efter vilken ambitionsnivå.

Anf. 10 MARGARETA SANDSTEDT (SD):

Ordförande! Jag har inte någon fråga, utan jag vill säga att såvitt jag kan förstå har Galileoprogrammet överskridit sin budget gång på gång. Finansieringen är tveksam, och nyttan kan ifrågasättas. Vi anser inte att det finns någon anledning att hålla det här projektet under armarna, utan det bör läggas ned. Vi ser inte nyttan i proportion till vad det kostar att driva detta. På den här punkten anmäler vi därför avvikande mening.

Anf. 11 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Jag tänkte be Lars Darin svara på det som Jonas var inne på om PRS och exportkontroll. När det gäller frågorna om Galileo i dess helhet och om budget och finansiering hänvisar jag till punkt 6 som kommer. Det ska ju göras en halv-

tidsöversyn av hela GNSS-programmet, som är en del av Galileo. Vi kanske kan återkomma till de frågorna under den punkten.

Anf. 12 Departementssekreterare LARS DARIN:

Det är uttryckt att Galileo är ett civilt system under civil kontroll. De krav som ställs på det är inte militära krav utan civila krav. PRS är avsett för bland annat tull, polis och blåljusmyndigheter i första hand, inte militären.

Exportkontroll handlar helt enkelt om att skydda känsligt material, så att det inte hamnar i orätta händer.

Anf. 13 ORDFÖRANDEN:

Låt mig ställa en fråga och förekomma Jonas Sjöstedt. Du sade ”i första hand”. Vad betyder det? Kan man i andra hand ha militär användning?

Anf. 14 Departementssekreterare LARS DARIN:

Det är inte förbjudet att använda det inom det militära, men det är inte utformat för militära ändamål och behov. Det är civila behov som det är utformat för.

Anf. 15 ORDFÖRANDEN:

Vad var svaren på de andra frågorna?

Anf. 16 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Jag svarade inte mer än att vi kommer till dem under punkt 6. De ingår väldigt väl under den punkten, för den handlar om halvtidsöversynen, pengarna och Galileo i dess helhet. Är det okej för ordföranden? Annars kan jag svara på dem nu.

Anf. 17 ORDFÖRANDEN:

Vi kan väl ta punkt 6 nu också.

Anf. 18 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Galileo har pågått ganska länge. Man har jobbat på, och nu har man satelliter som ska upp till sommaren. Diskussionen som har varit har främst gällt att det har kostat en hel del. Då blir naturligtvis frågan: Ska man avsluta när man ändå har lagt ned så mycket pengar?

I diskussionen har man hänvisat till det amerikanska GPS och det kinesiska system som finns. I ett Europaperspektiv har man talat om otryggheten i att vara beroende av andra. Därför har man velat ha sina egna system. Nu är man i stort sett där.

När det gäller finansieringen har ni nog fått det råds-PM där det står att det kommer att kosta mer. Detta arbetas nu in i hela översynen av det finansiella perspektivet. Ingen är egentligen beredd att betala mer för detta, utan det får fyllas inom den ram man har.

När det gäller punkt 6 kommer det egentligen inte att bli någon större diskussion. Vi ska anta rådsslutsatser som egentligen handlar om att gå vidare med detta men att låta finansieringen ligga inom ramen för det finansiella perspektivet. Det är Tyskland som har velat få upp den här frågan. Det kommer alltså inte att bli någon diskussion på rådet heller, utan Tyskland har velat gå in om detta. Då är det lite diskussioner snarare om hur man går vidare. I grunden vill man fullfölja det och göra det färdigt.

Sedan kommer det en kostnad för driften varje år. Jag tror att det är ungefär 800 miljoner euro som det kommer att kosta varje år. Det finns med här också.

Man har alltså ambitionen att vara kvar med Galileo i dess helhet för att Europa ska känna en trygghet i att ha ett eget satellitsystem och inte vara beroende av andra. Finansieringen ska in i det fortsatta arbetet med den finansiella ramen, och det ska hållas inom ramen – det ska alltså inte tillföras mer pengar.

