

Riksdagen

Stenografiska uppteckningar

vid EU-nämndens sammanträden

2012/13:7



Stenografiska
uppteckningar
2012/13:7

Fredagen den 26 oktober

1 § Transport, telekommunikation och energi (transport)

Statssekreterare Ingela Bendrot

**Återrapport från möte i Europeiska unionens råd för transport,
telekommunikation och energi (transport) den 7–8 juni 2012**

Återrapport från informellt ministermöte den 16–17 juli 2012

Återrapport från informellt ministermöte den 7–8 oktober 2012

**Information och samråd inför möte i Europeiska unionens råd för
transport, telekommunikation och energi (transport) den 29 oktober
2012**

Anf. 1 ORDFÖRANDEN:

Jag hälsar statssekreterare Ingela Bendrot med medarbetare välkomna till EU-nämnden.

Det finns några A-punkter.

Vi har inledningsvis att ta del av återrapporter från rådet den 7–8 juni, den 16–17 juli och den 7–8 oktober.

Anf. 2 Statssekreterare INGELA BENDROT:

Ordförande! Jag ska rapportera från ett rådsmöte som hölls den 7 juni. Det var faktiskt innan jag tillträdde som statssekreterare. Catharina Elmsäter-Svärd företrädde regeringen vid detta möte. Då diskuterade man en partiell allmän inriktning för en förordning om inrättande av en fond för ett sammanlänkat Europa. Rådet antog en allmän riktlinje om förordningen om uppbyggnad och drift av de europeiska satellitnavigeringssystemen.

Slutligen antog rådet en allmän riktlinje om det andra av de tre lagstiftningsförslagen i flygplatspaketet, nämligen förordningen om regler och förfarande för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen. Kommissionen argumenterade för att göra ändringar i artikel 7. Det handlar om granskningsrätt, men ordförandeskapet ville behålla den texten oförändrad. Det blev ingen större debatt på de punkterna.

Sedan var det också en lägesrapport om arbetet med en konvention om arbete till sjöss, det vill säga de två förslag som vid det kommande rådsmötet ska tas upp för beslut till allmän inriktning.

Anf. 3 ORDFÖRANDEN:

Vi tackar statssekreteraren för informationen.

Vi övergår till den kommenterade dagordningen, punkt 3, Sjöfart. Det gäller paketet om verkställighet av konventionen om arbete till sjöss. Det är två beslutspunkter.

Anf. 4 Statssekreterare INGELA BENDROT:

Herr ordförande! Vid rådsmötet kommer ordförandeskapet att lämna förslag till en allmän inriktning. Det handlar om att införliva konventionen om arbete till sjöss i EU-rätten. Som ni vet har Sverige nu ratificerat konventionen. Regeringens förslag till handlingslinje är att godkänna förslaget till allmän inriktning.

Anf. 5 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar sammanfattningsvis att det finns stöd för regeringens ståndpunkter i de två ärendena. Det är både en a- och en b-punkt.

Vi går vidare till punkt 4, Luftfart, förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid Europeiska unionens flygplatser. Det är en beslutspunkt, och det är en ny fråga för nämnden.

Anf. 6 Statssekreterare INGELA BENDROT:

En revidering av dagens regler för tilldelning av ankomst- och avgångstider ska, som du säger, behandlas. Kommissionens förslag ingår i det flygplatspaket som presenterades sent förra året. Det förslag som ska upp på måndag har ännu inte behandlats i Europaparlamentet, men det cypriotiska ordförandeskapet siktar ändå på att man vid nästa möte ska besluta om en allmän inriktning.

Regeringen föreslår att Sverige ska ställa sig bakom förslaget. Vi är huvudsakligen positiva till kommissionens ursprungsförslag, även om det har förändrats en del under de förhandlingar som har varit.

De förändringar som har genomförts gäller främst kriterier för att kunna behålla historiskt tilldelade ankomst- och avgångstider. Kommissionen ville öka kravet på utnyttjande av de tilldelade tiderna, men där stötte man på patrull så där blir det ingen förändring.

