

Riksdagen

Stenografiska uppteckningar

vid EU-nämndens sammanträden

2009/10:44



Stenografiska
uppteckningar
2009/10:44

Fredagen den 18 juni

1 § Transport, telekommunikation och energi (transport)

Statssekreterare Leif Zetterberg

Återrapport från möte i Europeiska unionens råd för transport,
telekommunikation och energi (transport) den 11 mars 2010

Information och samråd inför möte i Europeiska unionens råd för
transport, telekommunikation och energi (transport) den 24 juni
2010

Anf. 1 ORDFÖRANDEN:

Klockan är 9.30, och jag förklarar sammanträdet öppnat. I dag har vi TTE-rådet på agendan. Det handlar om transportfrågor och vi hälsar statssekreterare Leif Zetterberg och hans medarbetare välkomna. Statsrådet Åsa Torstensson har förhinder och ersätts därför av statssekreteraren – dock ej på själva rådet, om jag är korrekt informerad.

Först ska jag fråga nämnden om vi kan ha med en praktikant i dag. Det är jag som har med en praktikant från Blackebergs gymnasium. Han heter Jacob Giesecke. Är det någon som har några invändningar mot att han är med? Jag finner inte så, och därmed godkänner vi att han är med.

Vi har som vanligt en lista över genomförda skriftliga samråd och den ligger med i protokollet.

Då går vi till samrådet inför mötet i rådet på torsdag nästa vecka. Vi har först återrapport från rådets möte den 11 mars. Det gäller alltså transportdelarna. Därefter har det väl också varit extramöten om askmolnet.

Anf. 2 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Det tog vi upp senast.

Anf. 3 ORDFÖRANDEN:

Så var det!

Anf. 4 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Det enda jag inte kunde svara på då var vad som hände i Belgien, och ni har fått det arbete som pågår redovisat. Detta arbete kommer att ta ett år, bedömer man. Det har ni dock fått skriftlig kommentar om.

Anf. 5 ORDFÖRANDEN:

Då lägger vi detta till handlingarna.

Jag ska anmäla att trafikutskottet, som är ansvarigt för transportfrågorna informerades av Leif Zetterberg den 15 juni i sina frågor. Det har däremot inte varit några överläggningar i trafikfrågorna.

A-punktslistan ligger som vanligt utanför, och vi går till punkt 4 under Luftfart. Det handlar om yttre förbindelser och förslag till beslut av rådet och företrädarna för regeringarna med mera om luftfartsavtal mellan USA och EU.

Denna fråga var senast i nämnden den 5 mars, och då fanns det stöd för regeringens upplägg inför fortsatta förhandlingar i frågan. Nu är frågan mogen för beslut.

Anf. 6 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Under denna punkt förväntas rådet fatta beslut om undertecknande och provisorisk tillämpning av det nya luftfartsavtalet mellan EU och USA. Som nämnden känner till ingicks ett luftfartsavtal i ett första steg mellan EU och USA i april 2007, och med det avtalet ersattes de bilaterala avtalen mellan medlemsstaterna och USA.

Det första avtalet innehöll bestämmelser om fortsatta förhandlingar med syfte att diskutera vissa frågor vidare och ingå ett avtal i ett andra steg. I mars i år har ett sådant avtal paraferats. Detta nya avtal innebär vissa ändringar av och tillägg till det förra avtalet, bland annat bestämmelser om fördjupat samarbete framför allt på miljöområdet men även när det gäller luftfartsskydd. Avtalet ger också EU:s flygbolag bättre tillgång till amerikansk statsfinansiell trafik och till den gemensamma kommitté som inrättats för att granska tillämpningen av avtalet för en utökad roll.

Tillämpningen av avtalet kommer inte att undergräva arbetstagarnas rättigheter. På sikt öppnar avtalet för en ömsesidig liberalisering av reglerna för ägande av flygbolag och för ytterligare trafikerättigheter. Regeringens uppfattning är att avtalet bör undertecknas.

Anf. 7 CHRISTINA AXELSSON (s):

Vi hade en diskussion i utskottet om huruvida det skulle kunna införas någonting om att man beskattade flygbränsle eller att man hade någon annan skatt. Vad jag förstod av det svar vi då fick var detta dock inte möjligt. Jag undrar om det har kommit fram något nytt eller om ni har tänkt om på den punkten.

Anf. 8 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Vad jag sade var att det inte regleras i detta avtal; det finns inga hinder i avtalet. Det innebär att man inom EU kan få undantagsmöjligheter enligt EU:s energiskattedirektiv. Vill ett land införa detta får man alltså begära undantag, men det finns ingen koppling till det i detta avtal. Det är alltså en rent intern EU-fråga.

Anf. 9 ORDFÖRANDEN:

Därmed är vi redo att gå till beslut. Jag finner att det finns stöd för regeringens ståndpunkt.

Vi går till punkt 5, EU:s reaktion på de konsekvenser som molnet av vulkanaska har haft för flygtrafiken. I denna fråga hördes vi betydligt

senare än i mars, närmare bestämt den 4 maj då vi hade telefonmöte med statssekreterare Leif Zetterberg i frågan. Då fanns det stöd för regeringens ståndpunkt. Nu förväntas en föredragning av kommissionen.

2009/10:44

18 juni

Anf. 10 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Denna rapport kom i går, och vi håller på att gå igenom den. Man kan dock konstatera – och det vet alla – att effekterna har avklingat. Olika medlemsstater har dock drabbats på olika sätt. Resenärerna har drabbats av förseningar och inställda resor. Flygbolagen och resebolagen har varit involverade i ganska omfattande aktiviteter, och de har fått ökade kostnader för att hantera assistansen till strandsatta passagerare.