Anf. 19 JONAS SJÖSTEDT (V):

Detta är ett sorgebarn när man ser hur kostnaderna har utvecklats. Men man kanske inte kan skylla allt på ministern i det här fallet. Vi tycker att det har passerat den punkt då man kan backa tillbaka. Det skulle vara en enorm kapitalförstöring om man inte fullföljde projektet, men kostnaderna är ett stort bekymmer.

Om jag har förstått GPS-systemet rätt har det byggts upp på militär grund, men det har en omfattande civil användning som har kommit sedan. Det är klart att Nato använder GPS. Jag antar att det finns något slags diskussion inom EU om militären ska gå över till Galileosystemet på sikt eftersom det är ett så stort användningsområde, även om det inte sker

inom ramen för PRS. Var befinner sig den diskussionen i dag?

Anf. 20 KARL SIGFRID (M):

Jag har en kunskapsfråga. Det är inte lätt att förstå det budgetmässiga. Det står här om en kompletterande finansiering som man bedömer till 1,9 miljarder. I förhållande till vad ska den siffran ses? Har ni siffror om vad som var den ursprungliga totalbudgeten och om vad som är totalbudgeten i dag utifrån den bedömning som görs?

Anf. 21 MARGARETA SANDSTEDT (SD):

Egnos verkar ju finnas på plats redan och fylla en bra funktion. Där är vi inte emot att man gör en översyn. Men Galileoprojektet kostar oerhört mycket pengar, och precis som statsrådet säger kommer driften att kosta enorma summor. Man kan inte tycka annat än att detta är något av ett prestigeprojekt. Vi upprepar som tidigare att vi vill anmäla avvikande mening här.

Anf. 22 ORDFÖRANDEN:

Låt mig börja med en fråga till statsrådet. De frågor som Jonas Sjöstedt har om den militära kopplingen tillhör ju inte statsrådets ansvarsområde. Vem i regeringen är det som kan svara på detta? Det är bättre att vi försöker styra över frågorna till den ministern än att vi sitter här och spekulerar.

Anf. 23 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Vi kan höra med Lars Darin. Har det varit några diskussioner i arbetet med detta som är kopplat till det militära?

Anf. 24 Departementssekreterare LARS DARIN:

Det är mycket diskussioner om hur tydligt det är att det är ett civilt system. Det ligger fast. Annars är det militären och försvarsministrarna som man ska fråga om detta.

Anf. 25 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Alltså Sten Tolgfors.

Anf. 26 ORDFÖRANDEN:

Försvarsministern dyker upp här, men det är rätt sällan. Annars kan väl Jonas Sjöstedt, som ju är en flitig man, ställa en skriftlig fråga.

2010/11:30

25 mars

Anf. 27 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Låt mig ta Karl Sigfrids fråga om den totala budgeten. Du menar väl den totala budgeten från start, så att man får ett perspektiv på vad höjningen med 1,9 miljarder innebär? Det är en mycket bra fråga. Har du Lars Darin någon uppfattning om detta?

Anf. 28 Departementssekreterare LARS DARIN:

Den ursprungliga budgeten som antogs 2008 gällde 3,4 miljarder. Är det svar på frågan?

Anf. 29 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Jag tror att Karl Sigfrid vill veta vad hela projektet har kostat från början.

Anf. 30 Departementssekreterare LARS DARIN:

Vi får återkomma. Man hade gjort av med kanske 1 miljard före beslutet 2008.

Det var ett beslut 1999 när man gick in i definitionsfasen. Det har också kostat pengar, men inte alls lika mycket pengar. Vi får återkomma med de siffrorna.

Anf. 31 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Det som har varit med i tanken från början, eller det som man snarare hade som en förhoppning, gäller det som Margareta Sandstedt lite grann är inne på, att det har dragit i väg och kostat pengar. Det fanns en förhoppning att näringslivet skulle vara med och bidra till detta. GPS är i dag ett bra sätt att utveckla sådant som människor köper. Industrin såg ett intresse.

Just den farten har man inte fått med Galileo. Jonas Sjöstedt var inne på att man har lagt ned väldigt mycket i det, och nu är vi nästan framme. För att fullfölja det hela är diskussionen nu att man behöver mera pengar för att man inte

har fått den skjuts från näringslivet som man hade hoppats på.