Förslaget innehåller också förfarande för andrahandshandel med tilldelade tider, en ökad transparens kring tilldelningsförfarandet och en ökad prioritering av nytillkommande flygföretag för att de ska kunna få tider.

Vi anser från regeringens sida att det sammantaget innebär en förbättring i förhållande till dagens lagstiftning och kan acceptera att den allmänna inriktningen ingås. Om däremot Europaparlamentets kommande behandling skulle leda till att man närmar sig kommissionens ursprungliga förslag, som innebär att man skärper kravet på ankomst- och avgångstiderna, skulle vi i huvudsak kunna vara positiva till det.

Anf. 7 LARS OHLY (V):

Jag förstår inte riktigt varför de sex länderna vill begränsa andrahandshandeln. Jag förstår inte heller varför Sverige är emot. Kan du förklara lite mer vad den begränsning av andrahandshandeln som har föreslagits innebär och varför Sverige är emot den.

Anf. 8 Statssekreterare INGELA BENDROT:
Jag överläter frågan till Tomas Brolin som är vår expert inom Rege-
ringskansliet.

2012/13:7
26 oktober

Anf. 9 Kanslirådet TOMAS BROLIN:

Andrahandshandeln är i dag inte reglerad alls. Det förekommer andrahandshandel på de mest trafikerade flygplatserna ändå, trots att det inte finns några EU-regler för det. Det man inför här är alltså ett system för hur andrahandshandel ska gå till.

Vissa medlemsstater är emot det därför att de av olika skäl vill ha ett skydd så att det inte sker någon sådan handel. De vill själva ha kontroll på all tilldelning. Det här är ett alternativ till att en ny operatör kommer till, att man kan leasa eller köpa en tilldelad slot från ett bolag i stället för att den går tillbaka till poolen.

Problemet är, som Ingela har berättat, att om man inte höjer nyttjandegraden av redan tilldelade tider utan det är den så kallade 80–20-regeln som redan gäller och som tillämpas kan bolag släpa med att inte trafikera fullständigt för att kunna behålla tiden. I stället ser man kanske ett ekonomiskt incitament till att sälja den. Sverige ser positivt på att en andrahandshandel införs.

Anf. 10 MARIE GRANLUND (S):

Jag har egentligen samma fråga som Lars Ohly. Vad är det som gör att de här länderna motsätter sig detta? Är det för att gynna egna flygbolag, eller vad är motivet för de sex länderna?

Anf. 11 Kanslirådet TOMAS BROLIN:

Jag kanske kan vara lite tydligare. Det vi bedömer är att de försöker gynna sina egna flygbolag.

Anf. 12 ORDFÖRANDEN:

Då var den saken möjligen utredd.

Mot bakgrund av detta finner jag sammanfattningsvis att det finns stöd för regeringens ståndpunkt i ärendet.

Därmed går vi över till punkt 5, Landtransporter. Det gäller förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning nr 3821/85 om färdskrivare vid vägtransporter etcetera. Det är en beslutspunkt.

Anf. 13 Statssekreterare INGELA BENDROT:

Ordförande! Det är ett förslag som tidigare har behandlats av riksdagen. Nu planerar det cypriotiska ordförandeskapet för beslut på måndag. Innehållet i förslaget till politisk överenskommelse överensstämmer med rådets allmänna inriktning.

Regeringen föreslår att Sverige ska godkänna överenskommelsen. Det beror på att man under behandlingen har tagit hänsyn till de integritetskränkande aspekter som regeringen tidigare hade pekat på. Dem har man beaktat.

Förslaget om att migrera förarkortets funktioner till körkortet ingår inte heller i den politiska överenskommelsen. Det betyder att det förslag

till förordningstext som nu föreligger är ett helt annat än det som presenterades av kommissionen förra sommaren.

