

Riksdagen

Stenografiska uppteckningar

vid EU-nämndens sammanträden

2005/06:32



Stenografiska
uppteckningar
2005/06:32

Fredagen den 24 mars

1 § Transport, telekommunikationer och energi

(transport och telekommunikation)

Statsrådet Ulrica Messing

Återrapport från ministerrådsmöte den 1 och 5 december 2005

(transport och telekommunikation)

Information och samråd inför ministerrådsmöte den 27 mars 2006

Anf. 1 ORDFÖRANDEN:

God morgon! Mötet är öppnat. Vi kastar oss in på transporter, telekommunikation och energi. Vi ber infrastrukturministern komma in. Vi hälsar infrastrukturministern och hennes medarbetare välkomna. Vi börjar som vanligt med en återrapport. Varsågod!

Anf. 2 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Tack, herr ordförande! Jag skulle vilja återrapportera kort från senaste TTE-rådet, som ägde rum den 5 december 2005. Jag tänkte bara gå in på transportfrågorna, eftersom det rådsmöte som vi nu har framför oss utslutande handlar om just de frågorna.

Den stora händelsen i december var att rådet nådde en politisk överenskommelse om det tredje järnvägspaketet. En del av paketet handlar ju om marknadstillträdesdirektivet för järnvägstransporter. Sverige hade helst väntat med att öppna marknaden för internationella persontransporter för konkurrens. Vår ingång har varit att vi tycker att kommissionen borde följa upp genomförandet av andra marknadsöppningar som vi tidigare hade varit överens om. Vi upplever nämligen att det är en sak att vara överens vid sittande möte och en helt annan sak att sedan genomföra det vi har beslutat om.

Nu fick vi inte med oss de övriga medlemsländerna på den linjen, men kommissionär Barrot bekräftar åtminstone att kommissionen ska följa upp genomförandet av de liberaliseringsbeslut rörande godstransportmarknaden som vi tidigare har fattat. Rådet fattade också beslut om en deklaration om kopplingar till förordningen om kollektivtrafik på järnväg och väg. Den förordningen är nu uppe för en politisk debatt i nästa vecka. Det var vad jag tänkte säga om återkopplingen till förra mötet.

Anf. 3 ORDFÖRANDEN:

Finns det några frågor från ledamöterna? Om inte så godkänner vi återrapporten. Så går vi in på kommande ministerrådsmöte.

Anf. 4 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr ordförande. Jag vill börja med att säga att vi precis har fått en ny dagordning för rådsmötet som har presenterats av ordförandeskapet. Enda skillnaden från den tidigare dagordningen, som vi har skickat till EU-nämnden och som är kommenterad, är att det nu finns angivet en A-punktslista att godkänna och att dagordningspunkt 4, om körkortsdirektivet, har tagits bort från dagordningen. Själva A-punktslistan har inte presenterats än, och vi vet därför inte med säkerhet vilken politisk överenskommelse som ska tas upp där. Vi har dock information om att det är körkortsdirektivet, och vi vill naturligtvis bara välkomna det. Vi är alltså ganska glada över den förändringen. Jag tänkte nu inför EU-nämnden ändå utgå från den dagordning vi har skickat ut.

Anf. 5 ORDFÖRANDEN:

Det låter bra. Då börjar vi med Kollektivtrafik på järnväg och väg.

Anf. 6 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

I debatten på rådsmötet på måndag har ordförandeskapet bett oss svara på två frågor. Den första frågan gäller om vi tycker att behöriga myndigheter ska kunna direkttilldela kontrakt utan anbudsförfarande även för andra transporttjänster än långväga och regional järnvägstrafik. Jag skulle vilja föreslå, och få EU-nämndens stöd för, att svara att det system som vi har i Sverige fungerar väl och att huvudregeln är att alla trafikhuvudmän upphandlar sin trafik i konkurrens. De möjligheter till direkttilldelning förslaget ger när det gäller järnvägstrafik bör vi vara positiva till, men vi tycker inte att man behöver gå längre än förslaget när det gäller andra typer av trafik.

Vi ser också gärna att de medlemsstater som tillåter upphandling i konkurrens har möjlighet att om de vill utesluta företag från andra länder som inte har öppnat sina marknader för konkurrens. Vi tycker nämligen att vi ska ha konkurrens på lika villkor.

Den andra frågan gäller övergångsperioder för kontrakt som ingåtts före förordningens ikraftträdande. Här anser en del medlemsländer att kontrakt ska kunna upprätthållas under hela sin giltighetstid. Det finns i dag EU-länder som har kontrakt med mycket lång giltighetstid. Upp till 25 år är inte ovanligt i en del medlemsländer. Regeringen anser att de kontraktstider som anges i förslaget nu är helt tillräckliga. Det är sex år för busstrafik och åtta år för järnvägstrafik med vissa möjligheter till förlängning. Vi har sällan längre kontrakt i Sverige. Därför ser vi inte heller någon anledning att gå längre än det som kommissionen har föreslagit. Där vill vi stötta kommissionens förslag.