Det spanska ordförandeskapet reagerade snabbt, och vi hade tidigt aktiviteter för att både ha en gemensam europeisk hållning och initiera olika aktiviteter. Det var i samband med detta vi hade aktiviteterna. Man diskuterade bland annat tillämpningsreglerna för hur zonindelningen skulle gå till. Regeringen har agerat tidigt och snabbt. Vi har haft en bra dialog med branschens aktörer – det gäller både flygbolagen och reseföretagen – och vid detta råd kommer rapporten att presenteras.

Eftersom den kom i går kan vi bara preliminärt konstatera att den understryker vikten av att det som diskuterades förra gången genomförs, alltså att vi tillsammans med industrin diskuterar utveckling av näringen och också jobbar på att få single sky-intentionerna genomförda. I de rådsresolutioner vi antog vid det förra mötet initierades också olika aktiviteter, till exempel en arbetsgrupp för robusta transportsystem generellt sett. Detta är inte bara en flygfråga, utan det är klart att det berör hela transportsystemet.

Detta arbete håller på att initieras. Alla vet att det i ett internationellt perspektiv tar lite tid. Vi har pratat med kommissionen om detta även efter mötet och också informerat kommissionen om att vi gärna aktivt deltar i detta arbete och nominerar lämpliga resurser för det. Såväl Regeringskansliet som våra myndigheter och flygledningar är involverade i detta arbete. Det är klart att det är viktigt att vi kan hitta bättre och väl fungerande rutiner.

När det gäller ersättningsfrågorna är den svenska hållningen att det finns regelverk för passagerares rättigheter och att det har följts i stor utsträckning. Det är en fråga för aktörerna att reda ut. Något extra statsstöd har vi inte sett framför oss, och vi har heller inte uppfattat att det finns något tryck från andra medlemsstater.

Vi har agerat inom de ramar som finns genom de – jag vet inte om de kallas så – undsättningslån, alltså de lånemöjligheter svenska företag har haft att i konjunkturläget få anstånd med att betala in skatter. Ett antal företag har utnyttjat denna möjlighet, och vi har också gett respit när det gäller att betala avgifterna på flygplatser. De inblandade företagen har agerat inom ramen för de regelverk som finns.

Anf. 11 ORDFÖRANDEN:

Jag vill säga till Regeringskansliet att det vore bra om den rapport som kom in i går översändes även till riksdagen. Vi har nämligen inte fått den än, och det kan vara intressant för nämndens ledamöter att ta del av den. Även om detta inte är beslutsunderlag i dag vet jag att vi alla är intresserade av att följa frågan.

Anf. 12 CHRISTINA AXELSSON (s):

Jag tänkte ställa en fråga rörande passagerarnas rättigheter.

Statssekreteraren sade att de i stort sett hade fått vad de skulle ha. Jag läste att till exempel Finland hade sett på detta på ett annat sätt – kunde man inte flyga kunde inte heller operatörerna, de som har flygplanen och så vidare, bli ersättningsskyldiga. Har detta löst sig? Har man nu samma regler i alla EU:s 27 medlemsländer vad gäller passagerarnas rättigheter och den ersättning de har fått? Du sade ”i stort sett”, och det låter som att alla inte riktigt har fått vad alla riktigt skulle ha.

Anf. 13 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Hade jag sagt att alla har fått det de skulle ha hade jag ljugit, för det är klart att det finns passagerare som inte har fått det. Utan att nämna flygbolag – du nämnde ju land – vet vi att det inledningsvis var problem där. Det var också ett och annat lågprisföretag, utan att nämna namn, som trodde att det skulle kunna agera på ett visst sätt men som ändå rättade in sig i ledet. Vi har alltså samma regelverk, men det har nog inte till hundra procent tillämpats fullt ut.

Det är konsumentorganisationerna i respektive land – det är lite olika organiserat – som har ansvar för att följa upp det. Uppfattningen vi fick vid ministerrådet var att alla har tryckt på detta. Även den finska regeringsföreträdaren underströk det. Alla har alltså säkert inte fått på exakt samma sätt. Utifrån svenskt perspektiv bedömer vi att det har fungerat bra. Det finns anmälningar till Allmänna reklamationsnämnden – det vore väl konstigt om det inte fanns – men det känns som att det finns en bra uppslutning.

Anf. 14 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m):

Jag skulle vilja ha lite grann av en beskrivning av hur det ser ut i ministerrådet inför de kommande förhandlingarna just när det gäller statsstödstankarna. Är alla eniga? Det framgår inte speciellt mycket hur resonemangen går. Det kan ändå vara bra att få en liten hint om huruvida vi är ensamma eller om det är många som står bakom tanken att inte ge statsstöd.

Anf. 15 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Det fanns ingen som uttryckte sig åt det hållet. Från den synpunkten upplevde jag att vi var överens om förhållningssättet. Därmed var vi också överens om att man kan ge respit på att betala avgiften, men man ska inte stoppa in budgetpengar. Jag upplevde att vi var väldigt överens.

Anf. 16 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (s):

Detta är en ganska stor fråga som egentligen går ut mot flera olika ben. Det har varit mycket runt det som handlar om askmolnet, ersättning till passagerare och så, men det finns också det som handlar om företagande.