Om ni vill kan jag gå in på de delar som förslaget innehåller, ja. Det nya förslaget innebär i huvudsak att medlemsländerna kan välja att låta sina kontrollmyndigheter använda sig av kommunikation på distans för kontroll av om färdskrivarna har manipulerats. Man kan också med det nya förslaget registrera positioner för arbetstidens start och slut. Den digitala färdskrivarens gränssnitt ska då ITS-anpassas.

Dessutom föreskrivs att man ska ha godkända montörer eller verkstäder som kontrolleras minst vartannat år och att minst 10 procent av dessa årligen ska kontrolleras genom oanmälda tekniska granskningar. Därtill kommer det att ske en viss harmonisering av sanktioner. Sedan kommer det också att införas vissa bestämmelser om utbildning av kontrolltjänstemännen.

Europaparlamentet röstade i plenum den 3 juli. Då kom det fram 130 ändringsförslag. Där har rådets arbetsgrupp för landtransporter kunnat godta enbart de ändringsförslag som i princip helt överensstämmer med rådets allmänna inriktning. Just nu pågår tekniska samtal mellan Europaparlamentet, Europeiska kommissionen och ordförandeskapet med anledning av de föreliggande ändringsförslagen.

Kommissionen återkommer till att genomförandetiden ska vara kortare när det gäller att förarkortets funktioner ska migreras till körkort och att den justerade artikeln ger förare som inte är bosatta inom unionen möjlighet att erhålla förarkortet.

Det finns en del frågor som föranleder fortsatta diskussioner kring detta.

Anf. 14 JOHNNY SKALIN (SD):

Jag har en fundering: Om man ändrar på integritetsreglerna för fjärravläsningen och om någon glömt att sätta i ett kort har man tagit bort möjligheten att fjärravläsa parametrarna när det gäller att överskrida hastigheten. Jag menar att som förslaget har varit tidigare i alla fall kan man jaga föraren i stället för företagaren. Det tycker i alla fall vi är fel. Det sätter i så fall press på fel personer. Jag skulle gärna vilja ha svar på den frågan.

Anf. 15 Statssekreterare INGELA BENDROT:

Jag förstod tyvärr inte riktigt frågeställningen.

Anf. 16 JOHNNY SKALIN (SD):

Finns det möjlighet att fjärravläsa om förarna till exempel har överskridit hastigheten eller har man tagit bort den möjligheten? Tidigare uppfattade jag att den möjligheten fanns, att man på så vis kunde sätta press på föraren i stället för på företagaren som driver speditörsföretaget.

Anf. 17 Statssekreterare INGELA BENDROT:

Tidigare var det väl så – Björn Stafbom får rätta mig om jag har fel – att man kunde följa vilken väg en förare hade kört, att man kunde följa

Anf. 18 Departementssekreterare BJÖRN STAFBOM:

Jag måste erkänna att det här inte är min fråga, men jag får göra en kvalificerad bedömning.

Om jag förstår din fråga rätt vill du att man ska kunna härleda om föraren har överträtt hastigheten i stället för att sätta press på åkeriet. Det kan man göra, enligt min bedömning. Det intressanta är att få ett system där man har en kombination, att åkeriet inte tvingar en förare att begå hastighetsöverträdelser för att utföra sitt arbete. Det är inte i linje med god trafiksäkerhetskultur och gott företagande. Då har man institutionaliserat brottslig verksamhet. Det är det man försöker motverka.

Man kan ju räkna start- och framkomsttid, och då kan man se om föraren över den sträckan har överträtt hastigheten, om han kommer fram tidigare än vad han normalt skulle ha kunnat göra om han följt hastighetsgränserna. Det går ju att härleda. Men jag kan inte svara exakt hur man gör det rent tekniskt.

Anf. 19 JOHNNY SKALIN (SD):

Statssekreteraren nämnde tidigare att det pågår samtal mellan kommissionen och Europaparlamentet, och jag undrar: Är det klarlagt vilka ändringsförslag man har lagt fram? Kommer det som man har diskuterat i Europaparlamentet att fastställas?