Anf. 32 KARL SIGFRID (M):

Jag ska bara förtydliga. Det är en sak hur stora kostnader som har ackumulerats fram till i dag. Sedan är det en annan fråga hur stor slutnotan kommer att bli enligt dagens bedömning. Då handlar det om att slutnotan är själva investeringskostnaden. De löpande kostnaderna är det svårt att säga så mycket om i termer av en totalsumma.

Anf. 33 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S):

Jag skulle vilja anknyta lite till Jonas Sjöstedts fråga angående det som är kopplat till det militära. I de sammanhang som näringsutskottet har varit i kontakt med systemet, vilket vi har varit utifrån forskning, har vi haft vissa farhågor kopplat till försvar och militär.

Mot bakgrund av det, och att det handlar om *en* regering, är det ibland inte så enkelt som att det är en fråga för en annan minister och att vi därmed lägger frågan åt sidan. Det kunde vara bra om huvudansvarig minister, som i varje fall vi uppfattar det, återkommer till EU-nämnden – det är okej i skrift – för att förtydliga det som Jonas Sjöstedt frågar om, alltså sambandet mellan militärt och civilt.

Jag tror att det är bra om vi kan få det utklarat.

Anf. 34 ORDFÖRANDEN:

Jag har suttit i den här nämnden i rätt många år. Den här frågan kommer alltid upp. Den är verkligen en favorit i repris. Men den här frågan, Carina Adolfsson Elgestam, måste väl ha tagits upp i näringsutskottet eller trafikutskottet? Det är där som den här typen av mer djuplodande frågor kommer upp. Mitt förslag är närmast att antingen näringsutskottet eller trafikutskottet sätter tänderna i den eviga diskussionen om den militära kopplingen.

Anf. 35 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Det kan nämnden naturligtvis önska precis som de själva vill. Antingen kan jag komma till nämnden, eller så kan vi ta med oss frågan tillbaka. Sedan ser vi vad vi kan hitta och återkomma med någon form av skriftligt svar. Vi kan notera den. Det gäller det som vi vet eller kan se utifrån arbetet med

Galileo om kopplingen mellan det civila och det militära.
Det är okej att göra det. Om det är så att ni inte känner att det
är till fyllest får vi ta det de andra vägarna.

2010/11:30

25 mars

Anf. 36 ORDFÖRANDEN:

Det nickas instämmande från olika håll. Då kan vi väl
göra på det sättet.

Anf. 37 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-
SVÄRD (M):

Vi kan ta med kostnadsfrågorna också i den delen.

Anf. 38 ORDFÖRANDEN:

Ni kan ta med kostnadsfrågorna också och samordna er
med försvarsministern eller vem det nu kan vara.

Anf. 39 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S):

Jag tackar ministern för det. Det är helt okej att det är
skriftligt. Till ordföranden kan jag upplysa om att näringsut-
skottet har haft farhågor om detta. Jag tror till och med att vi
anmält avvikande mening vid ett tillfälle längre tillbaka uti-
från att det fanns oklarheter som kanske inte till hundra pro-
cent är utklarade. Det blir jättebra om vi får det nu i detta
sammanhang.

Anf. 40 ORDFÖRANDEN:

Ordföranden tackar för informationen.

Vi kan gå till beslut under punkterna 3 och 6. Jag finner
att det under punkt 3 finns stöd för regeringens position. Det
finns en avvikande mening från Sverigedemokraterna som
går ut på att Sverige av kostnadsskäl inte bör delta i satellit-
navigeringsprogrammet.

Vi kommer till punkt 6. Det är också en beslutspunkt, får
vi bedöma det som. Det finns stöd för regeringens position
under punkt 6. Den avvikande meningen hänför sig till båda
punkterna.

Vi går tillbaka till punkt 4 om sjöfart.

