

Riksdagen
Stenografiska uppteckningar
vid EU-nämndens sammanträden
2010/11:38



Stenografiska
uppteckningar
2010/11:38

Tisdagen den 14 juni

1 § Transport, telekommunikation och energi (transport)

Statssekreterare Carl von der Esch

**Återrapport från möte i Europeiska unionens råd för transport,
telekommunikation och energi (transport) den 31 mars 2011**

**Information och samråd inför möte i Europeiska unionens råd för
transport, telekommunikation och energi (transport) den 16 juni
2011**

Anf. 1 ORDFÖRANDEN:

Jag ber att få öppna sammanträdet i EU-nämnden. Jag hälsar statssekreterare Carl von der Esch med medarbetare välkomna. I dag gäller det transportfrågor. Vi har inga A-punkter. Vi har en återrapport från ett möte den 31 mars. Vill statssekreteraren säga någonting om den?

Anf. 2 Statssekreterare CARL VON DER ESCH:

Herr ordförande! Jag vill börja med att tacka för att jag har fått komma hit i dag och delta i samrådet med er inför TTE-rådet den 16 juni. Ni har fått rapporten. Jag kan kommentera den om ni vill, men i övrigt kan ni ställa frågor.

Anf. 3 ORDFÖRANDEN:

Finns det några frågor på rapporten? Så är inte är fallet, och vi lägger den till handlingarna.

Vi går till punkt 3 på dagordningen som handlar om ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. Det är en beslutspunkt. Trafikutskottet har haft överläggning om punkt 3.

Anf. 4 Statssekreterare CARL VON DER ESCH:

Herr ordförande! Förslaget presenterades av kommissionen den 17 september förra året. Det syftar till att föra ihop bestämmelserna i direktiven i det så kallade första järnvägspaketets rättsakt. Vissa av dessa bestämmelser ändras i förtydligande syfte, och ett fåtal nya bestämmelser introducerades också.

Man kan nämna att tempot i förhandlingarna har varit högt. Förslaget har under resans gång ändrats på många punkter, men då ur svensk synvinkel till det bättre. Till exempel innebär förslaget att Trafikverket inte längre behöver bolagiseras.

Det övergripande syftet är att upprätta ett gemensamt europeiskt järnvägsområde. De för svensk del viktigaste förändringarna i förslaget innebär att det blir möjligt att undanta små lokala järnvägsnät och deras förvaltare från en mängd detaljerade och betungande bestämmelser. Det innebär också att marknaden för depå- och terminaltjänster blir tydligare reglerade från ett icke-diskrimineringsperspektiv.

Vad gäller banavgifterna förtydligas hur externa effekter ska internaliseras. Nytt är att särskilda avgiftskomponenter som ger högre intäktsnivåer endast får tillämpas om EU-rättens bestämmelser om internalisering av vägtrafikens externa kostnader tillämpas.

Dessutom ges kommissionens bemyndigande att inom ramen för ett kommittéförfarande utforma mer detaljerade bestämmelser om banavgifternas utformning. Kommissionen ges ett flertal bemyndiganden att förtydliga eller ändra bestämmelser i direktivet genom beslut om genomförandeakter och i några fall delegerade akter.

Inför TTE-rådets möte finns fortfarande 19 utestående frågor kvar behandla. Sverige har ingen utestående fråga kvar. Den sista kunde lösas på Corepermötet den 8 juni i enlighet med svenska önskemål. Regeringen avser därför att acceptera förslaget på TTE-rådets möte den 16 juni.

Anf. 5 MARIE GRANLUND (S):

Herr ordförande! Tack för redogörelsen! Vi socialdemokrater följer upp den avvikande mening som tidigare lagts fram i trafikutskottet om att det handlar alltför mycket om avreglering och främst operatörernas fokus och inte om resenärerna. Det har vi vidareutvecklat i den avvikande meningen.