Jag vill också kommentera det här med att överskrida hastighetsgränsen. Det jag syftar på är att det kan sätta en press på föraren att han måste hålla vissa tider. Det är det som jag oroar mig över. Om jag inte kan få ett fullgott, klarlagt svar på den frågan tänker jag hålla fast vid vår avvikande mening som vi anmält tidigare i de här ärendena.

Anf. 20 Statssekreterare INGELA BENDROT:

Charlotte Ottosson, som är handläggaren på departementet, befinner sig i Genève, men Kersti Karlsson, som är vår EU-samordnare, kan reda ut de här frågorna lite bättre.

Anf. 21 Ämnesrådet KERSTI KARLSSON:

Det beslut som nu ska tas överensstämmer med ett beslut som vi redan har samrått om. Det är inte fråga om att regeringen eller ministern tar ställning till någonting annat än det som ingår i den allmänna inriktningen.

Det pågår just nu diskussioner med Europaparlamentet som ligger närmare kommissionens förslag än vad rådet gör. Hur de diskussionerna fortlöper har vi inte klart för oss än, för de pågår. Europaparlamentets 130 ändringsförslag är vi väl medvetna om, men vi är inte riktigt säkra på utgången än. Vi kommer från regeringens sida att kämpa för att vi i överenskommelsen med Europaparlamentet vid den andra behandlingen kommer att ligga så nära som möjligt den allmänna inriktning som vi redan har antagit.

Vår handläggare Charlotte Ottosson kan svara på detaljfrågor så snart hon återkommer. Du är välkommen att ställa dem direkt till henne.

Anf. 22 ORDFÖRANDEN:

Jag kan sammanfattningsvis konstatera att det finns stöd för regeringens ståndpunkt i ärendet, men jag har också noterat en avvikande mening från Sverigedemokraterna och Johnny Skalin.

Med det går vi över till punkt 6 på dagordningen, och det gäller förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet med mera. Det är en diskussionspunkt. Det är en ny fråga för nämnden.

Anf. 23 Statssekreterare INGELA BENDROT:

Herr ordförande! Det här är en del av det besiktningsspaket som kommissionen lämnade till rådet och Europaparlamentet den 13 juli i år. Syftet med förslaget är att fastställa harmoniserade minimiregler för periodisk provning. Det handlar om både trafiksäkerhet och miljöskydd.

Jämfört med gällande EU-rätt ger förordningen utökade krav på vilka fordon som ska kontrollbesiktigas, hur ofta det ska ske, hur besiktningssorganens oberoende ska säkerställas, vad som ska ligga till grund för bedömningen av brister, vilken utrustning som ska användas och vilka färdigheter besiktningsteknikerna ska ha.

Vi delar i huvudsak den åsikt angående subsidiaritetsprovning som riksdagen formulerat i sitt utskottsytrande.

Det som händer nu på måndag är att ordföranden ska ta upp ärendet för en debatt i syfte att få en bättre uppfattning om medlemsstaternas ståndpunkter. Då finns det två viktiga frågor att diskutera.

Den första är om ministrarna anser att harmonisering av periodisk provning bättre kan uppnås genom de lagstiftningsalternativ som kommissionen föreslagit. Där anser Sverige att en harmonisering bör ske på lägre nivå än den föreslagna. Medlemsstater som redan har en väl fungerande och modern periodisk provning av fordon får problem med det här förslaget därför att förordningen beskriver ett föråldrat system och reglerar detaljer som ligger långt utanför kärnfrågorna. Trots detta skulle länder som Sverige ändå komplettera med såväl nationell lagstiftning som myndigheters föreskrifter för att få ett fungerande system.

Regeringen anser att syftet kan nås med andra alternativ än en förordning med direkt effekt. Vi skulle föredra ett direktiv och anser att en förordning blir oproportionell. Kommissionens förslag är en sammanblandning av övergripande krav, mycket detaljerade krav, som man försöker ge sken av utgör nödvändiga minimikrav.

