

Riksdagen

Stenografiska uppteckningar

vid EU-nämndens sammanträden

2008/09:28



Stenografiska
uppteckningar
2008/09:28

Fredagen den 27 mars

1 § Transport, telekommunikation och energi (transport och telekommunikation)

Statsrådet Åsa Torstensson

Återrapport från ministerrådsmöte den 27 november 2008

Återrapport från ministerrådsmöte den 8 och 9 december 2008

Återrapport från informellt ministermöte den 17 februari 2009

Information och samråd inför ministerrådsmöte den 30 och 31 mars 2009

Anf. 1 ORDFÖRANDEN:

Godmorgon och välkomna säger vi till nämndens ledamöter, infrastrukturminister Åsa Torstensson och hennes medarbetare.

Vi hälsar också Lisbeth Grönfeldt Bergman välkommen, ledamot från m i trafikutskottet, som är här enligt regeln som ni känner väl till att man kan ta in en expert när man behöver en sådan och inte redan har den experten i nämnden.

Jag kan anmäla att vi har haft skriftliga procedurer sedan sist – alldeles som vanligt – det vill säga A-punktslistan från förra veckan som vi avslutade i fredags kl. 14 med stöd för regeringens ståndpunkter utan några avvikande meningar.

Vi börjar med transportfrågorna och har först återrapporter. Det var länge sedan vi sågs inser man när man tittar på agendan. Här finns återrapporter från den 27 november, den 8–9 december och den 17 februari. Vi har fått underlag till flera av dem. Välkommen och varsågod, statsrådet!

Anf. 2 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Jag väljer att göra en återrapportering som kanske kan upplevas som lång eftersom jag inte har varit här på länge.

Vid novemberrådet var den stora punkten på agendan översynen av e-komregelverket. Storbritannien och Sverige lade ned sina röster och skrev en gemensam deklaration. I deklarationen tog vi upp de punkter som vi tyckte borde ha nått längre för att vi skulle acceptera en överenskommelse.

De viktigaste punkterna var följande. Harmoniseringsfrågorna. Här vill Storbritannien och Sverige gå längre än i överenskommelsen, till exempel genom att ge kommissionen ökade befogenheter att lägga in sitt veto mot regleringsmyndigheternas beslut. Vi vill också ha möjlighet till

en mer flexibel radiofrekvensanvändning och möjlighet att ta hänsyn till konkurrensintresset vid investeringar i nya nät.

Det är naturligtvis ett stort steg att lägga ned sin röst, men vi ser detta regelverk som mycket viktigt. Det ska gälla i många år. Vi behöver därför ta ett steg till och förbättra konkurrensen på telekommarknaden.

Rådet lyckades enas om en allmän inriktning rörande förordningen om internationell roaming. Förslaget innebär att förordningen ska gälla i ytterligare tre år och att även sms, mms och datatrafik ska omfattas av regleringen. För dataroaming regleras bara grossistpriserna.

Rådet diskuterade USO-tjänster i allmänna termer. Inte vare sig kommissionen eller medlemsstaterna tror att tiden är mogen för att betrakta bredband som en samhällsomfattande tjänst.

Slutligen antog rådet rådsslutsatser rörande kommissionens meddelande om framtida nätverk och Internet.

Anf. 3 SUSANNE EBERSTEIN (s):

Tack för återrapporteringen! Jag funderar över att vi inte får otvättade rapporter. Det skulle vara viktigt att få veta vilka länder som säger vad och att det inte bara står "XX". Vi är vana vid att hantera hemliga handlingar och utrikespolitiska situationer. Det kanske ministern kan fundera lite grann över.

Anf. 4 ORDFÖRANDEN:

Materialet som skickas ut blir offentliga handlingar. I dem måste man ibland behålla hemligheter om enskilda länder. Men jag delar vice ordförandens uppfattning att material som sänds till nämnden kan innehålla, och bör innehålla, även hemlig information. Då behandlar vi det därefter. Sedan går det utmärkt att ställa frågor på nämnden om till exempel enskilda länder, personer och annat.

Anf. 5 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Vi tar till oss kommentaren och ser över våra rutiner.

Anf. 6 MARYAM YAZDANFAR (s):

Ordförande! Det gäller punkt nr 5 om bredband i återrapporten för den 27 november. Där står det att Sverige har sagt att inte alla kommer att kunna garanteras bredband av marknaden till rimliga priser. Så är det, och det har även Post- och telestyrelsen sagt.

Sedan står det att det behövs en analys av statens roll i sammanhanget. Vi från Socialdemokraterna undrar om det inte varit en sådan analys. Det har varit en bredbandsutredning och även propåer från Post- och telestyrelsen. Vad menade statsrådet när statsrådet sade att det behövs en sådan analys?

Anf. 7 AGNETA LUNDBERG (s):

Det gäller punkten 3. Vi skulle vilja veta hur långt man har kommit med förhandlingarna i Europaparlamentet vad avser EU-regelverket för elektroniskt kommunikationsnät och kommunikationstjänster.

Anf. 8 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Jag börjar med frågan om analys av statens roll. Min kommentar är att det ständigt behövs en analys, om jag ser utifrån det svenska perspektivet, när staten har en roll att aktivt vara medfinansierare eller när marknaden själv sköter en utbyggnad av bredband. Det är alltid fråga om en gränsdragning när offentliga medel kan störa marknadens egna incitament att göra en utbyggnad. Det var av den anledningen som jag har haft den kommentaren.

Jag måste få hjälp med punkt 3. Jag återkommer i slutet av återrapporteringen. Då går jag över till senaste transportministerrådet den 8 och 9 december. Där beslöts om en teknisk överenskommelse om de fyra rättsakterna i paketet rörande ett gemensamt europeiskt luftrum. Rådet nådde också en partiell allmän inriktning om förordningar om flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster. Förhandlingarna har sedan dess fortsatt, och en överenskommelse med parlamentet är nu klar.

Jag kan återkomma till dessa rättsakter. De är upptagna under Övriga frågor vid det kommande rådsmötet.