Anf. 7 BJÖRN HAMILTON (m):

Herr ordförande! Vi delar regeringens uppfattning och är positiva till att regeringen har den här inställningen till att överföra den svenska modellen, om vi får kalla den så, i sådana här sammanhang. Vi har ju ändå

kommit rätt långt med att öppna upp marknaden för kollektivtrafikupphandlingar och så vidare. Däremot är vi naturligtvis lite bekymrade över regeringens inställning i den trafikpolitiska propositionen om att konkurrensutsätta SJ i Sverige. Jag hoppas att det här inte innebär att vi inte driver den frågan inom EU. Vad jag har förstått vill regeringen i princip avvakta EU-beslut i den här frågan, så att inte vi går i bräsch. Men det får inte innebära att vi inte driver frågan så att EU verkligen gör något åt det här. Vår uppfattning är ju att vi vill konkurrensutsätta även den delen så fort som möjligt.

Anf. 8 KARIN THORBORG (v):

Det finns ju önskemål från många medlemsstater om att kunna direkt-tilldela sådana här järnvägstjänster. När trafikutskottet behandlade det här ur subsidiaritetsynpunkt, det gällde då tredje järnvägspaketet, tog vi upp frågan om huruvida inte detta förslag kommer i konflikt med subsidiariteten. Är det därför många länder kämpar för möjligheten att ha kvar de system som passar för dem? Jag skulle bara vilja fråga om man har diskuterat hur det här står i relation till subsidiariteten.

Sedan är det också fråga om det här med långa kontraktstider. Det kanske behövs ibland för att operatörerna ska ha möjlighet eller vilja att göra de investeringar som krävs. Alltför korta kontraktstider kan ju faktiskt bli förödande.

Anf. 9 ULF HOLM (mp):

Herr ordförande! Jag har ungefär samma invändning som Karin Thorborg, eller samma fråga, alltså om inte detta står lite i konflikt med närhetsprincipen. Ska EU verkligen bestämma om ett regelverk som påverkar så pass mycket vare sig man vill marknadsliberalisera eller inte? Jag har inget emot att det sker i Sverige, men jag vet inte om jag tycker att det är lika positivt att vi ska bestämma hur andra länder gör. Det måste på något sätt finnas en öppning där också. Det får gärna ministern utveckla.

Anf. 10 BÖRJE VESTLUND (s):

Jag vet inte om den här frågan om var uppe när vi diskuterade tredje järnvägspaketet och subsidiaritetsprincipen. Det vi framför allt diskuterade där var ju faktiskt den internationella järnvägstrafiken.

Jag vill få in två frågor. Den ena frågan är: Det finns ju faktiskt regioner, inte minst den region som vi nu sitter i, där man har haft diskussion om att *inte* upphandla kollektivtrafik. Man ska driva det här i egen regi. Den diskussionen är ju inte minst levande inom en del av kollektivtrafiken. Där menar vi i så fall att den öppningen måste finnas, att man ska kunna göra det. Detta regelverk ska inte sätta hinder i vägen för att göra det.

Att upphandla i traditionell mening är ju dessutom inte någon form av liberalisering på något sätt. Jag vet inte riktigt var man har fått det ifrån. Det är möjligen ett sätt att kunna få in fler privata aktörer, men det är knappast en liberalisering i den mening som vi normalt sett menar med liberalisering.

Sedan har vi min andra fråga: Sverige brukar i alla sammanhang lyfta fram miljöaspekterna. Finns det inte anledning för Sverige att i sin stånd-

Anf. 11 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

I fråga om Björn Hamiltons medskick är jag glad att Björn Hamilton delar den principiella inställning vi har i just den här frågan. Jag sade det inte inledningsvis, men ordförandeskapet har som mål att vi ska nå en politisk överenskommelse i juni. Det här är en första diskussion. Jag delar också den uppfattning som Björn Hamilton pekar på när det handlar om att faktiskt genomföra det vi en gång har beslutat. Det ligger lite grann i linje med det jag själv sade. Vi kommer att genomföra en avreglering när det handlar om chartertrafiken och nattågstrafiken – och också den internationella trafiken mellan länder på personsidan. Vi är väldigt måna om att de andra medlemsländerna också genomför andra avregleringar som man har fattat beslut om. Vi kommer att vara pådrivande i frågorna utifrån den aspekten.

Karin Thorborg, och likaså Börje Vestlund, är inne på frågan om allt måste upphandlas. Nej, det behöver inte vara så. Man kan mycket väl som trafikhuvudman bestämma sig för att köra trafiken i egen regi. Då behöver man inte alls upphandla. Men om man inte ska köra den i egen regi måste man upphandla i konkurrens. Det är då vi säger att man inte bara kan direkttilldela den till en annan aktör. Det är detta de här bestämmelserna handlar om. SL här i Stockholm, till exempel, kan visst köra själva. Men om de inte vill göra det måste det vara en upphandling på jämlika villkor. Det tycker vi är bra.

Det som Börje Vestlund också skickar med om miljöaspekterna är riktigt. Det är klart att det är en oerhört viktig del. Själva transportpolitiken kommer att spela en allt större roll i våra gemensamma mål om att leva upp till både Kyotoprotokoll och andra viktiga beslut som vi har tagit ställning till. Det syns också i andra frågor som kommer upp på transportministermötet att medvetenheten om detta är tydlig. Det syns också i det här perspektivet. Sedan skulle jag vilja att Kersti Karlsson hjälper mig att kommentera det som Karin Thorborg frågar om, subsidiaritetsprincipen och vilka diskussioner som varit omkring denna. Jag lämnar ordet till Kersti Karlsson.

Anf. 12 Ämnesrådet KERSTI KARLSSON:

Jo, vi har haft väldigt många diskussioner i rådet om subsidiaritet. Det här är ju en tredje omgång av förslag. Det första kom 2000. Två gånger har alltså förslaget ändrats, och just då har man tagit hänsyn till subsidiariteten. Man kan ju tycka att den lokala kollektivtrafiken är en typisk subsidiaritetsfråga.