Mot denna bakgrund anser Sverige att det är anmärkningsvärt att kommissionen driver frågan om harmonisering av periodisk provning så detaljerat men inte föreslår möjligheter att genomföra provningen i en annan medlemsstat enligt medborgarnas önskemål.

Den andra frågan handlar om ifall ministrarna anser att dessa kategorier ska omfattas av förslaget och hur man ser på frekvensen av provningen. Där ställer sig Sverige frågande till flera delar av förslaget, såsom den skärpning med besiktning av mopeder som går fortare än 25 kilometer i timmen som skulle innebära att våra gamla 30-kilometersmopeder behövde registerföras och besiktigas.

Enligt förslaget skulle fordon som är äldre än 30 år behöva besiktigas årligen om de har ändrats i någon form, med exempelvis nya bromsar. Vi anser att det bör vara en nationell angelägenhet i vilken omfattning denna

typ av veteranfordon och entusiastfordon ska kontrolleras. Även lätta släpvagnar, som i dag är befriade från besiktning, kan komma att inordnas i detta system.

Vi kommer att ha en lång rad invändningar, som ni förstår. Samtidigt är det viktigt att komma ihåg att detta fortfarande är ett förslag som förhandlas, och vi anser att man i den fortsatta förhandlingen ska säkerställa att de regler som tillämpas i Sverige i huvudsak kan tillämpas i framtiden. Vi anser också att det krävs fortsatta analyser för att värdera förslagens kostnader och konsekvenser i förhållande till samhällsnyttan.

Anf. 24 LARS OHLY (V):

Ibland verkar byråkratin ha som främsta uppgift att jävlas med folk. Det finns delar i det här förslaget som jag menar bara gör livet surare för människor som det inte finns någon anledning att jaga.

Trafikuskottets yttrande är väldigt tydligt. Jag noterar att statssekreteraren med mild bestämdhet instämmer i det, och det välkomnar jag såklart.

Jag vill bara påpeka att trafikuskottets yttrande är mycket tydligt och att det här förslaget inte är acceptabelt. Det kommer inte att gå igenom riksdagen. Vi kommer inte att acceptera det. Jag är övertygad om att mina vänner i nämnden håller med om det, eftersom deras vänner i trafikuskottet har tyckt så.

Jag vill göra en väldigt tydlig markering om att den linje som regeringen företräder kan vara mycket skarp med riksdagens godkännande.

Anf. 25 ORDFÖRANDEN:

Jag kan konstatera att det finns stöd för regeringens här redovisade upplägg inför de fortsatta förhandlingarna i frågan, men jag har även noterat ett medskick från Lars Ohly, Vänsterpartiet.

Vi går vidare till punkt 8 som gäller rådets beslut om undertecknande på unionens vägnar och om provisorisk tillämpning av avtalet om en allmän ram för ökat samarbete mellan Europeiska unionen och Europeiska organisationen för säkrare flygtrafiktjänst, Eurocontrol. Det är en beslutspunkt.

Anf. 26 Statssekreterare INGELA BENDROT:

Ordförande! Sedan lång tid finns det ett omfattande samarbete mellan EU och Eurocontrol. I takt med att fler och fler säkerhetsfrågor hanteras på EU-nivå och i och med ambitionen att inte utföra en massa dubbelarbete ökar behovet av samordning och samarbete mellan dessa verkssamma organ. Därför är regeringen positiv till att ett tydligare samarbetsförfarande skapas genom att det föreslagna avtalet skrivs på. Medlemsstaterna är eniga om att avtalet kan ingås.

Anf. 27 LARS OHLY (V):

Åter en kunskapsfråga: Varför är inte Estland med?

Anf. 28 Kanslirådet TOMAS BROLIN:

Jag har förstått att de har gått med på senare tid. EU-samarbetet har blivit ett sådant tryck att de inte har sett något behov av att inte vara med.