Anf. 41 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-
SVÄRD (M):

Det här är egentligen en lägesrapport. Vi kommer att ha
lite av en riktlinjedebatt. Det handlar om sjösäkerhetsbyrån
EMSA. Där är alla egentligen positiva till att man ser över

helheten. När vi hade det uppe till diskussion bland annat på det informella ministermötet var det ganska tydligt att det inte får tillkomma en massa nya områden som skapar ytterligare administration och dessutom kommer att kosta mer pengar.

Inriktningen som vi kommer att ha med oss i diskussionen och riktlinjedebatten är snarare att EMSA inte får växa ohämmat. Den måste också verka inom givna ramar. Det är nog i stort sett vad alla länder tycker. Kommissionen vill bara ha in detta för att vi ska kunna ha diskussion om detta på rådet i juni. Det är i juni som det ungerska ordförandeskapet har tänkt försöka få till en uppgörelse om det är möjligt.

Anf. 42 MARGARETA SANDSTEDT (SD):

Ordförande! Vi ser på den här punkten att man får mer och mer befogenheter att ta över enskilda länders befogenheter. Av principiella skäl är vi emot den typen av överstatlighet. Vi är emot på den här punkten och anmäler avvikande mening.

Anf. 43 ORDFÖRANDEN:

Jag sammanfattar det som att det finns en avvikande mening från Sverigedemokraterna som går ut på att man är emot överstatlighet inom detta område. Det finns emellertid stöd för regeringens här redovisade upplägg inför de fortsatta diskussionerna.

Punkt 7 gäller luftfart. Det är en beslutsfråga.

Anf. 44 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Här har ni fått ett pm. Det handlar om hur man ska jobba vidare mellan EU och FN-organet ICAO när det gäller civil luftfart. Det är ett mer fördjupat samarbete där man särskilt riktar in sig på flygsäkerhet, luftfartsskydd, miljöskydd och flygtrafikledning.

Här är det snarare så att samarbetet ska utgå från att man jobbar ihop mer, konsulterar varandra, har informationsutbyte, kan biträda och hjälpas åt med experter och annat. Det är vår uppfattning att vi skulle vilja följa den inriktningen när det gäller samarbetet.

Det finns en del av Chicagokonventionen som förbjuder beskattning av flygbränslen. Det är en väldigt olycklig del av den internationella konventionen. Den är mycket gammal, och man förutsåg väl inte klimatproblemen när man skrev den. Det är i dag ett stort hinder för att få en rimlig miljökostnad för att flyga.

Det måste lyftas upp på något sätt. Sverige måste aktivt driva gentemot ICAO och EU att man ändrar Chicagokonventionen så att man möjliggör att man åtminstone kan ha samma beskattning på flygbränsle som på andra bränslen av liknande typ.

Jag hade hoppats se något om detta i dokumentet, att man skulle lyfta upp klimatperspektivet och skattefrågan inom ramen för det fördjupade samarbetet, men det finns inget. Har det varit uppe till diskussion?

Anf. 46 FREDRICK FEDERLEY (C):

Herr ordförande! Tack, ministern, för återrapporten! Jag vill börja med att säga för nämnden och ministern att jag är ute på mycket djupt vatten. Jag har inte så stor aning om vad jag pratar om.

Det handlar också om säkerhet. Kommer man in något på flygsäkerhetsreglerna? Jag tänker på vätskor på flygplan och sådana saker. Det kan säkert ligga någon helt annanstans. Jag är som sagt ute på mycket djupt vatten. Jag undrar bara om det pågår en diskussion. Jag vet att förra ministern med ansvar för detta påbörjade en diskussion om bland annat vätskorna på flygplan och sådana saker men att det gick i stöpet någon gång i höstas. Tanken var att det skulle komma nya direktiv.

Om jag har förstått detta rätt är det regler som implementerades ganska snabbt efter att man hade haft en incident men som egentligen inte är politiskt förankrade någonstans. De kom bara in i apparaten som en snabb reaktion på en händelse som skedde då.

Jag tror att rätt många av EU:s medborgare skulle uppskatta om man åtminstone kunde ha med sig en halv liter vatten på planet.

Anf. 47 GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Herr ordförande! Jag skulle vilja komplettera Jonas Sjöstedts frågeställning med en följdfråga. Om inte frågan om Chicagokonventionens förbud mot skatt på flygbränsle varit upp i dessa sammanhang, i vilket sammanhang ska det lyftas upp?