Vi har företag som konkurrerar internationellt. Vi har till exempel Connex, som kör tunnelbanan här. I och med det har EU tyckt att det på något sätt måste finnas regler, men subsidiaritet gäller. Du kan alltid köra i egen regi. Det har bland annat kommit till. Om du däremot anlitar ett företag som konkurrerar på den europeiska marknaden måste du följa EU:s konkurrensregler. Det är därför det här finns. Men det finns möjligheter att hela tiden ta hänsyn till subsidiariteten.

Då konstaterar jag att det finns ett stöd för regeringens upplägg inför de fortsatta förhandlingarna.

Sedan är det körkort.

Anf. 14 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr ordförande! Det här är ju en fråga som EU-nämnden väl känner igen, och där jag också uppskattar det stöd som jag har fått i både fråge- och interpellationsdebatter ibland. Här är vi gemensamt måna om att det ska bli möjligt att med B-körkort köra både personbil och släpvagn med en maxvikt av 4 250 kilo. Ordförandeskapets ambition på rådsmötet förra året var ju att nå en så kallad tidig uppgörelse med Europaparlamentet, i andra läsningen.

Efter förhandlingar med Europaparlamentet har man nu förklarat sig kunna godta rådets gemensamma inriktning med några viktigare ändringar. Det gäller rätten att köra släpfordon med B-körkort. Det gäller också en del krav på A-körkort, och det gäller utbyte av existerande körkort. Jag har tidigare redogjort för nämnden vilka länder det är som har haft svårast att anamma det här direktivet. Det är naturligtvis länder som i dag inte har ett system för att byta ut sina körkort, där man ser en omfattande administration framför sig.

Ordförandeskapet har varit ambitiöst i sina överläggningar med framför allt de fem länder som har haft de största problemen. Men har också kunnat uppnå en lösning som alla utom ett land kan acceptera. Det innebär att de kan godta kompromissen med tillägget att medlemsländerna som alternativ kan välja att den administrativa giltighetstiden för A- och B-körkort kan vara 15 i stället för 10 år. Europaparlamentet verkar också kunna godta en sådan lösning.

Från svensk sida godtog vi kompromisslösningen inför rådsmötet i juni förra året, och som en utväg tycker jag också att vi kan stödja det förslag till lösning och kompromiss som ordförandeskapet nu presenterar. För vår del skulle det vara oerhört välkommet om vi nu kan fatta beslut om den här frågan på en A-punktlista.

Anf. 15 BJÖRN HAMILTON (m):

Herr ordförande! Jag ska inte upprepa våra ståndpunkter i den här frågan. Den har ju varit uppe väldigt många gånger. Jag ska ändå gratulera statsrådet till att vi har fått en höjning av släpvningsvikten, som vi har framfört i olika sammanhang. Det är vi tacksamma för.

Anf. 16 ORDFÖRANDEN:

Då konstaterar jag att det finns en majoritet för regeringens ståndpunkt.

Sedan är det Trafiksäkerhet.

Anf. 17 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

På rådsmötet kommer kommissionen att presentera halvtidsöversynen av trafiksäkerhetsprogrammet som lades fram 2003. Översynen är en redovisning av trafiksäkerhetsläget i EU. Den innehåller inte några nya förslag till åtgärder. De förslag till åtgärder som så småningom kommer

avser kommissionen att redovisa i halvtidsöversynen av vitboken om transportpolitiken. Den kommer att presenteras senare i vår. Redan nu vet vi dock att vi kan vara lite optimistiska och glädja oss åt att antalet döda generellt inom EU minskat med över 17 % de senaste fyra åren och att Sverige ligger i topp när det gäller säkerhetsarbetet.

Varken Sverige eller något annat medlemsland har gjort tillräckligt för att nå vare sig de nationella målen eller de mål som vi har satt upp gemensamt inom EU. Därför måste vi naturligtvis fortsätta med säkerhetsarbete på bred front. Det vi i Sverige arbetar hårt med både här hemma och inom EU är naturligtvis att driva en linje där vi måste använda ny teknik som en möjlighet för att nå nollvisionen och trafiksäkerhetsmålen. Jag tänker då till exempel på system för intelligent hastighetsanpassning, alltså ISA, eller alkolås.

För att lyckas med detta är vi beroende av ett samarbete inom EU eftersom en del av de här teknikersystemen ibland faktiskt kan uppfattas som handelshinder. Trafiksäkerhetsambitionerna har alltså också en industriell koppling till oss, där vi vet att svensk fordonsindustri ligger i framkant. Vi kommer att fortsätta vara offensiva i det här arbetet, och jag ser fram emot den information som kommissionen kommer att ge oss.

Anf. 18 ULF HOLM (mp):

Herr ordförande! Det är många vackra ord. Det där med att det skulle vara handelshinder förstod jag inte riktigt, men det kanske man kan utveckla i utskottet i stället för att ta det här. Vi behöver inte gå in på det.

Däremot har jag en fråga om det här med alkolås. Det står väldigt lite om det. Då kommer jag att tänka på något. Visst skickade Sverige in en ansökan i september–oktober förra året om att vi skulle få ett undantag? Har vi fått något besked i den frågan? Det är ganska viktigt att vi sätter i gång med det arbetet så snart som möjligt, och ett förhandsbesked från EU-kommissionen i den frågan skulle vara väldigt bra. Det var kanske en liten parentes, men jag tycker att man ska fokusera mer på de sakerna i den här planen.