Anf. 6 MARGARETA SANDSTEDT (SD):

Herr ordförande! Tack statssekreteraren! Vi har haft den här frågan i nämnden tidigare. Vi vill gärna vidhålla vår tidigare avvikande mening i frågan. Vi kan mycket väl förstå intentionerna att man vill ha bättre flöde inom transport och handel. Däremot reagerar vi på att kommissionen kommer att få bestämma metoderna när det gäller beräkningar, kostnader och utgiftsformer för ban- och miljöavgifter. Här går man in på överstatlig nivå. Vi har avvikande mening utifrån att det är överstatligt.

Anf. 7 MARIA FERM (MP):

Vi vill också vidhålla vår avvikande mening som vi sedan tidigare har gemensamt från S, V och MP.

Anf. 8 JENS HOLM (V):

Det är samma sak här. Vi står fortfarande bakom den.

Anf. 9 Statssekreterare CARL VON DER ESCH:

Jag kan kort kommentera att förslaget som sådant innebär inga ytterligare krav på avregleringar av tågavgifter.

När det gäller avgifterna och detaljeringsgraden där kan nämnas att syftet är att få ett icke-diskriminerande avgiftssystem totalt sett i medlemsstaterna och att reglera i de fallen där avgifterna sätts på ett diskriminerande sätt i dag i vissa medlemsstater.

Det har resulterat i en relativt hög detaljeringsnivå. Men syftet är att skapa ett icke-diskriminerande avgiftssystem.

2010/11:38
14 juni

Anf. 10 ORDFÖRANDEN:

Jag sammanfattar det som att det finns två oliklydande avvikande meningar. Den ena är gemensam för Socialdemokraterna, Miljöpartiet och Vänsterpartiet. Den andra är från Sverigedemokraterna och är inriktad på att det är för mycket överstatlighet. Det finns stöd för regeringens ståndpunkt.

Punkt 4, Inrättande av en europeisk sjösäkerhetsbyrå. Det är en beslutspunkt.

Anf. 11 Statssekreterare CARL VON DER ESCH:

Herr ordförande! För Sverige har det under hela förhandlingen varit centralt att Emsas uppgifter inte ska utvidgas ytterligare och att förordningen därigenom inte obegränsat får öppna för att lägga framtida uppgifter på Emsa som inte har täckning i unionslagstiftningen. Sverige kan godta den nu föreslagna lydelsen av förordningen.

Anf. 12 ORDFÖRANDEN:

Jag finner att det finns stöd för regeringens position under punkten 4.

Punkt 5 är struken. Punkt 6, Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde. Det är en beslutspunkt.

Anf. 13 Statssekreterare CARL VON DER ESCH:

Herr ordförande! Jag kommer att lägga ut texten lite ytterligare här. Som infrastrukturministern nämnde för er i nämnden inför förra TTE-rådet i mars presenterade kommissionen vid det rådmötet den då rykande färiska vitboken om EU:s framtida transportpolitik.

Det ungerska ordförandeskapet har valt att fortsätta handläggningen av vitboken genom att hålla en riktlinjedebatt om den. Vi välkomnar vitboken och kommissionens grundsyn att transporter är fundamentala för vår ekonomi och vårt samhälle.

Regeringen delar även kommissionens syn på att det övergripande målet för europeisk transportpolitik, i enlighet med EU 2020-strategin, är att bidra till ett system som stöder ekonomiska framsteg, ökar konkurrenskraften och erbjuder transporttjänster med hög kvalitet samtidigt som resurserna används effektivare och bidrar till att nå EU:s långsiktiga klimatmål.

Vi är nöjda med att i vitboken återfinna så många av de frågor som vi drivit i förberedelsearbetet. Jag vill bara peka på nya riktlinjer för TNT, satsningen på ny teknik och ITS, ändrat beteende hos trafikanter och den svenska paradgrenen nollvisionen.