Jag kommer från Kronobergs län, och där har vi ett litet företag på fyra bokstäver som är ganska välkänt i världen – Ikea. De var desperata och kontaktade vår länsstyrelse. De var naturligtvis inte ensamma, men de hade tusen anställda ute på olika flygplatser runt om i världen. Det är

klart att det var kris för dem, precis som det var för många andra. En del var ute på semesterresor, att jämföra med andra där det handlar om företagande.

2009/10:44
18 juni

Om man då tänker på framtiden och i händelse av ny kris, är man från kommissionens och kanske också svensk sida beredd att driva på för att ha en bättre beredskap? Vi har ju andra färdmedel att använda. Det är det min fråga handlar om: arbetet med att ha bättre beredskap inför framtiden.

Anf. 17 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Det var det som var vårt tillägg som vi drev och fick igenom. Ni som var med på telefonmötet vet vad jag redovisade där, nämligen kravet på att genomlysna vikten av ett robust transportsystem med de olika trafikslagen. Det är uppenbart att busstrafiken och järnvägstrafiken gick in och gjorde betydande insatser. Det är nämligen det som är alternativet, och i vissa fall färjor. Detta blev tydligt.

Det svenska synsättet att vi måste se trafikslagen samlat fick alltså ett starkt stöd, och krisen hjälpte till att få den frågan tydligt på banan. Det finns en arbetsgrupp som behandlar frågan om ett multimodalt civilt transportsystem, och vi har anmält intresse av att vara med där och påverka hur vi ska lära oss och hur vi ska organisera detta på rätt sätt.

Alla länder som var starkt involverade fick sig säkert också en tankeställare. Tyvärr är inte trafikslagen så integrerade med varandra som man skulle önska. Där tror jag att vi i Sverige har kommit längre än många andra, och det är viktigt att vi får den diskussionen horisontellt.

Anf. 18 ORDFÖRANDEN:

Jag vill haka på en fråga här. Det var nämligen flera svenska statsråd som efter detta också tog upp vikten av flexibla mötesformer. Nu hade ni telefonmöte – ni kanske var så illa tvungna – i just denna konstellation. Även EU-ministern tog i allmänna rådet upp vikten av att EU ser över sina mötesformer.

Oavsett om man kan ta tåget i stället kan man ibland samråda och träffas utan att åka till varandra fysiskt, som vi till exempel gör här. Har denna diskussion gått vidare? Åtminstone den svenska transportministern är ansvarig också för IT-frågorna, som rimligtvis berörs av detta.

Har den diskussionen fortsatt liv? Det är ju intressant att se över detta, inte minst av miljöskäl.

Anf. 19 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Ja, den har fått mer energi. I Sverige har Trafikverket sedan en tid ett projekt just på det temat. De har fått en extra push från ministern för att driva på det arbetet tillsammans med den övriga statsförvaltningen och myndigheterna. Det gäller att vi har ett system som fungerar.

Samma dag som vi hade telekomministermöte hade vi också transportministermöte. Telekomministermötet fungerade bra. Transportministermötet var lite av ett kaos de första två timmarna. Det visar att tekniken inte är riktigt uppdaterad för den här typen av snabbare händelser. Vi har en bra dialog och kommunikation när vi är i Bryssel, men det gäller ju att det ska fungera i hela nätverket – europeiskt och nationellt.

I Sverige har det arbete som Trafikverket har drivit på temat alltså fått extra skjuts. Ministern har tagit initiativ för att ytterligare driva på det, inte bara med tanke på askan, som ordföranden säger, utan man kan också använda det på andra sätt. Men alla möten kan ju inte ersättas, utan vi måste träffas någon gång också.

Anf. 20 ORDFÖRANDEN:

Om det inte finns fler frågor om aska just nu tackar vi för informationen i frågan.

Vi går vidare till punkt 6 under avsnittet Intermodal om meddelande om rörlighet i städer. Frågan känns välbekant i sak, men rent tekniskt är den ny i det här skedet. Man är redo för beslut, och utkast till slutsatser och underlag är utsänt.

Anf. 21 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Det spanska ordförandeskapet har tagit initiativ till att rådet ska anta slutsatser avseende kommissionens handlingsplan för rörlighet i städer. Kommissionen fattade i september förra året beslut om handlingsplanen. I förslaget till rådets slutsatser välkomnade rådet kommissionens handlingsplan eftersom den innebär stöd till myndigheterna i arbetet med att förbättra städernas transportsituation samtidigt som ansvaret fortfarande finns lokalt, regionalt och nationellt.

I slutsatserna betonas att EU:s roll främst är att stimulera och stödja myndigheter att bedriva en politik för stadstransporter som verkar för att nå målen om minskad klimatpåverkan, skapa ett effektivare transportsystem och stärka den sociala sammanhållningen.

Slutsatserna stöder därför ansatsen i kommissionens handlingsplan att EU:s roll främst består av att sprida erfarenhet och kunskap, stärka finansieringen inom befintliga budgetramar och utgöra riktlinjer för viktiga aspekter.

Under arbetet med att ta fram slutsatser har Sverige särskilt framhållit att EU bör ha en roll med att minska variationen i att utforma gröna zoner. Ni vet ju vad som finns. Där är variationen ungefär minst en per land. På så sätt kan införande av sådana zoner underlätta samtidigt som människors och varors rörlighet inom unionen inte hindras.