Detta är tänkt att vara en provisorisk tillämpning. Finns det fortsatt möjlighet att lyfta in den typen av frågor? Finns det en vilja från andra EU-länder eller finns det andra förhandlingar på detta område där man skulle kunna lyfta upp frågan?

Anf. 48 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Jag tror att jag lämnar över till Lars Österberg när det gäller Gustav Fridolins och Jonas Sjöstedts frågor. Chicagokonventionen och sådant ligger utanför det som vi har uppe nu.

Anf. 49 Ämnesrådet LARS ÖSTERBERG:

Det som nu ska undertecknas är ett samarbetsavtal utan att man närmare preciserar, mer specifikt, vad man ska enas om. Vad man säger är att det ska knytas fyra bilagor till det memorandum som nu ska skrivas under. En av dem ska handla om miljöfrågorna. Det är inte i dagsläget mera sagt om vad den bilagan om miljö ska innehålla. Såvitt jag förstår finns det ingenting som utesluter att man till exempel talar om flygbränsle. Men det är en diskussion som kommer sedan mellan EU och ICAO.

När det gäller frågan om flygbränslebeskattning generellt skulle jag tro att det i första hand är en fråga för ICAO:s generalförsamling som får försöka enas kring det. Det tror jag är rätt så svårt. Det finns ett ganska kompakt motstånd utanför Europa mot flygbränslebeskattning.

Det är en diskussion som ständigt förs. Jag tror att ICAO:s generalförsamling är rätt forum att ta tag i den frågan på ett bredare plan.

Anf. 50 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Ordförande! Lars Österberg kanske kan haka på Fredrik Federleys fråga om hur det var med vattnet fast det nu handlar om luften. Det handlar om vätskor. Det är på gång diskussioner om det.

Anf. 51 Ämnesrådet LARS ÖSTERBERG:

2010/11:30

25 mars

Inte heller när det gäller den bilaga som handlar om flygsäkerhet finns det något sådant färdigt riktigt ännu. EU har sina egna regler om vätskorna. Där blir det förändringar den 29 april som underlättar för passagerarna. Om något år, jag tror att det är 2013, blir det ytterligare förenklingar för passagerare i EU. Om den diskussionen kommer upp även med ICAO vet jag faktiskt inte.

Anf. 52 ORDFÖRANDEN:

Jag vill fråga något som också Jonas Sjöstedt var inne på. På vilket sätt tas dessa frågor om flygbränslebeskattning upp? Om den svenska regeringen beslutar sig för att man vill driva detta, är det herr Borg, eller vem är det, som har hand om det?

Anf. 53 Ämnesrådet LARS ÖSTERBERG:

Jag tror att frågan ligger under Finansdepartementet.

Anf. 54 JONAS SJÖSTEDT (V):

Är ministern beredd att på något sätt markera i den här frågan och markera Sveriges position att vi anser att Chicagokonventionen måste förhandlas om och att vi under miljöavsnittet, som följer som en del av ramöverenskommelsen, vill att EU ska lyfta upp frågan om skatt på flygbränsle? Är det tänkbart att göra det under mötet?

Anf. 55 GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Som påpekas av departementet är det väl så att om frågan enbart lyfts upp inom ramen för uppföljningen av Chicagokonventionen, till exempel på sammanträdena i generalförsamlingen eller vad det heter inom konventionen, är förutsättningen att få igenom någonting väldigt liten. Möjligheten att få till förändringar är sannolikt att lyfta upp det här i andra sammanhang där EU på olika sätt anpassar sig till Chicagokonventionen eller sluter den här typen av avtal. Därför är det viktigt för oss att även infrastrukturministern är involverad i frågorna och att de inte bara sköts inom ramen för förhandlingarna om Chicagokonventionen.