Fransmännen hade som mål att nå en allmän inriktning om det så kallade Eurovinjettdirektivet. Detta visade sig vara en alltför svår uppgift, och därför lämnade ordföranden bara en lägesrapport vid TTE i december. Även denna fråga återkommer jag till eftersom den finns på dagordningen för kommande möte.

Ordföranden lyckades inte ro i land någon överenskommelse om direktivet om att underlätta gränsöverskridande uppföljning av trafikförseelser. Det lämnades i stället en lägesrapport.

Slutligen kan jag nämna att en kompletterande resolution om införande av en europeisk datacentral för långväga spårning och identifiering av fartyg antogs enhälligt. Resolutionen innehöll bland annat principer för tredjeländers deltagande i EU-centralen.

Anf. 9 ORDFÖRANDEN:

Vi tackar för informationen från rådsmötet den 8–9 december och lägger återrapporten till handlingarna.

Sedan har vi frågan om återrapport från informellt ministermöte den 17 februari.

Anf. 10 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Konferensen ägde rum under en halv dag och hade mer formen av ett seminarium än ett forum för att kunna föra diskussionen framåt i rådsrelaterade frågor.

På lunchen hade vi dock ett samtal om aktuella förhandlingsfrågor i telekompaketet utan att det blev några direkta resultat.

På konferensen fick vi höra tre intressanta talare som representerade branschen och företagen på området. Talen och den efterkommande diskussionen rörde en mängd olika frågor om hur man kan göra för att få mer bredband i Europa, om tillträde till Internet för användare kontra företag och hur vi kan främja investeringar genom incitament och förutsebarhet. Dessa tal och kommentarer från medlemsländerna avspeglade alla de olika positionerna i förhandlingarna om telekompaketet utan att för den delen föra saker och ting framåt.

Kommissionär Reding framhöll att IT kan främja tillväxt om vi använder verktyget maximalt, att telekomsektorn fortsätter att växa trots krisen och klarar krisen bättre än andra branscher trots dyrare lån. Dessa frågor återkommer vi till inför det kommande rådsmöte vi strax ska diskutera.

Anf. 11 ORDFÖRANDEN:

Då tackar vi för informationen.

Finns det någon kompletterande information om ministerrådsmötet den 27 november i den fråga som Agneta Lundberg ställde?

Anf. 12 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Vi har fått in en ”springare”. Frågan gällde hur långt parlamentet har kommit.

Anf. 13 Kanslirådet PERNILLA SKANTZE:

Får jag be att frågan upprepas? Jag satt utanför och hörde inte riktigt.

Anf. 14 AGNETA LUNDBERG (s):

Hur långt har man kommit med förhandlingarna med Europaparlamentet vad avser EU:s regelverk för elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster?

Anf. 15 Kanslirådet PERNILLA SKANTZE:

De pågår just nu. Det pågår triloger för att lösa det hela till slutet av maj när parlamentet slutligen ska rösta. Det pågår arbete dagligen, och det råder en förhoppning om att det ska ros i land under nuvarande ordförandeskap.

Anf. 16 AGNETA LUNDBERG (s):

Får jag be att du förklarar ”triloger” för mig?

Anf. 17 Kanslirådet PERNILLA SKANTZE:

Triloger är diskussioner mellan ordförandeskapets, kommissionens och parlamentets representanter.

Anf. 18 ORDFÖRANDEN:

Vi kan därmed lägga återrapporten från ministerrådet den 27 november till handlingarna.

Vi går vidare till information och samråd inför det kommande rådsmötet den 30–31 mars. Jag får anmäla att Näringsdepartementet informerade trafikutskottet den 19 mars angående dagordningspunkterna 9 och 10 samt att Åsa Torstensson själv informerade trafikutskottet nu i tisdags om frågorna på dagordningen men med särskild inriktning på dagordningspunkterna 3, 4, 5, 9, 10 och 13.

Jag brukar anmäla om det har varit överläggningar i några frågor. Jag kan meddela att det inte har varit det. Annars brukar jag säga det när vi kommer till respektive punkt.

Det var länge sedan statsrådet var här. Sedan dess har vi ändrat våra rutiner vad gäller A-punkter. Regeringskansliet känner till detta väl, men

jag säger det igen så att alla vet: Besluten om A-punktslistan ligger numera utanför nämndens sammanträden och görs i skriftlig procedur med avslut senast kl. 14.00 på fredagar. Däremot går det bra att i slutet av samrådet med statsrådet ställa frågor på de A-punkter som berör det aktuella statsrådet. Det finns en handfull, om man är särskilt intresserad av dem. Ett sådant tillfälle kommer alltså att ges, men först när vi är klara med beslutspunkterna.

Den första beslutspunkten är nr 3, nämligen riktlinjedebatt angående Eurovinjett. I den frågan informerades nämnden senast den 5 december. Nu förväntas som sagt en lägesrapport och därefter en riktlinjedebatt. Det innebär för nämndens och riksdagens del att vi prövar regeringens inriktning i fortsatta förhandlingar, men just i förhandlingsuppläggsform och inte knivskarpt.

Anf. 19 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Precis som ordföranden sade har jag tidigare informerat inför TTE-rådsmötet i december om detta. Då berättade jag att det franska ordförandeskapet arbetade för ett beslut om allmän inriktning vid rådsmötet, men det lyckades man inte med. Det blev en presentation av en lägesrapport vid mötet.

Det tjeckiska ordförandeskapet har arbetat vidare med frågan under våren, men i ett betydligt lugnare tempo än fransmännen. Några större framsteg har inte gjorts. Det finns fortfarande många frågor där medlemsländerna inte har kunnat enas. Avgiftskomponenten för trängsel är fortfarande den mest kontroversiella delen av förslaget.

Parallellt med behandlingen i rådet har Europaparlamentet röstat i första läsningen. Det skedde så sent som den 11 mars. Det mesta tyder på att förhandlingarna mellan rådet och parlamentet kommer att bli svåra.