En av de frågor som vi betonar starkast är vikten av att ett effektivt, robust och enhetligt europeiskt transportområde kommer till stånd. Det är inte bara fråga om att skapa en sammanhängande infrastruktur med korridorer över landsgränser. Det handlar också om att avskaffa administrativa och tekniska hinder.

Vad som särskilt behöver åtgärdas är naturligtvis järnvägsmarknaden som behöver reformeras. Även den europeiska sjöfarten är i stort behov

av administrativa förenklingar för att bli effektivare. Men det finns förslag där vi inte delar kommissionens uppfattning, som till exempel att det bör vara obligatoriskt för medlemsstaterna att införa vägavgifter för tunga lastbilar.

Vi anser inte heller att krav på öronmärkning av inkomster från transporter ska införas. Inkomsterna måste få användas där de gör mest nytta. Vi ifrågasätter också att kommissionen sätter upp överflyttning av trafik från ett transportslag till ett annat som ett mål i sig.

Ordförandeskapet vill att debatten struktureras efter några frågor. Ordförandeskapet har redan för några veckor sedan bett medlemsstaterna att sända in skriftliga svar på exakt samma frågor.

Den första frågan rör målsättningen att minska utsläppen av växthusgas från transportsektorn med 60 procent fram till 2050. Sverige stöder detta mål starkt. Vi tror att kommissionen vid sina beräkningar till och med underskattat den minskning som kan vara möjlig i transportsektorn. Med rätt incitament bör sektorn kunna ha möjlighet att överträffa den föreslagna nivån.

Klimatutmaningen kräver att vi med användning av marknadsmekanismer sätter ambitiösare och övergripande utsläppsmål för 2030 och 2040 på vår väg mot det mål som satts för 2050. Vår erfarenhet är att ambitiösa mål på lång sikt leder till innovationer och nya sätt att tänka. Titta bara på nollvisionen och målet att Sverige 2030 ska ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.

Den andra frågan rör de tio målsättningarna och om de behöver kompletteras eller om det finns något annat alternativt sätt att nå utsläppsmålet. Vi pekar där på risken att om man bryter ned ett övergripande mål i bindande delmål kan det motverka kostnadseffektiva lösningar. Ett exempel på detta är överflyttning av trafik från ett transportslag till ett annat. Det är enligt vår mening inte ett mål i sig eftersom det inte är trafiken utan de negativa effekterna av den som måste begränsas.

Målet måste i stället, som Sverige sedan länge fört fram, vara att skapa ett sammodalt transportsystem. Det är ett transportsystem som är hållbart i alla dimensioner och där transportslagen samverkar så att de används optimalt. För att nå detta mål kan till exempel en viktig åtgärd vara att flytta transporter från väg till järnväg om det är ett konkurrenskraftigt alternativ.

Den tredje frågan rör strategierna och de 40 åtgärderna. Är de tillräckliga för att nå målen? Vilka är de mest angelägna att genomföra de närmaste tio åren? Enligt vår uppfattning är den absolut viktigaste strategin för EU i framtiden att fullborda det gemensamma inre transportområdet. Problemet med det europeiska transportsystemet är att det i dag lider av att varken medlemsstaterna eller de olika trafikslagen samverkar i tillräcklig utsträckning.

Ordförandeskapets avsikt är att de skriftliga svaren och ministrarnas inlägg ska sammanställas i en syntesrapport från ordförandeskapet.

Anf. 14 MARGARETA SANDSTEDT (SD):

Herr ordförande! Tack statssekreteraren! Här ser vi att kommissionen går ut med 133 olika förslag om hur man vill göra hela transportsystemet i Europa bättre, billigare och miljövänligare och hur det ska finansieras. Det är förvisso behjärtansvärt på alla sätt. Men vi är väldigt skeptiska till

den här typen av storslagna tankeprojekt. Det riskerar att bli extremt ingripande i det nationella självbestämmandet. Bland annat talas det i vitboken om olika typer av skatteharmonisering inom hela transportsektorn.