I en av slutsatserna i förslaget framhålls att ytterligare initiativ av kommissionen kan vara nödvändiga för att främja utveckling av gröna zoner. Sverige har även framhållit att arbetet med att åstadkomma hållbara stadstransporter inte bör belasta EU:s budget. I förslaget till slutsatser sägs att rådet stöder kommissionens arbete med att inte identifiera tillgängliga resurser inom befintlig budget. Sverige stöder rådets slutsatser.

Anf. 22 CHRISTINA AXELSSON (s):

Det är viktigt att man inte får ett nytt budgetkonto på det här området. Det är viktigt att regeringen fortsätter att driva linjen att det inte ska ligga med några pengar i detta. Statssekreteraren var ju också tydlig där.

Det börjar ofta med att man har en liten handlingsplan. Man tar några rådsslutsatser, och till slut får man en ny myndighet eller kors-subventionerar på något vis. Vilken rörlighet man har i sina städer måste vara en angelägenhet för varje land.

Men det är bra att man lär av varandra och att man kan se hur andra gör. Det ser vi bara på snöröjningen i Schweiz till exempel. Där har vi mycket att lära.

2009/10:44
18 juni

Anf. 23 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Det är precis som Christina Axelsson säger. Det vi kan se är standardfrågor, typ miljözoner. Det är viktigt att man kan ha det, men det är också viktigt att rörligheten underlättas. Det ska inte vara krångligt. Om man är lastbilschaufför och tar sig igenom Europa är det bra om det är samma förhållningssätt. Annars kan det vara som i internationell lastbilstrafik – att man måste ha 200 kilo elkablar med sig för att kunna koppla upp sig på de elsystem som finns runt om i EU. Det är inte bra att det är så i dag. Vi har en hel del att göra när det gäller standard.

Anf. 24 ULF HOLM (mp):

Fru ordförande! Jag tycker att detta i stora delar är bra. Det är inga skarpa förslag här.

Men om man tittar till exempel på punkt nr 15 ser man förändringar där som jag antar är de senast gjorda. Man tar exempelvis bort detta med att utsläppen från bilar ska vara noll. Det har nu strukits och ersatts av en mindre hård skrivning, vilket jag tycker är synd.

Anf. 25 ORDFÖRANDEN:

Det är punkt 15 i slutsatserna, eller hur?

Anf. 26 ULF HOLM (mp):

Det är på s. 69 i våra papper.

Det finns fler sådana små förändringar som jag inte tycker är så positiva, men som inte berörs. Jag tycker att Sverige kanske borde driva på för att dra det ännu längre. Man bör kunna göra mer eftersom detta är så viktigt.

Man kan säga att storstäderna ser olika ut, men det finns ju likheter ändå. Framför allt är det trångt om utrymme, och det är många personer som ska transporteras. Man borde kunna hitta mer gemensamma läro-mer-kunskaper om detta.

Anf. 27 ORDFÖRANDEN:

I den version vi har fått av underlaget syns det nämligen en ändring. Formuleringen om noll till låga utsläpp är struken till förmån för en formulering som lyder – och nu översätter jag lite snabbt eftersom vi ska prata svenska – ren och energieffektiv.

Är det en politisk förskjutning, eller hur kommenterar statssekreteraren det?

Anf. 28 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Det är ett sätt att få en slutsats som vi kan vara eniga om. Här krävs det enighet. Jag delar uppfattningen att vi måste ha höga miljöambitioner, och då gäller det att komma fram till texter som i alla fall inte undergräver de ambitionerna. Vi är ju överens om den fossilfria fordonsparken 2030, och då är det klart att man måste ta sig dit.

Detta är mer ett uttryck för att man måste hitta formuleringar som inte går emot ambitionerna.

Anf. 29 ORDFÖRANDEN:

Jag har en fråga som är mer i linje med Christina Axelssons, som ytterst handlar om subsidiaritet. När frågan kom upp på det lite fluffigare stadiet restes farhågor om just till exempel hur sådana här gröna zoner skulle organiseras.

I själva meddelandet med handlingsplanen som vi har fått diskuteras bästa utnyttjande av befintliga finansieringskällor och prissättningssystem för transporter i städer. Det kan ju finnas kommuner och stater som väljer att använda till exempel trängselavgifter för att ha gröna zoner. Det är viktigt att man får bestämma det själv i sitt land eller sin kommun.

Jag skulle vilja be statssekreteraren att svara lite på hur det är tänkt och om riskerna för en alltför hård EU-styrning av detta. Vi vill ju å ena sidan uppmuntra till många gröna zoner, å andra sidan slå vakt om självbestämmandet i precis sådana frågor.

Anf. 30 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Självbestämmandet tar över. Samtidigt har vi varit angelägna om – och ett antal svenska kommuner har lyft upp den frågan med oss – att lyfta in perspektivet att försöka enas om standarder som man kan utgå ifrån.

Vi vill gärna kunna fatta beslut om trängselskatter i Stockholm och Göteborg. Då gäller det att ha ett betalningssystem som trafikanter från hela Europa kan förhålla sig till. Nu tar vi ju inte ut avgifter av utlänningar, men det borde vi kanske snart göra. Då måste man ha ett förhållningssätt som gör det enkelt.

Den lokala beslutanderätten ligger alltså i grunden. Sedan kan man föra diskussionen med varandra, lära av varandra och underlätta för varandra. Det är det som är perspektivet. Det är därför vi har drivit frågan så hårt som vi har gjort. Vi vet att om man utifrån ett svenskt perspektiv ska ut på den europeiska marknaden är inte transportpolitiken det som generellt underlättar tillgången till den inre marknaden. Då gäller det att ta bit för bit så att vi ändå underlättar det, om inte annat.