Vid rådsmötet den 30 mars kommer en ny lägesrapport att presenteras. Det tjeckiska ordförandeskapet kommer också att inbjuda till en policydebatt. Debatten kommer att fokusera på medlemsstaternas syn på internaliserande avgifter i ljuset av det ekonomiska läget samt på hur medlemsstaterna utifrån detta ser på ändringen av Eurovinjettdirektivet. Särskilt fokus kommer att ägnas åt medlemsstaternas syn på möjliga kompromisslösningar för trängselkomponenten.

I debatten har jag tänkt framföra att Sverige stöder principen om internalisering av externa kostnader och att vi ser positivt på att en diskussion om ekonomiska styrmedel på transportområdet förs på EU-nivå. Samtidigt hade vi önskat att kommissionens strategi för grönare transporter hade varit mer visionär och haft ett tydligare trafikslagsövergripande perspektiv. Det är viktigt att styra utvecklingen i riktning mot ett väl fungerande och hållbart transportsystem där alla trafikslag utnyttjas på ett effektivt och miljömässigt hållbart sätt.

Jag har tänkt poängtera att internalisering av externa kostnader är en fråga som måste ses på längre sikt. Att vi just nu befinner oss i en ekonomisk kris är i sig inget argument emot att gå vidare i diskussionen om internalisering av externa kostnader.

När det gäller själva ändringen av Eurovinjettdirektivet har jag tänkt säga att Sverige i princip inte är emot förändringar av regelverket för att möjliggöra för alla medlemsstater att fullt ut internalisera sina externa kostnader. Regeringens bedömning är alltså att det för Sveriges del finns

ett rimligt utrymme redan med nuvarande direktiv. Sverige är glest befolkad och har ett stort vägnät vilket ger ett stort utrymme med nuvarande regler.

Jag har också tänkt poängtera att Sverige har en mycket flexibel inställning när det gäller den kontroversiella trängselkomponenten. Nästan hälften av medlemsstaterna har hittills varit helt avvisande till trängselkomponenten. Samtidigt menar förespråkarna att det är nödvändigt för att det ska vara lönt att ändra direktivet.

Som jag berättade för EU-nämnden inför förra möte i TTE-rådet har Sverige i förhandlingarna förespråkade en kompromisslösning i trängseldelen. Vår kompromisslinje har varit att tillåta trängselkomponenten, men bara under vissa villkor som säkrar att den används i ett seriöst styrningssyfte och inte bara som finansieringskälla.

Det är för övrigt den linje som både det franska och nu det tjeckiska ordförandeskapet har drivit. De villkor som har diskuterats mest är krav på en handlingsplan och icke-diskriminering av lastbilar i förhållande till andra typer av fordon.

På rådsmötet har jag tänkt säga att vi även är öppna för andra kompromisslösningar. Det gäller också lösningen att inte tillåta någon trängselkomponent om det skulle visa sig vara den mest framgångsrika lösningen i rådet.

Som jag redan har berättat för EU-nämnden ser regeringen tre principiella problem med kommissionens förslag. Det gäller valet av rättslig grund, kravet på öronmärkning av avgiftsintäkter och utvidgning av direktivets geografiska tillämpningsområde.

Öronmärkning av skatteintäkter strider mot de svenska budgetprinciperna. Regeringen kan därför inte acceptera krav på öronmärkning. Däremot kan regeringen acceptera den del av ordförandeskapets förslag som innebär krav på medlemsstaterna att rapportera om användning av intäkterna från trängselkomponenter, till exempel i en handlingsplan.

När det gäller det geografiska tillämpningsområdet handlar regeringens tveksamhet om möjligheten att utforma infrastrukturfinansierade vägavgifter. En möjlig ny kompromisslösning skulle kunna vara att behålla nuvarande tillämpningsområde för infrastrukturavgiften medan tillämpningsområdet för den nya avgiften för externa kostnader bestäms till hela vägnätet. Den idén tänker jag testa på mina ministerkolleger.

Återstår då valet av rättslig grund. Det har länge varit en svår fråga för Sverige eftersom vi ser detta som en skattefråga. När rådet enades om den gemensamma ståndpunkten om den förra användningen av Eurovinjettdirektivet i april 2005 lämnade Sverige ett särskilt uttalande till protokollet. Innebörden var att Sverige ifrågasätter valet av artikel 71 i EG-fördraget som enda rättsliga grund och att det faktum att Sverige röstade ja till den gemensamma ståndpunkten inte påverkade Sveriges inställning i liknande lagstiftningsfrågor.

Hur vi ska hantera frågan den här gången måste vi ta slutlig ställning till när vi hamnar i ett skarpt läge. Det handlar naturligtvis om att väga våra nationella intressen mot att genomföra ordförandeskapsuppdraget på ett acceptabelt sätt.

Tack så mycket för det! Jag tackar särskilt för en utförlig beskrivning av ståndpunkterna med tanke på att materialet i början av veckan inte innehöll lika mycket.

Jag vill ställa en fråga. Det är nämligen första gången vi träffar regeringen sedan den tjeckiska regeringen avgick. I ett sådant läge blir det särskilt viktigt att höra regeringens bedömning av hur det tjeckiska ordförandeskapet nu fungerar. Det är en stor fråga, som jag inte begär att Åsa Torstensson ska svara på helt själv – det kan väl ingen. Men hur tror statsrådet att det nuvarande politiska läget i Tjeckien påverkar rådsarbetet under de kommande veckorna? Står det stilla nu? Hamnar allting i vårt knä? Vad är statsrådets bedömning av läget i dag? Det är naturligtvis en allmän fråga som berör hela rådet.

Jag ska också säga att skatteutskottet är medansvarigt i frågan men det har, såvitt vi vet, inte överlagts i densamma.

Anf. 21 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Jag kan bara göra en reflexion. Jag ska naturligtvis tala med och ha överläggningar med mina tjeckiska kolleger på måndag och tisdag. Anledningen är att vi som kommande ordförandeland har nära samtal och följer de områden som vi ser är mer problematiska än andra just för att vi själva ska kunna ha en beredskap. Vi gör det inte för att störa utan snarare för att stötta och skapa bra förutsättningar för att nuvarande ordförandeskaps ambitioner också ska kunna slutföras.