Anf. 19 KARIN THORBORG (v):

Läser man i rapporten vilka saker som orsakar trafikdöden syns det tydligt att det verkar vara läge för insatser på åtminstone två områden. Det är trafiknykterheten och unga mäns trafikvett. Regeringen kommer att lyfta fram det här med alkolås och det här med ISA. Men de unga männens körstil, då? Där tycker jag faktiskt att vi kunde komma med ett litet inspel om att det krävs åtgärder.

Anf. 20 BÖRJE VESTLUND (s):

I trafiksäkerhetsdiskussionen kanske vi egentligen bör ta utgångspunkt i den nationella debatten, men jag tycker också att det finns anledning att göra det i denna debatt. Trafiksäkerhetsdiskussionen har ju utvecklats. En gång handlade det mycket om, låt mig kalla det, mjuka frågor. Det har alltså handlat om information, om utbildning, om barn och trafik och väldigt mycket om att man från grunden ska lära sig detta med trafiksäkerhet. Det har gått mot att det har börjat handla om väldigt många hårda och tekniska saker. Det är alkolås. Det är automatiska övervakningskameror. Det är ISA.

Frankrike har ju nått smått fantastiska resultat, men man har gjort det genom att i princip hota folk med fängelse, och väldigt ofta också kasta folk i fängelse. Bör man inte i det här sammanhanget försöka få tillbaka det till sådana saker som Barnens trafikklubb, där folk faktiskt får lära sig att uppträda. Därmed skulle man också lite grann bemöta Karin Thorborgs argumentation om det här med de unga männen. Det handlar ju mycket om att man inte har trafikvettet i ryggraden. Det kanske är där man ska börja för att få allmän acceptans för det här. Det är klart att har man alkohol i sig har man inte det. Sedan tycker jag att alkolås kanske är en av de viktigaste frågorna i alla fall. Men det är ingen tvekan om att det kommer att vara ett handelshinder om vi inte lyckas lösa detta på EU-nivå.

Anf. 21 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Jag vill bara kort säga något om alkolås och den fråga som både Ulf Holm och flera andra var inne på. Det är alldeles rätt. När kommissionär Barrot var i Sverige i höstas, och vi hade ett gemensamt program, överlämnade vi en sådan ansökan till honom. Speciella tekniska krav på till exempel fordon i ett enskilt land uppfattas i dag som ett handelshinder utifrån vår gemensamma marknad inom EU.

Vi vill naturligtvis att kraven på alkolås ska bli generella i alla nya fordon efter ett visst årtal. Men om inte alla medlemsländer delar den uppfattningen skulle vi vilja gå fram före i Sverige och säga att efter 2010, 2012, eller vad nu riksdagen bestämmer för årtal, ska vi ställa det som krav. För att lyckas med det måste vi få en möjlighet av kommissionen att vidta den åtgärden.

Jag pratade med kommissionär Barrot så sent som vecka 9, då vi hade ett informellt ministermöte i Österrike om den här frågan. Han bekräftade då att han och hans medarbetare tittar på detta. Han sade att han kanske kunde återkomma när vi ses nu på måndag. Jag hoppas att han kan göra det. Jag förväntar mig inte att han kommer att ge oss ett definitivt besked på måndag men att han ändå kan beskriva lite grann var processen ligger och hur kommissionen resonerar.

Karin Thorborg tog upp vikten av att peka på att unga mäns trafikvett är en viktig fråga att diskutera. Jag skulle generellt vilja säga att vi i Sverige har den principen att vi sätter upp tre saker som viktiga. Det första är naturligtvis själva infrastrukturen. Det andra är att använda ny teknik. Det tredje är våra egna attityder, att hålla hastigheter och vara nykter när man är ute i trafiken. Det kommer vi också att argumentera för på europeisk nivå, att alla de tre sakerna är oerhört viktiga.

Som en parentes kan jag berätta att vi har gett ett uppdrag åt Vägverket och Skolverket, för att fånga upp det som Börje Vestlund beskriver, där de nu gemensamt tar fram trafiksäkerhetsprogram för alla Sveriges förskolor, grundskolor och gymnasieskolor. I dag skiljer sig trafikundervisningen oerhört mycket åt. Det finns inget nationellt program som lärarna kan använda sig av. Vi ska nu ta fram ett sådant program. Jag skulle faktiskt önska att Anita och Televinken kom tillbaka. Det vore roligare än Cartoon Network, när man ser sina ungar framför tv:n. Vi kanske får hitta någon modern variant på det.

Anf. 22 ORDFÖRANDEN:

Den uppgiften återstår. Vi godkänner informationen. Finns det något att säga om det informella ministermötet? Finns det något att tillägga?

Anf. 23 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Nej, vi har skickat ut information om det. Jag har inget att tillägga.

Anf. 24 ORDFÖRANDEN:

Då godkänner vi också den informationen. Sedan är det inre vattenvägar.

Anf. 25 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Där, herr ordförande, hänvisar jag till det utsända materialet.

Anf. 26 ORDFÖRANDEN:

Vi godkänner informationen.

Sedan har vi Luftfart, Gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten.