Anf. 31 ORDFÖRANDEN:

Jag finner sammanfattningsvis att det finns stöd för regeringens standpunkt.

Vi går vidare till punkt 7, Transporternas roll i Europa 2020 – En strategi för smart och hållbar tillväxt för alla. Det här är första gången som just transportministrarna berör 2020-strategin som i övrigt är välbekant för EU-nämnden och för TTE-rådet. Energiministrarna har berört den, till exempel. Även IT-delen drar jag mig till minnes att vi har behandlat.

Jag läser inte längre hela listan, för den är lång. Jag brukar anmäla att vi har behandlat 2020-strategin i dess olika delar med berörda fackministrar vid flera tillfällen och att riksdagens övergripande standpunkt i frågan om 2020-strategin behandlas inom ramen för finansutskottets betänkande 2009/10:FiU29. Där anmäldes reservationer från s, v och mp. Nu syns det i protokollet, och man kan läsa i betänkandet.

Senast vi hade frågan om 2020 uppe i EU-nämnden var i förrgård med statsministern inför toppmötet. Det var alltså den 16 juni, och det fanns stöd för regeringens ståndpunkt men med reservationer från s, v och mp med hänvisning till finansutskottsbetänkandet.

2009/10:44

18 juni

Anf. 32 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Jag tänkte göra några kommentarer utifrån att transporter är en del av strategin. Det är första gången det är så. Det fanns inte med på det tydliga sättet i Lissabonstrategin. Vi tycker att det är tillfredsställande. Det är någonting som vi har drivit under det svenska ordförandeskapet. Vi har fått gehör för att transporter är en viktig förutsättning. Transporter genererar 7 procent av välståndet i EU och bidrar till 5 miljoner arbetstillfällen, så det är ingen oväsentlig del av den europeiska ekonomin.

Just nu pågår arbetet med framtidens europeiska transportpolitik och revidering av TEN-riktlinjerna. Det är klart att det är viktiga pusselbitar i diskussionen. Om man kan få gränsöverskridande trafik att fungera på ett bättre sätt underlättar det också tillväxten i Europa. Vi är angelägna om att det finns med i slutsatserna. Vi tycker att det är viktigt att diskussionen förs parallellt med det arbete som för närvarande bedrivs inom generaldirektoratet för transport och rörelse (Move) och på transportministerområdet.

Det vi har pratat om när det gäller askan visar på vikten av att vi verkligen hanterar transportfrågorna på ett integrerat och sammanhållet sätt. Detta var en signal om att Ikea och andra sitter där de sitter om det här inte fungerar.

Vi har varit angelägna om att understryka att det krävs ett transportsystem. Ni har hört vår minister säga – och jag tror att jag också har sagt det här tidigare – att det finns ungefär 108 transportsystem i Europa. Det finns 27 länder med minst 4 trafikslag i varje. I Polen finns det 7 eftersom det finns 3 järnvägssystem. Detta underlättar inte.

Det är viktigt att frågorna lyfts upp och att vi får gemensamma strategier. Detta bör drivas integrerat och med perspektivet EU 2020. Vi ser det som ett viktigt inslag. Det svenska perspektivet om att se transportslagen horisontellt måste få ett mycket tydligare genomslag också i den europeiska debatten. Vi märker att vi får ett visst gehör för det, men vi vet samtidigt att det finns starka transportslagsperspektiv och historier att jobba med.

Anf. 33 ORDFÖRANDEN:

För er som inte är specialister och för att det ska synas i protokollet vill jag bara säga att TEN motsvarar transeuropeiska nätverk för transporter.

Anf. 34 CHRISTINA AXELSSON (s):

Vi har den övergripande reservationen, så jag behöver inte tjata om det här. Men det är angeläget att det finns en informationstjänst om vilka olika slags transporter man kan välja om man ska få lite fart på nyttjandet av fler olika transportslag.

Om man exempelvis ska åka från Stockholm till Paris är det inte helt enkelt att se vilka tåg- eller busslinjer som finns. Om man slår in det på en sökmotor får man bara upp flyg. Där tror jag att vi har mycket att göra

i de olika länderna för att informera konsumenter, företag och så vidare om hur man kan välja. Jag tror att det finns ett stort informationsproblem, och jag tycker att det vore hedrande om vi kunde lyfta fram det.

Anf. 35 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Detta är en av de kritiska punkterna. Det är inte enbart ett politiskt initiativ, utan det krävs också att marknaden inser kopplingarna och att man ser sig själv mer som komplement än som konkurrent. Jag tror att den insikten finns på vissa håll, men det finns mycket att göra.

Anf. 36 ORDFÖRANDEN:

Eftersom ni brukar anmäla avvikande mening i linje med finansutskottsreservationen utgår jag ifrån att jag ska notera avvikande mening från Socialdemokraterna och Miljöpartiet. Jag noterar, så att det syns i protokollet, att Vänsterpartiet inte är här i dag. De får ju tala för sig själva, men de brukar reservera sig.

Anf. 37 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

På transportområdet kanske vi är överens.

Anf. 38 ORDFÖRANDEN:

Det är möjligt. Det får vi inte veta i Vänsterpartiets fall, men vi får veta det när det gäller Miljöpartiet eftersom Ulf Holm har begärt ordet.

Anf. 39 ULF HOLM (mp):

Vi vidhåller vår avvikande mening, men jag tror med starkare harm på en del andra områden.