Det interna läget i Tjeckien med den tjeckiska regeringen är sådant att det skapar ett antal frågor. Det är dessa diskussioner jag vill ta upp med mina kolleger. Jag kan återkomma till nämnden om dem med tanke på de samtal som jag förväntar mig att jag ska kunna ha just med anledning av den uppkomna situationen och de frågor som ordföranden ställer om detta.

Anf. 22 ORDFÖRANDEN:

Vi får återkomma till det. Kanslichefen skickade också ut en ambassadrappport från Prag i dag på morgonen. Det lär komma fler sådana.

Anf. 23 PER BOLUND (mp):

Fru ordförande! Jag måste säga att vi oroas av regeringens hållning i de här frågorna. Vi håller inte med om grundprinciperna. Vi tycker att det är självklart att man måste ha med en trängselkomponent. Man säger att man är för internalisering av externa kostnader – en syn som vi absolut delar – men då måste man också ta med de viktiga aspekterna. Trängsel är en av de viktigaste aspekterna just när det gäller externa kostnader för trafiken. Vi tycker inte att de här hållningarna går ihop, och därför tycker vi att Sveriges regering borde stödja att man tydligt tar in en trängselkomponent i avgifterna.

Detta är kanske särskilt viktigt för oss i Sverige, som faktiskt har infört trängselavgifter i vår huvudstad och sett vilka enormt positiva effekter det har fått. Vi har nu en enig politisk hållning där vi är för trängselavgifter i Stockholm. Vad jag förstår står alla partier bakom detta. Vi tycker därför att det borde manifesteras även i Sveriges hållning inom Europapolitiken att vi tycker att det är en bra lösning att ta ut avgifter på

trafiken för att minska trängseln. Vi skulle verkligen vilja att regeringens hållning var tydligare på den punkten och att det inte fanns några tveksamheter.

Vi oroas också mycket av Sveriges hållning när det gäller den principiella grunden. Detta hänger ihop med synen på internalisering av externa kostnader. Vi tycker att det är en konstig hållning att säga att man inte vill ha avgifterna finansierande, utan att de ska vara styrande, men att man ändå vill ha över frågan till finansministrarna från de ministrar som är transportansvariga och som borde ha specialkompetens just när det gäller trafikens effekter. Även där tycker vi att det finns en oklarhet i regeringens hållning som vi anser är olycklig.

Eftersom ministern sade att Tjeckiens ordförandeskap arbetar långsamt med frågan finns det stor möjlighet eller risk – hur man nu ser på det – att den hamnar i Sveriges knä och att vi kommer att få hantera den. Jag vill höra lite grann vilken beredskap regeringen har för det och hur man avser att arbeta med frågan om vi skulle få den under vårt ordförandeskap.

Anf. 24 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Det är mycket riktigt så som Per Bolund säger; vi har erfarenhet i Sverige. Men först och främst är detta en fråga som är ganska svår att nå framgång med. Som jag beskrev är det många medlemsstater som är starkt emot detta.

Jag vill också ytterligare förtydliga att den trängselkomponent som i dag ligger som förslag i många sammanhang kan ha karaktären av finansieringskälla utan att man för den skull vidtar åtgärder för att styra bort från eller minska trängselsituationen. Det är det som vi har förtydligat.

Jag beskrev tydligt Eurovinjetten med anledning av det som har inträffat och det tjeckiska ordförandeskapets situation. Vi stöder och stöttar det innevarande ordförandeskapet för att de ska kunna slutföra sina ambitioner med detta arbete. Det är det arbetssätt vi använder oss av. När vi kommer i ett läge där vi vet vart Eurovinjettärendet tar vägen träder vi in och förtydligar Sveriges agerande och hantering av detta. Jag tror att det är oerhört viktigt att vi har respekt för ordförandeskapets egen handlingsplan i ärendet och att vi stöttar dem i fullföljandet av detta.

Anf. 25 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m):

Fru ordförande! När man dels läser återrapporten, dels hör redovisningen får man en känsla av att det finns många spridda uppfattningar. Har vi några vänner, så att säga, bland andra länder som har uppdragat sig i våra hjärtefrågor eller är vi ganska isolerade i våra uppfattningar?

Sannolikheten att detta hamnar i knäet på oss under ordförandeskapet är väl ganska stor. Vad gör ministern för bedömning?

Anf. 26 EVA OLOFSSON (v):

Jag delar Miljöpartiets syn att det är väldigt viktigt att vi får med en trängselkomponent. Ministern tog upp att det var viktigt att man inte, trots att vi är inne i en finanskris, låter bli att titta på de här frågorna, att lastbilstrafikens externa kostnader så att säga internaliseras. Det är väldigt viktigt att vi får en kilometerskatt i det här systemet.

Jag vill fråga ministern hur hon ser på möjligheterna när det gäller den här diskussionen i krisen. Kommer det att vara väldigt svårt att komma fram? I och med att det här påverkar klimatfrågorna får det inte stoppas av den ekonomiska krisen. Det är som sagt väldigt viktigt att vi får med en trängselkomponent.

Anf. 27 BÖRJE VESTLUND (s):

Jag instämmer: Det är viktigt att få med en trängselkomponent. Men jag tycker att det resoneras på ett ganska konstigt sätt. Visst tycker vi att trängselkomponenten är viktig men är beredda att avstå den på grund av andra länders inställning. Det är väl bra om man för fram Sveriges linje. Som jag uppfattar det finns det en bred enighet i Sveriges riksdag om att trängselkomponenten ska finnas med.

Jag vill markera att vi från vårt håll tycker att det är bra om man vidhåller att detta är en skattefråga. Vi måste ha respekt för vår grundlag så länge vi inte har ändrat i grundlagen, även om en ändring är på väg om nu Grundlagsutredningen kommer att föreslå att det här ska bli någonting helt annat i framtiden. Men så länge vi har det kvar i vår grundlag måste vi ha respekt för grundlagen. Naturligtvis kan vi ha olika uppfattningar. Jag har också motionerat om att det inte ska vara trängselskatt utan trängselavgift. Men nu har vi det i vår grundlag, och vi måste ha respekt för grundlagen.