Vår avvikande mening på den här punkten, herr ordförande, lyder: Vi tycker att detta är överstatligt och går ut över det nationella självbestämmandet.

Anf. 15 MARIE GRANLUND (S):

Herr ordförande! Tack för redogörelsen! I går debatterades vitboken i riksdagens kammare, och vi har att fatta beslut om den i morgon. Där har vi socialdemokrater en motivreservation. Den följer vi upp som en avvikande mening här.

Anf. 16 ORDFÖRANDEN:

Jag kanske ska nämna att det i trafikutskottet fanns tre motivreservationer, en socialdemokratisk, en gemensam för MP och V och en från Sverigedemokraterna.

Anf. 17 JENS HOLM (V):

Vi från Vänsterpartiet vill hänvisa till vår motivreservation i trafikutskottet i samma ärende som vi har tillsammans med Miljöpartiet.

Anf. 18 MARIA FERM (MP):

Vi följer också upp den.

Anf. 19 Statssekreterare CARL VON DER ESCH:

När det gäller överstatlighet och skatteharmonisering kan man bara kort nämna att transportområdet är ett område där vi ser att den nuvarande ordningen – och det är kanske allra tydligast på järnvägsområdet – lider av att det har varit mycket nationella begränsningar och nationella regler som har satt hinder för ett utvecklande av transportsystemet i Europa. Det motiverar också att det finns ett gemensamt angreppssätt på frågorna. Det gäller kanske i första hand järnväg men även de andra transportslagen.

Sedan kan jag kommentera att skatteharmonisering och överstatlighet är en fråga. Ur regeringens perspektiv har vi tagit upp frågan om skepsisen inför obligatoriska vägavgifter för lastbilar.

Anf. 20 ORDFÖRANDEN:

Det finns, som jag finner, tre avvikande meningar. Den ena från Sverigedemokraterna, som är fokuserad på överstatlighet som går för långt och även övernationell skatteharmonisering.

Den andra från Socialdemokraterna är en uppföljning av den motivreservation som fanns vid behandlingen i trafikutskottet den 7 juni.

Det är samma sak med Vänsterpartiets motivreservation i trafikutskottet.

Är det riktigt uppfattat? Förstå! Miljöpartiet och Vänsterpartiet har en gemensam motivreservation från trafikutskottet. Är det då rätt uppfattat? Ja.

2010/11:38

14 juni

Då finner jag att det finns stöd för regeringens position under punkt 6.
Punkt 7 handlar om transporter på EU:s inre vattenvägar.

Anf. 21 Statssekreterare CARL VON DER ESCH:

Herr ordförande! Främjandet av de inre vattenvägarna på kontinenten har betydelse också för svenska transportörer. Sverige kan därför stödja de framtagna rådsslutsatserna.

Anf. 22 ORDFÖRANDEN:

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

Punkt 8 handlar om fördraget om internationell järnvägstrafik och medlemskap i Cotif – en ny förkortning för min del.

Anf. 23 Statssekreterare CARL VON DER ESCH:

Herr ordförande! EU föreslås tillträda fördraget om internationell järnvägstrafik, Cotif. Kommissionen har alltsedan detta fördrag reviderats 1999 arbetat för att EU ska tillträda det. Skälet är att fördraget medger samarbete runt harmonisering av rättsliga och tekniska förutsättningar för internationella järnvägstransporter inom ett större geografiskt område än EES. I dag deltar drygt 40 stater i detta arbete, varav de flesta är EU-medlemsstater.

EU har beslutskompetens på samtliga områden som fördraget omfattar, och i vissa fall är den till och med exklusiv. Antingen måste därför EU tillträda fördraget eller också blir det fortsatt svårt för dess medlemmar att fullt ut delta i det samarbete som fördraget syftar till.

Europaparlamentet godkände den 5 maj fördraget till rådsbeslut, och regeringen avser att acceptera att rådet antar förslaget på TTE-rådets sammanträde den 16 juni.