Jag har först en formaliafråga. Vi har fått två papper med samma datum men med olika svenska ståndpunkter. Jag skulle vilja veta vilken som är den senaste versionen.

Anf. 40 ORDFÖRANDEN:

Utskick 2 är den senaste versionen.

Anf. 41 ULF HOLM (mp):

Då är förändringen att regeringen i stort sett är nöjd och inte har så många invändningar, men vi har inte fått se vad som är förändrat i rådsdokumentet som har gjort den svenska regeringen mer positiv. Det finns inte medskickat. Den bilaga som vi har på rådsdokumentet är från den 4 juni.

Jag skulle vilja veta vad som har blivit bättre i skrivningarna. Tidigare såg vi att utvecklingen gick mot att det blev sämre krav på starkare miljöprofilering. Jag har mina farhågor att det är samma tendens i denna fråga, eftersom man vill lägga mindre aspekter på detta. Förvisso är transporter viktiga för sysselsättning och ekonomi, men man måste även tänka på att transporterna står för en stor del av koldioxidutsläppen. Det måste också finnas med.

Jag delar tidigare åsikter. Jag tror att en effekt av askmolnet är att fler konsumenter har blivit medvetna om hur svårt det är att boka järnvägsbiljetter i Europa jämfört med flygbiljetter. Ur den aspekten har det varit

positivt, även om jag inte gillar askmolnet i sig. Det finns mycket att göra där.

Om vi ser på det utskick vi fick den 4 juni och som är bilagt här vill vi ha skarpare skrivningar i flera fall med koppling till miljöhänsyn och att man ska uppnå ett mål på minst 30 procent, som vi tycker att man ska driva, inte 20 procent.

Vi har en stark avvikande mening här.

Anf. 42 ORDFÖRANDEN:

Vi ska först höra vad statssekreteraren säger. Som Ulf Holm säger ligger 4 juni två veckor tillbaka. Det händer ju alltid saker när vi närmar oss rådet. Det är därför vi sitter här så nära inpå rådet.

Låt mig följa upp detta och fråga statssekreteraren hur och om den svenska ståndpunkten har förskjutits och hur det politiska läget är i frågan inför rådet nästa vecka.

Anf. 43 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Jag lämnar frågan vidare till Per Björklund som har följt den processen på närmare håll.

Anf. 44 Ämnesrådet PER BJÖRKLUND:

Det nya dokumentet innehåller egentligen bara mer underlag inför ministrarnas diskussion. Vi har kunnat precisera mer vad vi skulle kunna tycka i den fortsatta diskussionen när det gäller rådsmötet. Det nya dokumentet innehåller också en direkt fråga, även om den är oerhört allmän. Den handlar om att ministrarna ska försöka redogöra för vad transporterna kan bidra med i EU 2020-arbetet.

Egentligen är det alltså inga nyheter i sak annat än den frågan och ytterligare basfakta som har kommit in.

Anf. 45 ORDFÖRANDEN:

Det som var nytt och som också är utsänt till ledamöterna var mer precisa frågor från ordförandeskapet. I sakfrågan tycker regeringen ungefär som förra veckan, om jag förstår det hela rätt.

Jag konstaterar att s och mp vidhåller sina avvikande meningar i förhållande till detta samt att Vänsterpartiet inte är närvarande i dag.

I övrigt konstaterar jag att det finns majoritet för regeringens här redovisade upplägg inför fortsatta förhandlingar i denna fråga.

Vi har ett antal övriga frågor, däribland en på svenskt initiativ, 8 g, om ett Östersjöministermöte i Haparanda i går som statssekreteraren gärna får berätta lite om.

Alla dessa frågor är informationsfrågor. Det finns inte alltid så mycket att säga om dem, men ordet kommer att vara fritt. Jag ber först statssekreteraren att nämna något om Östersjömötet och andra övriga frågor som det behöver sägas något om.

Anf. 46 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Vi är just hemkomna från ett mycket intensivt och bra möte i Haparanda. På basis av EU:s Östersjöstrategi har Sverige och Litauen ansvar för transportfrågorna. Det här var ett initiativ inom den ramen. Vi hade

2009/10:44

18 juni

också bjudit in Ryssland och Kina eftersom vi under förra veckan tecknade ett avtal, Den nordliga dimensionen, som handlar om hur det skandinavisk-rysk-vitryska transportsamarbetet ska utvecklas. Där är kommissionen ledande aktör.

Till seminariet hade vi tagit initiativ till att göra en studie över norra Europas resurser, alltifrån turism och vindkraft till malm och skog för att ha ett faktaunderlag som bas för diskussionen. I samband med mötet hade vi engagerat industriföreträdare, stakeholders som det heter på EU-språk. Bland annat Ikeas ägare och grundare var med i diskussionen. Det resulterade i att vi i går enades om en deklaration, The Haparanda Declaration. Den får ni nu utdelad. Den är inte formellt undertecknad av Lettland som av flygstrejkksskäl tvingades utebli. De hade tänkt flyga via Sverige. Det var dumt. Om de hade åkt över Finland hade de kommit fram. Det går att flyga över Kemi.

Ryssland har inte heller skrivit under det. De säger: Vi skriver inte på sådant som vi inte är direkt involverade i. De anser ju inte att EU-angelägenheter är deras grej. Däremot var det väldigt tydligt när vi skrev på deklarationen Den nordliga dimensionen i Zaragoza i förra veckan att Ryssland var oerhört aktivt på temat: Hur ska man kunna förbättra transportrelationerna i västöstlig riktning?