Anf. 27 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Herr ordförande! Jag vill bara kort säga att vi är positiva till den utveckling som ordförandeskapet nu har arbetat med under österrikisk ledning. Redan från början har vi från svensk sida gjort klart för kommissionen och ordförandelandet att vi inte kan medverka till att anta regler på det här området som försvårar våra ambitioner för utdelning av post i Sverige. Då kan man tycka att det här ibland verkar vara olika saker, men det är det inte. Den undantagsmöjlighet som vi har i dag, enligt den gamla förordningen, måste vi få behålla.

Vi har därför jobbat aktivt för att få in sådana bestämmelser i det nya förslaget. Vi har inte lyckats med det eftersom den nya förordningen inte kommer att ha samma detaljeringsgrad som den gamla. Därför har vi fått kommissionen att göra ett uttalande som går ut på att regler om genomförande av förordningen som kan antas genom kommittébeslut inledningsvis kommer att innebära samma situation som tidigare för postflyget i Sverige. Det är vi tillfreds med.

Anf. 28 KARIN THORBORG (v):

Jag vet att det har förekommit diskussioner om hur det här skyddet ska finansieras, om det är av myndigheterna eller av aktörerna. Jag får ingen riktig klarhet när jag läser dokumenten. När det gäller sjöfartsskyddet var det ju näringen själv som fick betala. Vem ska betala för de här skyddsreglerna?

Anf. 29 ULF HOLM (mp):

Herr ordförande! Det är jättebra att kommissionen gör ett uttalande, men vilket skydd finns det lagtekniskt när det kommer till kritan? Det är en sak om det står i en förordning. Det kan man lätt peka på. Jag är bara rädd att kommissionen om något år kommer och säger: Det där var bara ett uttalande. Nu gör vi så här i stället. Nu inför vi en annan regel. Vilken

Anf. 30 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Principen är att det är näringen som ska betala de merkostnader som blir, som svar på Karin Thorborgs fråga. Det Ulf Holm pekar på är naturligtvis viktigt. Det är självklart för oss att vi måste få kommissionens uttalande protokollfört på ministermötet och inför de andra ministrarna. Det ska inte vara något muntligt löfte på kafferasten.

Anf. 31 ORDFÖRANDEN:

Då konstaterar jag att det finns en majoritet för regeringens ståndpunkt. Härnäst gäller det bildandet av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten SESAR.

Anf. 32 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Där, herr ordförande, hänvisar jag också till det utsända materialet.

Anf. 33 BJÖRN HAMILTON (m):

Herr ordförande! Det var här vi talade om flygledningssystem. Då vill jag bara höra med ministern så att inte det här förhindrar en konkurrensutsättning av våra svenska flygledningssystem. Vi har ju varit på hugget där lite grann. Vi har debatterat det flera gånger. Jag förstår att något är på väg nu från departementet. EU får ju inte lägga sordin på den utvecklingen.

Anf. 34 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Nej, det kommer man inte att göra. Den process som vi har startat i Sverige om att kunna upphandla just flygledarkontrollerna till exempel kommer att fortsätta.

Anf. 35 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar att det finns ett stöd för regeringens upplägg inför de fortsatta förhandlingarna.

Nästa punkt handlar om yttre förbindelser och avtal mellan EU och USA.

Anf. 36 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Jag ska vara mycket kortfattad. När det gäller luftfartsavtalet mellan EU och USA är det oerhört positivt att vi nu är överens om ett avtal i ett första steg. Utanför avtalet har USA åtagit sig att liberalisera reglerna för utländsk kontroll av amerikanska flygbolag. Förslaget har ännu inte slutbehandlats, men kommissionen har föreslagit att gemenskapen innan ett undertecknande av avtalet sker värderar utgången av den processen i USA.

Vi tycker att det är bra att kommissionen har kommit framåt.

Anf. 37 BÖRJE VESTLUND (s):
Vad innehåller detta avtal konkret? Det står ingenting alls om det i underlaget. Det vet vi ingenting om.

Anf. 38 ULF HOLM (mp):
Jag har ungefär samma fråga. Visst var det så att USA tidigare ställde krav på utökning av vad man kunde kontrollera och så vidare? Har EU backat i fråga om det nu, eller vad har hänt i den frågan?

Anf. 39 Statsrådet ULRICA MESSING (s):
Jag kan be Lars Österberg berätta lite mer i detalj om hur avtalet nu ser ut. Vi kan naturligtvis också skicka mer information till EU-nämnden.

Jag kan bara säga att en av de saker som har tagits upp när jag har träffat EU-nämnden tidigare har varit just miljökraven i dessa förhandlingar. Och de har kommissionen också drivit med framgång. Miljöperspektivet är väldigt tydligt i detta avtal. Det är vi glada för eftersom vi själva har den principen när det gäller luftfarten.

Men jag lämnar ordet till Lars Österberg som kan redogöra lite mer i detalj för läget.

Anf. 40 Ämnesrådet LARS ÖSTERBERG:
Det viktigaste med detta avtal får man nog säga är att avtalet löser de legala problem som föreligger i de bilaterala luftfartsavtalen med USA och som EG-domstolen konstaterade i sin dom i de så kallade *open sky*-målen för ett par år sedan. Denna legala osäkerhet försvinner i och med detta avtal.

Jag kan nämna några punkter.

I övrigt får varje EG-bolag och varje amerikanskt bolag flyga mellan varje punkt i gemenskapen och varje punkt i USA. Det finns inga begränsningar beträffande antalet flygningar som får utföras och vilken typ av flygplan som får användas. Flygningar får även ske bortom gemenskapen och bortom USA till punkter i tredjeländer.