Anf. 24 ORDFÖRANDEN:

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

Vi går vidare till Luftfart, punkt 9, som handlar om förhandlingar med Republiken Moldavien.

Anf. 25 Statssekreterare CARL VON DER ESCH:

Herr ordförande! Under den punkten ska rådet behandla ett förslag om att kommissionen förses med ett mandat att inleda luftfartsförhandlingar med Moldavien. Förslaget är i linje med kommissionens och rådets strävan att knyta grannländer i öst och syd närmare EU på luftfartsområdet. EU har redan ingått sådana avtal med bland annat Georgien och Jordanien, och förhandlingar pågår med bland annat Ukraina, Libanon och Tunisien. Ett övergripande luftfartsavtal med Moldavien skulle enligt kommissionen ge möjligheter att skapa ramar för en konstruktiv utveckling av luftfartsrelationerna mellan unionen och Moldavien. Dessa ramar skulle grundas på allmänna rättigheter och skyldigheter som bland annat innebär samarbete som rör luftfartsskydd, flygsäkerhet och miljöskydd.

Avtalet ska syfta till en ömsesidig och hållbar marknadsöppning åtföljd av rättsligt samarbete för att uppnå harmonisering av lagstiftningen. Enligt de föreslagna förhandlingsdirektiven ska avtalet bland annat innehålla stränga krav på flygsäkerhet och luftfartsskydd. Det ska innehålla

bestämmelser i syfte att begränsa eller minska luftfartens miljöpåverkan. Moldavien ska samarbeta med EU i syfte att minska utsläppen av växthusgaser.

2010/11:38

14 juni

Kommissionen ska regelbundet rapportera tillbaka till rådet om hur förhandlingarna fortskrider, och vid själva förhandlingarna ska kommissionen biträdas av en särskild kommitté bestående av representanter för medlemsstaterna.

Ett unionsavtal kommer att ersätta relevanta delar av medlemsländernas bilaterala luftfartsavtal med Moldavien. Regeringen stöder kommissionens mandatförslag.

Anf. 26 ORDFÖRANDEN:

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

Punkt 10 gäller avtal med Brasilien.

Anf. 27 Statssekreterare CARL VON DER ESCH:

Herr ordförande! Under den här punkten ska rådet behandla ett förslag till beslut om undertecknande av luftfartsavtalet mellan EU och Brasilien. I oktober 2010 fick kommissionen mandat av rådet att förhandla med Brasilien om ett luftfartsavtal. Förhandlingarna slutfördes i mars i år. Avtalet följer i huvudsak mandatet, och i likhet med andra luftfartsavtal som EU har ingått är det brett och täcker en rad frågor utöver trafiktillstånd. Förutom trafiktillstånd innehåller avtalet bestämmelser om samarbete i en rad olika frågor, till exempel flygsäkerhet, luftfartsskydd, konsumentfrågor, miljö och flygtrafikledning. Andra frågor handlar om till exempel rätt till fri prissättning och konkurrensfrågor.

En gemensam kommitté ska övervaka tillämpningen av avtalet och lösa meningsskiljaktigheter mellan parterna. Ett gemenskapsavtal kommer att ersätta medlemsstaternas bilaterala luftfartsavtal med Brasilien.

Regeringen anser att avtalet med Brasilien bör ingås.

Anf. 28 ORDFÖRANDEN:

Jag finner att det finns stöd för regeringens position under punkt 10.

Då har vi kommit till punkten Övriga frågor.

Anf. 29 Statssekreterare CARL VON DER ESCH:

Herr ordförande! Jag har inte förberett något.

Anf. 30 ORDFÖRANDEN:

Det är inte obligatoriskt.

Anf. 31 MARIE GRANLUND (S):

Jag har en fråga om lunchdiskussionen. Då ska utsläppshandelssystemet och flyget diskuteras. Det är intressant. Finns något mer att säga om det?