Anf. 56 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Ordförande! Då är frågan i vilken ordning man ska ta det. Det som vi har uppe i nästa vecka handlar egentligen om att vi ska underteckna en provisorisk tillämpning av ett memorandum om hur ett samarbete ska se ut. Det utkast som kommissionen har kommit fram till innebär att man har pekat ut fyra områden där miljöskydd är ett. Det kommer tillsammans med flygsäkerhet, luftfartsskydd och flygtrafikledning att vara de fyra boxarna. Nu ska vi ge vårt godkännande och tala om att vi tycker att memorandumet ska ha den inriktningen. Det kommer inte ens att bli en diskussion, utan det handlar bara om ett klartecken till att det är den inriktningen vi vill ha.

Men när arbetet inom varje område sedan kommer i gång finns det säkert möjlighet att få in från olika länder vad vi vill fylla de olika boxarna med. Då får vi kanske också större klarhet i vad kommissionen har tänkt sig ska kunna ingå och vad vi andra vill ska kunna ingå. Det känns som om det blir lite fel att göra någonting här i dag eller på nästa möte.

Anf. 57 JONAS SJÖSTEDT (V):

Är det regeringens position att EU ska driva att Chicagokonventionen ska ändras och att vi ska kunna beskatta flygbränsle för internationella luftfartstransporter? Jag kan förstå att man inte driver det på det här mötet, att det inte är rätt möte så att säga. Men kommer man sedan att driva den här frågan på EU-nivå?

Anf. 58 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Det kan inte jag svara på i dag. Jag vet inte heller vad Chicagokonventionen innebär, vad den innehåller, hur mandatet ser ut eller hur diskussionerna går. Jag vet faktiskt inte. Jag har inget bra svar på det.

Anf. 59 ORDFÖRANDEN:

Jonas Sjöstedt får väl använda kontrollmaktens övriga instrument.

Jag finner att det finns stöd för regeringens position under punkt 7.

Punkt 8 handlar om avtal mellan Schweiz och EU. Det är en beslutspunkt.

Jag kan nämna lite kort att egentligen ska vi snarare ge kommissionen ett mandat att inleda förhandlingar om ändringar i luftfartsavtalet. Man gjorde ett avtal 1999, och det står i det avtalet att man ska se över det efter fem år. Nu har det gått mer än fem år. Det är snarare en uppföljning, en konsekvens, av tidigare avtal.

Anf. 61 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar att det finns stöd för regeringens position under punkt 8.

Sedan har vi punkt 9 om sjöfart. Det är en beslutspunkt

Anf. 62 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-
SVÄRD (M):

Här handlar det om en koppling till Atenkonventionen om befordran till sjöss av passagerare och deras resgoods. Det här är egentligen en fråga som ligger på Justitiedepartementet, men den kommer att tas upp på vårt rådsmöte. Därför har vi också med oss Mirja Högström från Justitiedepartementet om det finns några frågor om detta.

Det handlar om hur man ska kunna gå vidare och hitta någon form av internationell standard på området. Det här är ännu inte riktigt färdigt. Jag tror till och med att det här är uppe i Coreper i dag. Men så långt som vi har tolkat det handlar frågan mycket om den rättsliga grunden. Det innebär att bland annat England och Irland har problem med det här rådsbeslutet när det gäller den rättsliga grunden. Vi i Sverige har i det här läget inte något problem att anta dessa, men det är inte färdigförhandlat i Coreper.

Om det är någon som har några frågor i sak om detta finns bland annat Mirja med här.

Anf. 63 ORDFÖRANDEN:

Jag finner att det finns stöd för regeringens position under punkt 9.

Vi går över till punkt 10, Övriga frågor. Det är rätt många Övriga frågor. Vill statsrådet inleda eller enbart svara på frågor?

Anf. 64 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Det är vilket som egentligen, men jag skulle kunna nämna punkt 10 a som handlar om vitboken om transportpolitik. Det är en av de stora frågorna som vi kommer att ta upp. Den antogs i onsdags, men den kommer inte att publiceras förrän på måndag i nästa vecka, så vi har inte sett den ännu. Det här är en diskussion, och vi har väntat snart ett år på att den ska komma.

När jag var i utskottet sade jag också att om det blir så att det här kommer upp i juni ska vi ta en särskild omgång om vitboken i utskottet, och samma sak kan gälla för nämnden. Vi har möjlighet att komma tillbaka i den delen.