Anf. 28 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Till Bengt-Anders Johansson när det gäller ett antal problemområden kontra Sveriges relation till andra länder vill jag säga att det finns ett mycket starkt motstånd mot trängselkomponenten från andra medlemsländer. Vad jag förtydligar i min ingång är att man från ordförandeskapet ska försöka hitta en kompromiss och att vi är öppna för att hitta en kompromiss utifrån trängselkomponenten. Grunden för trängselkomponenten, som den är formerad i dag, är att minskade satsningar på kapacitet på vägar med trängsel för att lösa trängselsituationen ger möjlighet att ta ut en högre trängselskatt. Det blir en rent fiskal fråga. Då blir det en ganska bakvänd trängselavgift.

Öronmärkningen har vi poängterat under hela hanteringen av Eurovinjettsystemet, som ju inte tar hänsyn till olika länders budgetprinciper. Där är vi inte ensamma, men det är inte så många som har samma åsikter som vi.

Vad gäller öronmärkningen är det sju länder som har samma synpunkt som Sverige, och när det gäller den rättsliga grunden är det nio länder. Där skiljer det sig alltså något.

Hur löd den sista frågan?

Anf. 29 EVA OLOFSSON (v):

Ministern sade att det var viktigt att fortsätta med de här frågorna även om det var ekonomisk kris men att det skulle ta lite längre tid. Jag vill gärna veta ministrarnas bedömning av hur möjligheterna ser ut från de andra länderna att driva på frågan trots krisen. Den är viktig ur miljösynpunkt.

Anf. 30 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Frågan är i allra högsta grad befogad eftersom det med anledning av den har blivit en ny ingång i diskussionen om Eurovinjettförslaget som hanteras i samband med finanskrisen. Det är därför vi får en annan diskussion under det kommande mötet. Själv kommer jag att vara mycket noga med att poängtera att krisen alltid är begränsad i fråga om tidsperiod, medan klimatutmaningen är den långa och största utmaningen, och därför måste vi vidta åtgärder.

Anf. 31 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m):

Min andra fråga var vad ministrarnas bedömning är av att detta hamnar i knäet på oss under ordförandeskapet. Vad jag är ute efter är att försöka få en uppfattning om möjligheten att få detta avslutat ganska snabbt. Eller ska vi av taktiska skäl låta det glida över till nästa sexmånadersperiod eftersom det är en knivig fråga?

Anf. 32 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Det är lättare för mig att svara på den frågan efter rådmötet när jag har hört andra länders synpunkter på Eurovinjettförslagen, såsom de föreligger i dag. Jag tror att det är det som ordförandeskapet är ute efter för att kunna avgöra vilken kraft man ska lägga på Eurovinjettdirektivet och kunna knyta ihop detta. Det kan jag återkomma till vid återrapporteringen.

Anf. 33 KRISTER HAMMARBERGH (m):

Tack för redovisningen! När man normalt inte jobbar med de här frågorna är det viktigt att kunna tränga in i dem. Jag skulle därför vilja be, på grund av min egen okunskap, ministern att utveckla lite mer uttrycket att "poängtera vikten av trafikslagsövergripande perspektiv".

Anf. 34 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

När vi pratar om Eurovinjett och trängselskatt har vi fokus på flaskhalsar på väg. Vi hade sett fram emot och kommer själva att under ordförandeskapet öppna för en diskussion och en debatt om att hitta mer långsiktiga angreppssätt på hela transportsystemet i Europa. Vi måste se att alla länder i Europa har behov av alla transportslag. Därför måste det finnas strukturer och transportkorridorer, kombinationer mellan väg och järnväg, järnväg och sjöfart, väg och sjöfart och med flyget för att få ett helhetsgrepp på klimatfrågan och hitta energieffektivitet inom transportområdet. Transportsektorn utgör en oerhört stor utmaning i det samlade klimatuppdrag som EU arbetar med.

Anf. 35 ORDFÖRANDE:

Jag har en fråga om trängselskatt, utan någon som helst ambition att förlänga den här debatten. Men jag undrar lite över det politiska läget i andra länder. Statsrådet säger att andra länder inte heller, som jag uppfattar det, gillar till exempel trängselskatt. Hur många är de andra och ungefär vilka?

Jag tackar för redogörelsen om öronmärkningen och den rättsliga grunden. Är det ett liknande läge vad gäller trängselkomponenten? Eller

hur ser det ut? I underlagen står det att "some member states" är lite rädda och "others" tycker något annat. Det ger ingen större ledning för oss för att förstå det politiska läget.

2008/09:28

27 mars

Anf. 36 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Det är tolv länder som är emot trängselkomponenten.

Anf. 37 ORDFÖRANDEN:

Jag finner att vi har stöd för regeringens här redogjorda upplägg inför fortsatta förhandlingar i denna fråga, men jag antar att vi får avvikande meningar från mp och v. Då noterar vi det.

Vi går vidare till punkt 4 om allmän riktlinje om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete. Den frågan är rent tekniskt ny i nämnden. Det är första gången vi behandlar den. Vi går rakt på beslut inför en eventuell förstaläsningsöverenskommelse i Europaparlamentet, om jag har förstått det rätt.

Anf. 38 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Vid rådsmötet på måndagen förväntas vi uppnå en allmän inriktning om kommissionens föreslagna ändringar av vägarbets-tidsdirektivet. Det är ett direktiv som innehåller minimiregler för arbets-tidens förläggning för mobila arbetstagare, det vill säga yrkesförare.

Kommissionens förslag syftar bland annat till att förtydliga definitionen av mobila arbetstagare och därmed att förtydliga vilka arbetstagare som omfattas av direktivet.

Den stora stötestenen har visat sig bli frågan om egenföretagande förare ska omfattas av direktivet. Oenigheten har lett fram till en kompromiss som syftar till att tillmötesgå de länder som vill att även egenföretagare ska omfattas. Kompromissen innebär i korthet att det blir upp till den enskilda medlemsstaten om den vill låta direktivets regler gälla egenföretagare eller inte.