Kineserna är med i diskussionen. De har en delegation i Sverige. Vi har haft diskussioner tidigare. De har tagit initiativ till att intensifiera diskussionen om NEW-korridoren, det vill säga north-east-west-corridor, som går från Narvik till Kina. Det är uppenbart att en sådan transportled på ett extremt sätt skulle förbättra transportmöjligheterna. Det var testtrafik för några år sedan. Det stora problemet är administrationen. Halva tiden för testkörningen gick åt till administrativa procedurer.

Ryssland är medvetet om att man är den stora boven i dramat. Det har deras transportminister uttryckt i samtal med Åsa Torstensson. Vi tror att det finns möjlighet att komma vidare. Det kommer att ta tid. Det har funnits förhoppningar om det tidigare, men eftersom man ändå själv erkänner problemet ökar förutsättningarna att hitta lösningar.

Vi hoppas att detta ska vara en bra grund för den diskussion som handlar om det transportsamarbetet, men också en bra plattform när vi diskuterar framtiden för det europeiska transportsystemet och revideringen av TEN. Länderna runt Östersjön bör naturligtvis vara överens om prioriteringarna. Vi har sedan tidigare etablerat en informell arbetsgrupp. Ministrarna kommer att följa upp frågan i Vilnius i höst som nästa steg för att vara aktiva i arbetet.

Det kändes som ett bra initiativ. Vi kommer att informera om detta på ministermötet för att understryka norra Europas behov av core network som det heter i TEN-revideringen. I dag slutar det europeiska transportsystemet i Oslo, Helsingfors och Stockholm. Kartan slutar ofta i norra Tyskland.

Anf. 47 ORDFÖRANDEN:

Nu har vi fått varsin Haparandadeklaration.

Anf. 48 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Om ni är intresserade av den här studien, som jag tror att alla som arbetar inom det här området kan ha nytta av, går den att beställa. Den

Anf. 49 KRISTER HAMMARBERGH (m):

Det är positivt att inte bara se fram mot nya kartor, vilket verkligen behövs, utan också mot en återrapport och förhoppningsvis en diskussion, även om det är en informationspunkt, inte minst när det gäller TEN-T och framtida fördelning. Det här innebär möjligheter även för den svenska infrastrukturen och förutsättningar för järnvägsinvesteringar i framtiden vilket kan vara viktigt att notera.

Anf. 50 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

När det gäller TEN-T ska länderna lämna in sina synpunkter senast den 15 september. På sensommaren kommer vi att ha ett material som vi just nu förbereder tillsammans med regioner och marknadens aktörer så att det är så väl genomarbetat som möjligt, men också förankrat hos övriga länder. Den 15 september ska det finnas en svensk medlemsstatssynpunkt i det arbetet.

Anf. 51 CHRISTINA AXELSSON (s):

Var det inte med någon från kommissionen på det här mötet? Det verkar som om det var ett möte inom ramen för vårt EU-arbete. Det hade varit bra om vi hade fått information inför mötet.

Jag kan inte låta bli att berätta en sak på tal om kartor.

Inför folkomröstningen 1994 fick jag en fråga från en ung person. Hon frågade: Om Sverige röstar nej måste man då rita om alla kartor? Hon hade hört att vi skulle försvinna från kartan om det blev nej i folkomröstningen. Det kan vara något att ta med sig för framtiden, att det kan vara bra att rösta ja ibland.

Anf. 52 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Man kan ju skriva om historien också.

Vi hade en representant med från kommissionen. Den ansvariga i kommissionen för detta var där samt Baltic Transport Outlook-sekretariatet som jobbar med det flaggskeppsinitiativ som ligger inom ramen för EU:s Östersjöstrategi.

Jag tror att jag kommenterade i trafikutskottet att vi skulle ha mötet. Det var ett informellt möte för att få ihop diskussionen. Vi kommer senare att komma fram till slutsatser. Det här är ett sätt att påbörja resan. Kommissionen deltog.

Anf. 53 JOHAN LINANDER (c):

Det gäller punkt 8 a om kroppsskanning eller säkerhetsskanning. Såvitt jag har förstått har vi inte haft frågan uppe i EU-nämnden tidigare. Det är ju en fråga som berör folk nära.

Vi har ju inte fått så mycket information ännu. Jag hoppas att man i diskussionen lyfter fram hur integritetskänsligt det här är så att det inte blir en positiv diskussion där flygplatserna och säkerhetsfolket tycker att det här är ett alla tiders förslag. Det är ett medskick.

Anf. 54 ORDFÖRANDEN:

Frågan har behandlats i EU-nämnden, rimligen inför ett justitieministermöte. Nog har vi haft den på bordet, särskilt när det gäller om man ska ändra reglerna för vilken utrustning man får ha på flygplatser. Frågan har berörts.

Anf. 55 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Vi är i grunden positiva till ny teknik. Men vi delar uppfattningen att både integritetsaspekterna och hälsoaspekterna måste klaras ut.

När det gäller processen om vätskebegränsningsreglerna kommer det att ske förändringar 2013. Det är klart att man måste ha nya metoder på plats. De måste ta hänsyn till integritet och hälsa.

Anf. 56 LARS LILJA (s):

Den här frågan hör kanske inte direkt ihop med säkerhetsskannarna, men med säkerhetskontrollen vid flyget som jag tycker är lite intressant. Vi som har det tveksamma nöjet att flyga minst två gånger i veckan har noterat att det är ytterligare en spärr som ska passeras när man ska till gaten. Nu ska man visa sitt boardingkort innan man går igenom säkerhetskontrollen. Det är något som har dykt upp på senare tid. Det är så på alla svenska flygplatser nu.