Anf. 65 MARGARETA SANDSTEDT (SD):

Det gäller vitboken. Vi tycker att det är väldigt viktigt att Sverige självt får bestämma över de här transportsätten så att det inte blir något överstatligt. Det finns olika geografiska förutsättningar i olika länder. Det måste finnas möjlighet att själv få avgöra hur man ska finansiera och vilka avvägningar man ska göra. Det är en synpunkt vi har. Vi tycker att det är väldigt viktigt att det blir så.

Anf. 66 GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Herr ordförande! Jag vill säga något om punkt 10 g om utsläpp av växthusgaser från sjötransporter och den information som kommissionen ska ge där. Det pågår en revision av energiskattedirektivet, och det hänger ganska nära samman med dels det vi pratade om tidigare, dels den här punkten. I den ingår dels EU:s tillämpning av Chicagokonventionen med ett förbud för medlemsstaterna att införa skatt på flygbränsle, dels ett, vad jag förstår, egenpåtaget förbud att införa skatt på sjöfartsbränsle inklusive fiskebåtsbränsle. Det är en fråga som är nära kopplad till hur utsläppen av växthusgaser från sjötransporter utvecklas. Därför vill jag fråga regeringen, när det här arbetet fortskrider antingen i den här processen eller i andra processer, hur regeringen ställer sig till att upphäva förbudet inom EU för skatt på sjöfartsbränsle.

Anf. 67 JONAS SJÖSTEDT (V):

Jag håller helt med om att energiskattedirektivet borde ses över. Även om det är olika råd påverkar det den här punkten

kraftigt. Det finns också de som hävdar att det skulle finnas möjlighet att ha beskattning på flygtransporter inom EU om man ändrade energiskattedirektivet, men det kanske råder olika meningar om det.

Sedan har jag en fråga om 10 b och den intressanta diskussionen i Gödöllő som ni har haft om TEN-nätet. Jag ser att Brian Simpson från EU-parlamentet var där. Han brukar vara en frispråkig person. Han pratade om att det inte finns någon kontroll av hur stor del av de samlade infrastrukturinvesteringarna som går till de olika trafikslagen. Även om TEN kan ha bra mål när det gäller järnvägens andel och så vidare går så mycket pengar via de andra fonderna att det snedvrider detta. Jag undrar vilken syn regeringen har på detta att få en överblick över de samlade infrastrukturinvesteringarna och få en rimlig balans mellan järnvägens och sjöfartens andel kontra vägtrafikens. Det är en jättefråga. Det är otroligt många miljarder som rinner ut till de här projekten, och det har stor påverkan på klimatpolitiken också.

Anf. 68 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M):

Punkt 10 g som Gustav Fridolin tog upp handlar nästa vecka bara om en information från kommissionen där de tänker tala om hur de ska jobba vidare med sitt arbete. Det är ingenting annat som är kopplat till det. I övrigt när det gäller hela skattefrågan och allt det andra får jag nog passa.

När det gäller det som Jonas Sjöstedt tog upp är det riktigt att det pågår en översyn av TEN-T. Det finns kritik på EU-nivå, och vi kan hålla med om den, att det egentligen har varit 27 olika nationer som har använt TEN-T-pengar för nationella program. Här finns det en frustration över att de inte varit så transeuropeiska. Vi har också drivit på, inte minst när det gäller att hålla samman sträckningar. Vi har även korridorer i Sverige som går vidare ut i övriga Europa där vi tänker på motorways of the seas, det vill säga sjömotorvägar, men även hur vår järnväg ska hänga ihop med övriga saker som vissa vägar och hamnar.

Frågan är väl också om det går att få en större transparens i vilka infrastrukturprojekt som faktiskt är på gång. Tanken är väl att vi ska belysa det. Däremot ligger det i det här, som Margareta Sandstedt var inne på, att varje land ändå ska

2010/11:30

25 mars

kunna följa sina egna budgetbeslut och hur man själv fattar beslut om finansieringar.