Prissättningen är fri, och bolagen kan ingå samarbetsavtal med varandra. Avtalet förutsätter ett intensifierat samarbete när det gäller flygsäkerhet och luftfartsskydd. Avtalet förutsätter också konsultationer och samarbete när det gäller konkurrens, statsstöd, miljöfrågor och konsumentskydd.

En särskild kommitté ska tillsättas med uppgift att ha tillsyn över avtalet och främja ytterligare samarbete. Avtalet innehåller också en förpliktelse att fortsätta förhandla inom 60 dagar efter att avtalet har börjat tillämpas med sikte att uppnå ytterligare liberaliseringar.

I korthet är det så.

Anf. 41 Statsrådet ULRICA MESSING (s):
Vi kan skicka över lite mer information om avtalet till EU-nämnden.

Anf. 42 ORDFÖRANDEN:
Detta kommer ju tillbaka senare också.
Vi godkänner informationen.

Anf. 43 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Jag vill säga lite mer om detta än om det förra avtalet. Sedan länge betalar gemenskapens flygbolag mycket stora summor för rätten att få flyga över Sibirien på de flyglinjer som går till Fjärran Östern. Det är särskilda avgifter som kommer utöver de avgifter som normalt betalas för överflygningar. Det är en unik företeelse inom flyget. Det är bara över Sibirien som detta gäller. Utan dessa särskilda avgifter tillåter inte ryska myndigheter att man flyger över Sibirien.

Inget medlemsland har lyckats lösa detta problem bilateralt med Ryssland. Kommissionen har sedan en tid fört samtal med ryska myndigheter i syfte att försöka avveckla detta avgiftssystem.

Det finns ett skriftligt åtagande från rysk sida om att avgifterna ska avvecklas till år 2013. Men det har ännu inte varit möjligt att komma överens om de närmare detaljerna kring hur denna avveckling ska se ut.

Nu har kommissionen föreslagit att den får ett mandat av rådet att på medlemsstaternas vägnar förhandla med Ryssland och ingå ett avtal om att kravet på särskilda betalningar ska upphöra. Ett sådant avtal bör enligt kommissionen utgöra en förutsättning för Rysslands inträde i WTO. Syftet är att avgifterna ska vara helt avvecklade senast år 2013 och att en stegvis avveckling ska ske fram till dess.

Kommissionen har också föreslagit att rådet i anslutning här till antar ett antal rådsslutsatser. I dessa rådsslutsatser konstateras bland annat att avgiftssystemet står i strid med Chicagokonventionen, alltså FN:s konvention om civil luftfart.

Regeringen stöder förslaget till mandat för kommissionen, och jag hoppas att också EU-nämnden kan ställa sig bakom det och ett tydligt mandat för kommissionen att undanröja Rysslands försök att ständigt hänvisa dessa diskussioner till bilaterala samtal. Vår uppfattning är att vi inte kommer fram på den bilaterala vägen, utan vi vill driva denna fråga principiellt, och vi vill göra det genom EU.

Anf. 44 BJÖRN HAMILTON (m):

Det är positivt om vi nu kan bli av med dessa avgifter. Då kanske vi kan få några plan att landa på Kallax också.

Anf. 45 BÖRJE VESTLUND (s):

Det är oerhört positivt, och jag står bakom regeringens ståndpunkt.

Vi kan visserligen glädjas över avtalet med USA. Det tog ju väldigt lång tid. Jag hoppas att det inte kommer att ta lika lång tid att få fram ett avtal med Ryssland. Man kan visserligen ha sina dubier omkring detta. Men man kan ju ha som ambition att det inte ska ta lika lång tid.

Anf. 46 CARL B HAMILTON (fp):

Det som ska vara hävstången här är villkoret att Ryssland inte får gå med i WTO. Min fråga är: Hur effektivt är det? Dessa förhandlingar har ju gått i stå många gånger. Hur mycket skrämmer detta ryssarna? Hur angelägna är de att gå med i WTO?

Anf. 47 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Det är en bra fråga som Carl B Hamilton ställer. Jag tror att man får använda detta som ett av flera påtryckningsmedel. Det andra får vara det avtal som finns om att avgifterna ska vara borta 2013.

Det är oerhört svårt att säga hur lång tid dessa förhandlingar kommer att ta. Från svensk sida vore det välkommet om det gick så fort som möjligt. Därför tycker jag att det är viktigt att vi också stöttar kommissionen i detta.

Jag utesluter inte att jag får komma tillbaka till EU-nämnden vid senare tillfälle när det gäller ytterligare mandat till kommissionen eller information om hur läget ser ut.

Jag tror att just medlemskapet i WTO kan vara en del. Men jag tror inte att det är allt. Men det finns anledning för oss att göra gemensam sak här.

De EU-bolag som i dag flyger över Sibirien betalar ca 330 miljoner US-dollar per år i avgifter. Vi vet att bara SAS betalar 19 miljoner US-dollar per år för att få flyga över Sibirien. Vi vet dessutom att dessa pengar används till den ryska flygplansflottan Aeroflot. Så vi känner att detta är en viktig fråga för oss.

Anf. 48 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar att det finns en majoritet för regeringens ståndpunkt. Nästa punkt handlar om globalt system för satellitnavigering.

Anf. 49 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Här hänvisar jag till det utsända materialet.

Anf. 50 ORDFÖRANDEN:

Det finns inga frågor. Då godkänner vi informationen.