Regeringen är positiv till kompromissförslaget, som inte tvingar oss att låta direktivets regler omfatta egenföretagande förare. Detta hade inneburit att denna grupp småföretagare hade ålagts en onödig administrativ börda som varit artfrämmande för egenföretagare i vilken bransch som helst.

Anf. 39 LARS LILJA (s):

Tack för redogörelsen! Den var ganska kortfattad i en, som jag tycker, ganska viktig fråga.

Det är ett antal punkter som behandlas här. Vi socialdemokrater är helt överens om att man bör se över och försöka hantera vad som menas med nattarbete. Hur vi ska hantera egenföretagare respektive anställda inom åkeribranschen är däremot en knepig fråga.

Jag inbillar mig att det handlar om både arbetstidsbestämmelser, det vill säga skydd för arbetstagarna, och rimligtvis också om trafiksäkerhet. Jag vet inte om det skulle vara trevligare att bli påkörd av en sovande egenföretagare än av en sovande anställd lastbilsförare. Det är väl ungefär samma sak. Från den synpunkten vore det alldeles självklart att det

ska vara samma regler för alla som jobbar på vägen, oavsett om man är egenföretagare eller anställd. Det är den ena funderingen jag har.

Den andra gäller lastbilstransporterna. Vi vet att det finns en del problem med lastbilstransporterna, speciellt de internationella transporterna. Man kör för fort, man följer inte arbetstidsbestämmelserna. Skulle man ha olika bestämmelser beroende på om man är egenföretagare eller åkare skulle det bli ännu svårare att kontrollera detta. Vad gäller till exempel för en egenföretagare som kör sin bil i Sverige? Vilka övertidsbestämmelser gäller? Hur ska man kunna kontrollera om det är en egenföretagare eller anställd?

Jag ser oerhörda komplikationer med det här förslaget. Att man skulle få välja känns för mig helt främmande. Om regeringen har den synpunkten att det ska bli fritt att välja kommer vi socialdemokrater att anmäla avvikande mening på just den punkten.

Anf. 40 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Jag vill förtydliga att vi hade en gedigen genomgång i trafikutskottet med anledning av de här frågorna.

Vad gäller trafiksäkerhetsfrågorna, kör- och vilotiderna, är det en EU-förordning om harmonisering av viss sociallagstiftning och där inbegrips kör- och vilotiderna. De gäller också egenföretagarna och därmed det som det frågades om. Det är likvärdiga bedömningar.

Beträffande egenföretagare gäller nationell lagstiftning i Sverige för egenföretagare och andra företagare lika väl som i fråga om övriga transporter.

Regeringen har varit noga med anledning av att detta är ett direktiv som i dag är tillämpligt på arbetstagare och skrivet på det sättet att det från och med den 23 mars också skulle inkludera egenföretagare.

Men kommissionen hade i uppgift att också göra en analys av detta direktiv som antogs 2002 just när det gäller konsekvenserna för egenföretagarna. Det är med anledning av den analysen som kommissionen nu har funnit att det inte finns tillräckliga skäl att inkludera egenföretagare i detta direktiv. Det ställer regeringen sig bakom eftersom vi inte anser att vi ska tillföra egenföretagarna ytterligare administrativt krångel och regelkrångel.

Anf. 41 ORDFÖRANDEN:

Det är mycket riktigt så att trafikutskottet informerades i denna fråga i går, apropå vad statsrådet sade om det. Men överläggningar har inte skett vare sig i trafikutskottet eller i arbetsmarknadsutskottet, utan detta är första tillfället, tyvärr kan man tycka, som Sveriges riksdag samråder i frågan.

Anf. 42 LARS LILJA (s):

Vilka arbetstidsbestämmelser är det vi pratar om nu? Det verkar som om vi pratar om två skilda arbetstidsbestämmelser. Statsrådet hänvisar till några arbetstidsbestämmelser som gäller för folk som transporterar saker på väg. Men här verkar vi helt plötsligt prata om andra arbetstidsbestämmelser. Trafiksäkerheten är helt plötsligt inte intressant. Jag måste säga att jag inte förstår det här. Men det är kanske för att jag sitter i arbetsmarknadsutskottet, och där behandlar vi inte arbetstidsbestämmelser-

na på väg, utan de behandlas i trafikutskottet av någon anledning som jag inte riktigt känner till.

Men, som sagt, jag förstår inte detta. Finns det två slags regelverk? Oavsett om det finns två slags regelverk, vad är i så fall skillnaden? Är det så att jag som egenföretagare som jobbar med transporter på väg får arbeta mer än en som är anställd? Är det detta som är skillnaden? Jag skulle vilja ha ett förtydligande eftersom jag tycker att det verkar jätteviktigt.

Anf. 43 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Frågeställaren kom in på trafiksäkerhet med anledning av kör- och vilotsregler. De gäller egenföretagare. Det var det som var frågeställningen kopplat till om vi nu skulle sänka trafiksäkerhetskraven för egenföretagare genom att vi inte gick vidare med direktivet. Dessa regelsystem finns i EU-förordning 561 från 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

Anf. 44 PER BOLUND (mp):

Vi delar i stor utsträckning Socialdemokraternas syn i denna fråga.

Jag har en annan fråga som gäller olika transportslag och olika regelverk. För oss är det oerhört väsentligt att man inte har regelverk som diskriminerar eller som gör skillnad mellan olika transportslag, till exempel väg och järnväg.

Vi har nyligen fått ett nytt regelverk som gäller just arbetstider för järnvägspersonal som bland annat handlar om regler för övernattning och nattarbetstid. Jag skulle gärna vilja veta om det innebär att man nu kommer att ha samma regelverk för vägtransporter som för järnvägstransporter, eller kommer det att fortsätta att vara en skillnad mellan dem som arbetar inom de olika sektorerna?

Anf. 45 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Jag överlämnar ordet till Per Björklund med anledning av jämförelserna med järnvägsarbetstiderna.