Vår ingång är att det ska vara samlat och gränsöverskridande för att det ska ge den här nyttan, så att man får hela-vägen-resan på bästa möjliga sätt och så att vi använder även TEN-T-pengarna på ett bra sätt. De kommer troligen också att minska. Det finns med i diskussionen hur mycket som kommer att vara kvar på TEN-T. Det kommer nog att bli ännu större prioriteringar när det gäller vad som får utpekas att vara just TEN-T-projekt.

Anf. 69 ORDFÖRANDEN:

Det finns inga fler synpunkter på denna informationspunkt. Vi tackar för informationen.

Vi tackar statsrådet med medarbetare för i dag och önskar trevlig helg.

Innehållsförteckning

2010/11:30

25 mars

1 § Transport, telekommunikation och energi

(transport)	1
Anf. 1 ORDFÖRANDEN	1
Anf. 2 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	1
Anf. 3 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S)	1
Anf. 4 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	1
Anf. 5 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S)	2
Anf. 6 ORDFÖRANDEN	2
Anf. 7 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	2
Anf. 8 JONAS SJÖSTEDT (V)	2
Anf. 9 DÉSIRÉE LILJEVALL (S)	2
Anf. 10 MARGARETA SANDSTEDT (SD)	3
Anf. 11 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	3
Anf. 12 Departementssekreterare LARS DARIN	3
Anf. 13 ORDFÖRANDEN	3
Anf. 14 Departementssekreterare LARS DARIN	3
Anf. 15 ORDFÖRANDEN	3
Anf. 16 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	3
Anf. 17 ORDFÖRANDEN	3
Anf. 18 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	3
Anf. 19 JONAS SJÖSTEDT (V)	4
Anf. 20 KARL SIGFRID (M)	4
Anf. 21 MARGARETA SANDSTEDT (SD)	4
Anf. 22 ORDFÖRANDEN	5
Anf. 23 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	5
Anf. 24 Departementssekreterare LARS DARIN	5
Anf. 25 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	5
Anf. 26 ORDFÖRANDEN	5

Anf. 27 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	5
Anf. 28 Departementssekreterare LARS DARIN	5
Anf. 29 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	5
Anf. 30 Departementssekreterare LARS DARIN	5
Anf. 31 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	6
Anf. 32 KARL SIGFRID (M)	6
Anf. 33 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S)	6
Anf. 34 ORDFÖRANDEN	6
Anf. 35 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	6
Anf. 36 ORDFÖRANDEN	7
Anf. 37 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	7
Anf. 38 ORDFÖRANDEN	7
Anf. 39 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (S)	7
Anf. 40 ORDFÖRANDEN	7
Anf. 41 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	7
Anf. 42 MARGARETA SANDSTEDT (SD)	7
Anf. 43 ORDFÖRANDEN	8
Anf. 44 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	8
Anf. 45 JONAS SJÖSTEDT (V)	8
Anf. 46 FREDRICK FEDERLEY (C)	8
Anf. 47 GUSTAV FRIDOLIN (MP)	9
Anf. 48 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	9
Anf. 49 Ämnesrådet LARS ÖSTERBERG	9
Anf. 50 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	9
Anf. 51 Ämnesrådet LARS ÖSTERBERG	9
Anf. 52 ORDFÖRANDEN	9
Anf. 53 Ämnesrådet LARS ÖSTERBERG	10
Anf. 54 JONAS SJÖSTEDT (V)	10
Anf. 55 GUSTAV FRIDOLIN (MP)	10

Anf. 56 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	10	2010/11:30
Anf. 57 JONAS SJÖSTEDT (V).....	10	25 mars
Anf. 58 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	10	
Anf. 59 ORDFÖRANDEN.....	11	
Anf. 60 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	11	
Anf. 61 ORDFÖRANDEN.....	11	
Anf. 62 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	11	
Anf. 63 ORDFÖRANDEN.....	11	
Anf. 64 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	11	
Anf. 65 MARGARETA SANDSTEDT (SD).....	12	
Anf. 66 GUSTAV FRIDOLIN (MP).....	12	
Anf. 67 JONAS SJÖSTEDT (V).....	12	
Anf. 68 Statsrådet CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD (M)	12	
Anf. 69 ORDFÖRANDEN.....	13	