Jag vet att de under lång tid inte har varit med, men på senare tid har de tydligen gått med. Jag kan kolla den uppgiften och återkomma till dig med det.

Anf. 29 LARS OHLY (V):

Återkom gärna till hela nämnden ifall vi har fel i vårt utskick, för där står nämligen att Estland inte är med.

Anf. 30 ORDFÖRANDEN:

Jag finner att det finns stöd för regeringens ståndpunkt i ärendet men också att det efterfrågas kompletterande information på denna punkt.

Vi går till punkt 9, Övriga frågor. Det är informationspunkter.

Anf. 31 Statssekreterare INGELA BENDROT:

Ordförande! Det handlar om inkluderandet av luftfarten i EU:s utsläppshandelssystem, och det har behandlats av EU-nämnden vid ett flertal tillfällen. Under den senaste tiden har det mest handlat om den växande kritik som riktas från tredjeland mot att deras flygbolag kommer att omfattas av utsläppshandelssystemet.

Regeringen stöder fullt ut att luftfarten ska omfattas av detta system och att det gäller flygningar såväl inom som till och från EU. Regelverket ska tillämpas på samma sätt oberoende av i vilket land ett flygbolag har sin hemvist. Sverige och EU kommer fortsatt att sträva efter en global överenskommelse genom ICAO som leder till begränsningar av luftfartens klimatpåverkan.

Anf. 32 ORDFÖRANDEN:

Jag antar att informationen omfattade hela punkt 9.

Anf. 33 Statssekreterare INGELA BENDROT:

Ja.

Anf. 34 ORDFÖRANDEN:

Då tackar jag för den informationen.

Jag tackar statssekreteraren med medarbetare för att de kom hit i dag.

Innehållsförteckning

2012/13:7

26 oktober

1 § Transport, telekommunikation och energi (transport) 1

Anf. 1	ORDFÖRANDEN.....	1
Anf. 2	Statssekreterare INGELA BENDROT	1
Anf. 3	ORDFÖRANDEN.....	1
Anf. 4	Statssekreterare INGELA BENDROT	2
Anf. 5	ORDFÖRANDEN.....	2
Anf. 6	Statssekreterare INGELA BENDROT	2
Anf. 7	LARS OHLY (V)	2
Anf. 8	Statssekreterare INGELA BENDROT	3
Anf. 9	Kanslirådet TOMAS BROLIN.....	3
Anf. 10	MARIE GRANLUND (S).....	3
Anf. 11	Kanslirådet TOMAS BROLIN.....	3
Anf. 12	ORDFÖRANDEN.....	3
Anf. 13	Statssekreterare INGELA BENDROT	3
Anf. 14	JOHNNY SKALIN (SD).....	4
Anf. 15	Statssekreterare INGELA BENDROT	4
Anf. 16	JOHNNY SKALIN (SD).....	4
Anf. 17	Statssekreterare INGELA BENDROT	4
Anf. 18	Departementssekreterare BJÖRN STAFBOM.....	5
Anf. 19	JOHNNY SKALIN (SD).....	5
Anf. 20	Statssekreterare INGELA BENDROT	5
Anf. 21	Ämnesrådet KERSTI KARLSSON.....	5
Anf. 22	ORDFÖRANDEN.....	6
Anf. 23	Statssekreterare INGELA BENDROT	6
Anf. 24	LARS OHLY (V)	7
Anf. 25	ORDFÖRANDEN.....	7
Anf. 26	Statssekreterare INGELA BENDROT	7
Anf. 27	LARS OHLY (V)	7
Anf. 28	Kanslirådet TOMAS BROLIN.....	7
Anf. 29	LARS OHLY (V)	8
Anf. 30	ORDFÖRANDEN.....	8
Anf. 31	Statssekreterare INGELA BENDROT	8
Anf. 32	ORDFÖRANDEN.....	8
Anf. 33	Statssekreterare INGELA BENDROT	8
Anf. 34	ORDFÖRANDEN.....	8