Nästa punkt handlar om översyn av strategin för hållbar utveckling.

Anf. 51 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Också här hänvisar jag till det material som vi har sänt ut till EU-nämnden.

Anf. 52 BÖRJE VESTLUND (s):

Jag har en fråga. Det står i regeringens promemoria att man vill försäkra sig om att andelen fordonsbränslen från bioenergi år 2010 ska vara 5,75 %. Men har inte den svenska ståndpunkten, i varje fall i miljørådet, varit att det ska vara 10 %? Det måste väl ändå ha blivit en felskrivning i det avseendet?

Anf. 53 ULF HOLM (mp):

Det är väldigt många fina skrivningar. Men jag saknar ändå en hel del, framför allt utifrån Göteborgstoppmötet där vi från svensk sida var väldigt pådrivande. Då lanserades det som kallas *decoupling*, alltså ett instrument för att skilja på ekonomisk bnp-tillväxt och miljöbelastning och att de inte behöver gå hand i hand utan att miljöbelastningen kanske kan bli lägre trots att man har en bnp-tillväxt. Det var någonting som

Sverige förde fram och var väldigt stolt över. Men nu ser jag ingen uppföljning av den diskussionen och hur man ska gå vidare.

Såvitt jag minns framfördes det i diskussionen att man tyckte att Tyskland ur denna aspekt skulle avveckla sina subventioner på kolkraft och så vidare.

Men det kan vara aktuellt här i Sverige också, till exempel att vi borde göra någonting åt förmånsbilarna. Det system som vi har i Sverige gynnar inte precis bilar som är bra för miljön och utveckling av sådana. Hela detta paket tycks saknas här. Men jag tycker att Sverige ska lyfta fram det igen precis som vi gjorde när Sverige var ordförandeland år 2001.

Anf. 54 KARIN THORBORG (v):

Jag hade också tänkt fråga om *decoupling*.

Men jag har en annan fråga som kanske inte riktigt hänger ihop med detta. När ska kommissionens grönbok för energi diskuteras i TTE-rådet? Den får väldigt stora konsekvenser just för transportsystemet i framtiden. Finns det några planer för hur den involveras i detta arbete när det gäller transportrådet?

Anf. 55 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Det som Börje Vestlund pekade på måste vara en felskrivning. Den svenska ståndpunkten står fast. Vi ska ändra detta.

När det gäller *decoupling*, som både Ulf Holm och Karin Thorborg pekade på, har vi fått in skrivningar i vitboken för en transportpolitik som är väldigt bra. Och den gäller fortfarande.

I övrigt kan jag säga att om vi kan förtydliga när det gäller en del av de initiativ som Sverige har tagit så har jag ingenting emot det. Utan jag tar med de synpunkter som Ulf Holm, Karin Thorborg och Börje Vestlund pekar på.

Vi har gjort en hel del saker, inte minst i fråga om den senaste justeringen av fordonsbeskattningen som ska vara en morot för konsumenterna att välja mer miljövänliga alternativ när de köper fordon. Och det är klart att det är ett sätt att stimulera marknaden för miljöbilar.

Vi ska titta på detta en gång till för att se om Sverige kan bli ännu tydligare i sin specificering av de saker som vi vill trycka på.

Karin Thorborg frågade när energiministrarna ska diskutera detta. Det vet jag inte. Det har tidigare varit uppe hos miljö- respektive jordbruks- och fiskerådet som har behandlat dessa frågor. Tanken är att allt det som behandlas på de olika ministerråden ska hänga ihop och följas åt. Men jag vet inte när detta ska diskuteras av energiministrarna.

Anf. 56 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar att det finns ett stöd för regeringens upplägg inför de fortsatta förhandlingarna.

Finns det något att säga om övriga frågor?

Anf. 57 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Jag skulle kortfattat vilja kommentera punkten 12 b som handlar om det så kallade hamndirektivet. Detta är en fråga som EU-nämnden känner

2005/06:32

24 mars

igen väl. Det senaste förslaget var uppe för omröstning i Europaparlamentet i januari i år. Parlamentet avvisade förslaget med en bred majoritet. Enligt information från ordförandeskapet till rådet har kommissionen nu beslutat sig för att dra tillbaka direktivet. Det välkomnar vi från svensk sida. Men det kommer att bli information från kommissionen.

Anf. 58 CARL B HAMILTON (fp):

Vi tycker att det är tråkigt att man inte har kunnat genomföra denna reform – en effektivisering av hamntjänster.

Anf. 59 BJÖRN HAMILTON (m):

Vi delar Folkpartiets uppfattning i denna fråga.

Anf. 60 BÖRJE VESTLUND (s):

Vi stöder helt och hållet regeringen.

Anf. 61 MATS ODELL (kd):

Varför ska just hamntjänster vara den sista bastionen där man behåller monopol och förbjuder folk att jobba? Självklart ska vi ha tillbaka ett förslag till direktiv som avreglerar detta.

Anf. 62 ORDFÖRANDEN:

Vi tackar för informationen. Vi hade inga övriga A-punkter.

Anf. 63 ULF HOLM (mp):

Jag vill bara lämna lite beröm. Allt i detta tjocka dokument är på svenska förutom ett litet utskick som vi fick i går på en och halv sida som var på engelska. Det kan man orka läsa inför ett samrådsmöte. Jag vill ge beröm för att ni har lyckats få fram svenskt underlag. Det underlättar läsningen för oss som inte sitter i transportutskottet.