Anf. 46 Ämnesrådet PER BJÖRKLUND:

Det finns inte någon absolut likhet. Det beror på att det är skillnader mellan förhållandena i transportslagen. Det är alltså inte något mål med denna lagstiftning att göra en totalharmonisering.

Anf. 47 ERIK A ERIKSSON (c):

Jag tackar ministern för redogörelsen av ärendet. Jag kan, liksom en annan ledamot här, tycka att det kan kännas lite rörigt vid en första anblick om man inte är ledamot av trafikutskottet. Men jag tycker ändå att ståndpunkten är rimlig om vi ser på den faktiska situationen i Sverige där vi riskerar att få en fordonsflotta som blir utskeppad och får allt fler utländska arbetstagare både i svenska företag och i utländska företag vilkas fordon befinner sig på våra vägar. Jag tror att det finns en vettighet i denna ståndpunkt och att man därmed kan ha en flexibel lösning. Det tycker jag ändå är vettigt för att kunna skydda våra svenska arbetstagare.

2008/09:28

27 mars

Det finns också en annan aspekt på detta. Det är hög medelålder på dem som är åkeriföretagare i Sverige i dag, och de ser svårigheter i att lämna över verksamheten till kommande generation. Detta är viktigt att fundera över i ett längre perspektiv, och det har faktiskt bäring på hur dessa lagar utformas. Vi riskerar att få åkare som inte befinner sig i Sverige utan är utskeppade. Det tror jag inte att vi på sikt heller vinner på.

En egenföretagare kan på sikt vara en person som anställer många arbetstagare. Jag tror därför att frågan har flera dimensioner.

Det finns naturligtvis en beskrivning av kostnader. Jag inser att det kanske inte finns något totalt svar på detta. Men det finns ändå beskrivet i fråga om kostnader. Jag skulle vilja höra lite mer om det.

Anf. 48 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Det är viktigt att vi gör en återkoppling. Det är ett existerande direktiv som antogs 2002 och som är tillämpligt på arbetstagare. Men detta direktiv var skrivet så att det skulle omfattas av egenföretagare från och med den 23 mars 2009 om inte kommissionen lade fram något annat förslag.

Kommissionen hade också till uppgift att göra en konsekvensanalys av om man skulle inkludera egenföretagare eller inte. Det är den konsekvensanalysen som har resulterat i att kommissionen lägger fram förslag om att nu återgå till det som var och en av oss inte har märkt någon förändring av, alltså det som gällde förra måndagen. Det är detta förslag som syftade till att man skulle förbättra definitionen av vilka som då skulle omfattas av direktivet.

Den kompromiss som man föreslår är att förtydliga vem som är egenföretagare och överlämna till varje medlemsstat att själv avgöra om deras egenföretagare ska inkluderas eller exkluderas i fråga om direktivets konsekvenser.

Anf. 49 EVA OLOFSSON (v):

Vad jag förstår har man försökt komma undan direktiv genom att hävda att man är egenföretagare trots att man kanske inte är det. Vi vet att det i branscher med olika regler händer att man försöker tvinga fram olika system för att människor ska framstå som egenföretagare trots att de inte är det.

Jag vill därför fråga ministern: Kommer man till rätta med detta och kan lösa det med det förslag som föreligger? Ser ministern några problem med att det då kommer att bli flera olika regler? Kommer man att kunna hålla ordning på det?

Slutligen vill jag säga att jag instämmer i mycket av det som s och mp har sagt.

Anf. 50 DÉSIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd):

Precis som Lars Lilja sitter jag i arbetsmarknadsutskottet. Vad jag förstår pågår det nu en förhandling om arbetstidsdirektivet i EU, och man är i något slags slutförhandlingsfas.

Jag skulle vilja ha ett förtydligande. Ingår detta på något sätt i det förhandlingsarbetet, eller är detta helt separerat från det arbetet?

Anf. 51 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Med anledning av det förslag som nu föreligger ålägger man varje nation att själv bestämma om egenföretagandet ska inkluderas i direktivet eller inte. Den form av egenföretagare som Norden har inom transportsektorn kan i många sammanhang vara unik i förhållande till andra länder.

Förslaget är nu att det är upp till varje nation att anta ett självständigt förslag.

Minimiregler innebär i sig att det redan i dag kan vara olika överenskommelser via kollektivavtal. Det är minimiregler som gäller, och det innebär att det kan se olika ut redan i dag, vilket det gör.

Arbetet med arbetstidsdirektivet har jag inte varit involverad i. Jag låter därför Per Björklund svara på det.

Anf. 52 Ämnesrådet PER BJÖRKLUND:

Detta ingår inte i det allmänna arbetstidsdirektivet och det arbete som pågår där.

Men det kanske är viktigt att framhålla att detta är de grundläggande reglerna när det gäller arbetstiden för de mobila arbetstagarna. Ovanpå det kommer lagstiftningen om kör- och vilotider. Det är den som så att säga är den finreglerande lagstiftningen när det gäller vad en förare kan göra ute på vägen. Där lägger man väldigt stor vikt vid trafiksäkerheten. Man lägger också väldigt stor vikt vid konkurrensneutraliteten och även vid de sociala frågorna.

Det är alltså den lagstiftningen som egentligen är den viktiga när det gäller hur trafiken sker ute på våra vägar.

Anf. 53 ORDFÖRANDEN:

Nu berör dessa frågor delvis varandra. Arbetstidsfrågan ligger onekligen i arbetsmarknadsutskottet här i riksdagen. Frågan om arbetstidens förläggning på väg ligger däremot i trafikutskottet. Jag kan i debatten rent politiskt tycka att det är bra att ha ledamöter från arbetsmarknadsutskottet vid bordet. Det eventuella överlägningsansvaret ligger dock i trafikutskottet.