Anf. 32 Statssekreterare CARL VON DER ESCH:

Herr ordförande! Där har vi förberett oss.

Under lunchen kommer transportministrarna att ges tillfälle att utbyta synpunkter när det gäller arbetet med att inkludera flyget i EU:s utsläppshandelssystem. Som bekant kommer flyget att ingå i EU ETS från och med 2012. Flygningarna såväl inom som till och från EU omfattas av systemet.

I det underlag som kommissionen har tagit fram till lunchdiskussionen framgår att kommissionens och medlemsstaternas förberedelser löper på som planerat. Flera amerikanska flygbolag accepterar inte att ingå i ETS och menar att handelsdirektivet strider mot Chicagokonventionen och folkrätten och därför är ogiltigt. Fallet ska inom kort tas upp till förhandsavgörande av EU-domstolen.

Även kinesiska flygbolag har uttryckt ett stort missnöje över att omfattas av handelssystemet och har hotat med motåtgärder som skulle drabba europeiska flygbolag och flygplanstillverkare. Kina har även från statligt håll kritiserat EU i frågan.

Regeringen stöder till fullo att luftfarten omfattas av EU ETS och att detta gäller flygningar såväl inom som till och från EU. Regelverket ska också tillämpas på samma sätt oberoende av i vilket land flygbolag har sin hemvist.

Regeringen har lämnat in ett skriftligt yttrande till EU-domstolen till stöd för direktivet och avser att närvara vid domstolens överläggningar för att även muntligt framlägga sin sak.

Anf. 33 ORDFÖRANDEN:

Vi tackar för informationen under punkten Övriga frågor och beträffande lunchdiskussionen. Därmed är vi klara med dagens dagordning. Vi tackar statssekreteraren med medarbetare för att ni kom hit.

Innehållsförteckning

2010/11:38

14 juni

1 § Transport, telekommunikation och energi (transport)	1
Anf. 1 ORDFÖRANDEN.....	1
Anf. 2 Statssekreterare CARL VON DER ESCH	1
Anf. 3 ORDFÖRANDEN.....	1
Anf. 4 Statssekreterare CARL VON DER ESCH	1
Anf. 5 MARIE GRANLUND (S).....	2
Anf. 6 MARGARETA SANDSTEDT (SD).....	2
Anf. 7 MARIA FERM (MP)	2
Anf. 8 JENS HOLM (V)	2
Anf. 9 Statssekreterare CARL VON DER ESCH	2
Anf. 10 ORDFÖRANDEN.....	3
Anf. 11 Statssekreterare CARL VON DER ESCH	3
Anf. 12 ORDFÖRANDEN.....	3
Anf. 13 Statssekreterare CARL VON DER ESCH	3
Anf. 14 MARGARETA SANDSTEDT (SD).....	4
Anf. 15 MARIE GRANLUND (S).....	5
Anf. 16 ORDFÖRANDEN.....	5
Anf. 17 JENS HOLM (V)	5
Anf. 18 MARIA FERM (MP)	5
Anf. 19 Statssekreterare CARL VON DER ESCH	5
Anf. 20 ORDFÖRANDEN.....	5
Anf. 21 Statssekreterare CARL VON DER ESCH	6
Anf. 22 ORDFÖRANDEN.....	6
Anf. 23 Statssekreterare CARL VON DER ESCH	6
Anf. 24 ORDFÖRANDEN.....	6
Anf. 25 Statssekreterare CARL VON DER ESCH	6
Anf. 26 ORDFÖRANDEN.....	7
Anf. 27 Statssekreterare CARL VON DER ESCH	7
Anf. 28 ORDFÖRANDEN.....	7
Anf. 29 Statssekreterare CARL VON DER ESCH	7
Anf. 30 ORDFÖRANDEN.....	7
Anf. 31 MARIE GRANLUND (S).....	7
Anf. 32 Statssekreterare CARL VON DER ESCH	7
Anf. 33 ORDFÖRANDEN.....	8