Anf. 64 BJÖRN HAMILTON (m):

Jag hängde inte riktigt med. Jag har en fråga under punkten 12 c. Jag undrar vad som menas med att förbättra skyddet i försörjningskedjan för landtransporter? Vilka typer av landtransporter är det fråga om, och varför ska man på EU-nivå förbättra skyddet för detta?

Anf. 65 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

De typer av landtransporter det handlar om är sjöfart, luftfart och flygplatser. För närvarande finns det inga regler för hela den del av försörjningskedjan som sker med landtransporter i gemenskapen, och det är det man vill försöka förtydliga.

Nu tittar jag på Per Björklund. Jag var otydlig i mitt svar till Björn Hamilton.

Det nya är att man ska införa vägtransporterna i de direktiv som redan finns rörande sjöfart, luftfart och flygplatser.

Anf. 66 BJÖRN HAMILTON (m):

Men då är det väl på det sättet att tidigare har vi velat skydda persontransporter, och nu handlar det plötsligt om godstransporter, om jag har förstått det rätt.

2005/06:32

24 mars

Anf. 67 Statsrådet ULRICA MESSING (s):

Jag ger ordet till Per Björklund, som kan den här informationspunkten bättre.

Anf. 68 Ämnesrådet PER BJÖRKLUND:

Nej då. Om vi tittar på de andra direktiven har det där också varit avsikten att gå in och titta på till exempel hur containertrafiken fungerar, att man inte i den döljer sprängmedel eller annat. Men det är självklart att effekterna då kommer att rikta sig mot människor också, samtidigt som det självfallet är gods som kommer att kunna bli skadat. Men i första hand är det människor. Det har hela tiden varit den här typen av laster och gods som har varit involverade i det hela. Det här är alltså ett sätt att knyta ihop den här kedjan nu.

Anf. 69 ORDFÖRANDEN:

Vi tackar Ulrica Messing och medarbetare. Trevlig helg!

Innehållsförteckning

1 § Transport, telekommunikationer och energi	1
Anf. 1 ORDFÖRANDEN	1
Anf. 2 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	1
Anf. 3 ORDFÖRANDEN	2
Anf. 4 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	2
Anf. 5 ORDFÖRANDEN	2
Anf. 6 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	2
Anf. 7 BJÖRN HAMILTON (m).....	2
Anf. 8 KARIN THORBORG (v)	3
Anf. 9 ULF HOLM (mp).....	3
Anf. 10 BÖRJE VESTLUND (s)	3
Anf. 11 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	4
Anf. 12 Ämnesrådet KERSTI KARLSSON	4
Anf. 13 ORDFÖRANDEN	5
Anf. 14 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	5
Anf. 15 BJÖRN HAMILTON (m).....	5
Anf. 16 ORDFÖRANDEN	5
Anf. 17 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	5
Anf. 18 ULF HOLM (mp).....	6
Anf. 19 KARIN THORBORG (v)	6
Anf. 20 BÖRJE VESTLUND (s)	6
Anf. 21 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	7
Anf. 22 ORDFÖRANDEN	8
Anf. 23 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	8
Anf. 24 ORDFÖRANDEN	8
Anf. 25 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	8
Anf. 26 ORDFÖRANDEN	8
Anf. 27 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	8
Anf. 28 KARIN THORBORG (v)	8
Anf. 29 ULF HOLM (mp).....	8
Anf. 30 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	9
Anf. 31 ORDFÖRANDEN	9
Anf. 32 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	9
Anf. 33 BJÖRN HAMILTON (m).....	9
Anf. 34 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	9
Anf. 35 ORDFÖRANDEN	9
Anf. 36 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	9
Anf. 37 BÖRJE VESTLUND (s)	10
Anf. 38 ULF HOLM (mp).....	10
Anf. 39 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	10
Anf. 40 Ämnesrådet LARS ÖSTERBERG	10
Anf. 41 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	10
Anf. 42 ORDFÖRANDEN	10
Anf. 43 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	11
Anf. 44 BJÖRN HAMILTON (m).....	11
Anf. 45 BÖRJE VESTLUND (s)	11
Anf. 46 CARL B HAMILTON (fp).....	11
Anf. 47 Statsrådet ULRICA MESSING (s)	12
Anf. 48 ORDFÖRANDEN	12

Anf. 49	Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	12	2005/06:32
Anf. 50	ORDFÖRANDEN.....	12	24 mars
Anf. 51	Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	12	
Anf. 52	BÖRJE VESTLUND (s)	12	
Anf. 53	ULF HOLM (mp).....	12	
Anf. 54	KARIN THORBORG (v).....	13	
Anf. 55	Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	13	
Anf. 56	ORDFÖRANDEN.....	13	
Anf. 57	Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	13	
Anf. 58	CARL B HAMILTON (fp)	14	
Anf. 59	BJÖRN HAMILTON (m)	14	
Anf. 60	BÖRJE VESTLUND (s)	14	
Anf. 61	MATS ODELL (kd).....	14	
Anf. 62	ORDFÖRANDEN.....	14	
Anf. 63	ULF HOLM (mp).....	14	
Anf. 64	BJÖRN HAMILTON (m)	14	
Anf. 65	Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	14	
Anf. 66	BJÖRN HAMILTON (m)	15	
Anf. 67	Statsrådet ULRICA MESSING (s).....	15	
Anf. 68	Ämnesrådet PER BJÖRKLUND.....	15	
Anf. 69	ORDFÖRANDEN.....	15	