Jag har lite svårt att inse vad det ska vara bra för. Har man passerat säkerhetskontrollen torde man få vara i säkerhetszonen. Det börjar bli så oerhört besvärligt och så många procedurer kring flyget så jag kan tänka mig att man gräver sin egen grav.

Något som också är extremt besvärligt är det som nämndes, att man inte får ta med sig sin necessär i handbagaget. Det innebär en massa extra procedurer i säkerhetskontrollen. Det innebär säkert extra kostnader. Dessa gånger checkar man in detta bagage.

Det finns en massa sådana komplikationer. Man kan fundera på den reella effekten av dessa kontroller.

Jag är bara lite nyfiken på om det pågår någon diskussion om detta och hur relevant detta verkligen är.

Du nämnde att det fanns en diskussion om att ändra reglerna om vätskor 2013. I vilken riktning går dessa diskussioner? Det var en allmän fråga kring flygsäkerhet. Jag ställer den eftersom jag själv inte är aktiv i trafikutskottet och kanske är lite okunnig. Men jag tror att det är en ganska viktig fråga för flygets framtid.

Anf. 57 ORDFÖRANDEN:

Det är en mycket relevant fråga.

Anf. 58 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG:

Vår minister resonerar ungefär som Lars Lilja gör, det vill säga att vi inte på något sätt påskyndar uppskrivningen av detta arbete, snarare tvärtom. Vi har varit aktiva i denna process. Vi tycker att man verkligen måste bevisa att de åtgärder som vidtas har någonting med säkerhet att göra så att det inte bara är så att säga på kul – även om det är att ta i att säga så.

Men det är klart att det är lätt att man stimuleras till att ta ett steg till. Vi försöker bromsa den utvecklingen, och vi har varit aktiva i diskussionen kring tidsplanen. Beslutet är att reglerna om vätskebegränsningar försvinner i april 2013. Från april 2011 ska man kunna ta med sig duty free-varor om de är inköpta i tredjeland. Men de ska vara förseglade. Det är utgångspunkten. Det har ändå satts en press. Detta var en diskussion som vi hade i höstas eller kanske för ett år sedan. Tidsplanen finns alltså.

Nu får man försöka jobba med tekniken. Eftersom vi alla utnyttjar systemet, kanske inte lika ofta som Lars Lilja, har vi samma erfarenhet. Ministern har denna ansats.

Anf. 59 ORDFÖRANDEN:

Vi tackar för informationen i dessa frågor.

Vi tackar för i dag och önskar trevlig helg och lycka till på rådet.

Innehållsförteckning

1 § Transport, telekommunikation och energi (transport)	1
Anf. 1 ORDFÖRANDEN	1
Anf. 2 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	1
Anf. 3 ORDFÖRANDEN	1
Anf. 4 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	1
Anf. 5 ORDFÖRANDEN	1
Anf. 6 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	2
Anf. 7 CHRISTINA AXELSSON (s)	2
Anf. 8 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	2
Anf. 9 ORDFÖRANDEN	2
Anf. 10 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	3
Anf. 11 ORDFÖRANDEN	3
Anf. 12 CHRISTINA AXELSSON (s)	4
Anf. 13 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	4
Anf. 14 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m)	4
Anf. 15 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	4
Anf. 16 CARINA ADOLFSSON ELGESTAM (s)	4
Anf. 17 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	5
Anf. 18 ORDFÖRANDEN	5
Anf. 19 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	5
Anf. 20 ORDFÖRANDEN	6
Anf. 21 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	6
Anf. 22 CHRISTINA AXELSSON (s)	6
Anf. 23 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	7
Anf. 24 ULF HOLM (mp)	7
Anf. 25 ORDFÖRANDEN	7
Anf. 26 ULF HOLM (mp)	7
Anf. 27 ORDFÖRANDEN	7
Anf. 28 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	7
Anf. 29 ORDFÖRANDEN	8
Anf. 30 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	8
Anf. 31 ORDFÖRANDEN	8
Anf. 32 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	9
Anf. 33 ORDFÖRANDEN	9
Anf. 34 CHRISTINA AXELSSON (s)	9
Anf. 35 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	10
Anf. 36 ORDFÖRANDEN	10
Anf. 37 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	10
Anf. 38 ORDFÖRANDEN	10
Anf. 39 ULF HOLM (mp)	10
Anf. 40 ORDFÖRANDEN	10
Anf. 41 ULF HOLM (mp)	10
Anf. 42 ORDFÖRANDEN	11
Anf. 43 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	11
Anf. 44 Ämnesrådet PER BJÖRKLUND	11
Anf. 45 ORDFÖRANDEN	11
Anf. 46 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	11
Anf. 47 ORDFÖRANDEN	12
Anf. 48 Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	12

Anf. 49	KRISTER HAMMARBERGH (m).....	13	2009/10:44
Anf. 50	Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	13	18 juni
Anf. 51	CHRISTINA AXELSSON (s).....	13	
Anf. 52	Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	13	
Anf. 53	JOHAN LINANDER (c).....	13	
Anf. 54	ORDFÖRANDEN.....	14	
Anf. 55	Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	14	
Anf. 56	LARS LILJA (s).....	14	
Anf. 57	ORDFÖRANDEN.....	14	
Anf. 58	Statssekreterare LEIF ZETTERBERG	14	
Anf. 59	ORDFÖRANDEN.....	15	