Anf. 54 LARS LILJA (s):

Jag har fortfarande inte riktigt förstått hur detta arbetstidsdirektiv förhåller sig till regelverket om kör- och vilotider. Under punkt 4 på dagordningen talas det om arbetstidens förläggning för personer som utför ett mobilt arbete avseende vägtransporter. Sedan brukar det förklaras med att det är lastbilschaufförer, så att man ska förstå, och hur dessa personer ska jobba. Då finns det ett regelverk om kör- och vilotider. Det ska uppenbarligen gälla alla, oavsett om man är företagare eller inte.

Då måste jag fråga: På vilket sätt påverkar detta arbetstidsdirektiv deras arbete? Jag förstår inte hur de hänger ihop, även om detta ska vara en grund. Jag har själv högre behörighet. Jag vet därför att arbetstid räknas inte bara om jag kör, utan det finns andra tider som också räknas. Det är inte heller rimligt att jag jobbar med någonting annat i tio timmar och sedan ska sätta mig och köra i åtta timmar och följa kör- och vilotidsreglerna där.

Återigen: Hur hänger dessa två ihop?

Vi socialdemokrater har avvikande mening när det gäller detta direktiv, men jag vill gärna ha en förklaring.

Anf. 55 BÖRJE VESTLUND (s):

Det är total förvirring i detta ärende, måste man väl ändå säga. Det handlar väldigt mycket om hur regeringen ställer sig. Man kanske måste ha lite historisk bakgrund på just transportområdet och det ganska krångliga system som finns där. Det är klart att det blir ännu krångligare om en åkare har två chaufförer – den ena är anställd och den andra är egenföretagare – och det ska vara olika regler som gäller. Prata om regelkrångel!

Jag som numera har ett ansvar för regelfrågor i mitt parti kan bara konstatera att om det är någonstans som det kan uppstå regelkrångel så är det i dessa sammanhang.

Då måste vän av ordning ställa frågan: Blir det mindre krångel för att det i vissa sammanhang ska tillämpas ett regelverk och i andra sammanhang inte ska tillämpas ett regelverk?

Jag vet att statsrådet i alla sammanhang värjer sig och säger att det blir för krångligt och att det tillför nya regler. Det här innebär ju faktiskt att krånglet ökar på våra vägar och för åkeriföretagen. Vi får inte glömma att också taxi omfattas av detta regelverk, och vi vet att det i dag är ett problem att man kör alldeles för länge, i alla fall i våra storstäder.

Min fråga är: Detta ökar väl ändå krånglet för våra företagare i stället för att minska det?

Anf. 56 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Låt mig börja bakifrån och ta Börje Vestlunds frågor först. Det här förslaget kommer inte att innebära ytterligare krångel för småföretagare. Däremot hade det gjort det om kommissionen inte hade gjort en översyn och egentligen föreslagit status quo i det direktiv som nu gäller. Det finns ju i dag ingen konkurrensneutralitet mellan arbetstagare och egenföretagare i nuvarande system. Så blir det heller inte framöver.

När kommissionen försöker identifiera kriterierna för egenföretagare har man utgått från tre punkter: Man är fri att organisera den aktuella verksamheten. Inkomsterna är direkt beroende av gjord förtjänst. Man är fri att självständigt och i samarbete med annan egenföretagare ha affärsförbindelse med flera kunder. Detta är kommissionens kriterier när man har gått vidare med hur en egenföretagare ska definieras.

Jag fick en ytterligare fråga som handlade om lagstiftningen. Per Björklund svarar på den.

Anf. 57 Ämnesrådet PER BJÖRKLUND:

Det är naturligtvis inte lätt att förklara dessa båda lagstiftningar. Det är jag beredd att skriva under på.

I princip är det den allmänna arbetstidslagstiftningen som gäller på detta område. Sedan tillkommer kör- och vilotidsreglerna, som tar över i de fall de är strängare. De är betydligt mer reglerande för det hela, och de har ett starkare syfte utifrån trafiksäkerhet, den sociala biten och konkurrensbiten. Det är den regleringen som blir den viktiga på vägtrafikområdet.

Jag ger nu ordet till Tomas Tobé och vill hälsa honom välkommen på riktigt till nämnden. Han har varit här förut, då som ledamot i arbetsmarknadsutskottet. Det är han fortfarande, men nu är han också vald till suppleant i nämnden och hälsas välkommen även i den kapaciteten.

Anf. 59 TOMAS TOBÉ (m):

Jag tänkte bara ge en kort kommentar. I grunden delar jag regeringens ståndpunkt i den här frågan, men en generell diskussion som har ägt rum har handlat om att både regering och riksdag får vara försiktiga med att släppa fram direktiv som gäller reglering av arbetsmarknad. Generellt sett har många av de nya medlemsländerna en helt annan arbetsmarknadsmodell än vi har i Sverige, och de har helt andra behov av lagstiftning på det här området. Där hjälper Europarådet till att bland annat höja villkor, arbetsmiljö och så vidare.

Problemet blir när man från svensk sida i Europaparlamentet, regeringen och riksdagen i för stor utsträckning är positivt inställd till de här direktiven, för då vet vi mycket väl att det kan ställa till problem också på den svenska arbetsmarknaden. Arbetsstidsdirektivet, som tidigare nämdes, är ett utmärkt exempel på detta.

Anf. 60 LISBETH GRÖNFELDT BERGMAN (m):

Fru ordförande! Jag undrar om det inte skulle vara bra att få en redogörelse för vad beträffande arbetstidens förläggning som egentligen regleras i direktivet, för det råder lite oklarhet om det. Det handlar om när på dygnet och hur länge man får köra, om kontorsarbete kontra körning och så vidare. Det är därför det är viktigt för egenföretagarna att man inte har för strikta regler. Det skulle vara bra om vi kunde få en sådan redogörelse.

Anf. 61 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Om det behövs en ytterligare fördjupning av detta gör vi gärna det. Därför överlämnar jag frågan till den som har de juridiska texterna.

Anf. 62 Rättssakkunnige TOMMIE BÖRJESSON:

Jag är inte helt säker på att jag fattade frågan rätt. Det finns ju en definition av vad som är arbetstid. Jag kan läsa upp lite kort ur det som står.

Vad gäller mobila arbetstagare avses hela tidsperioden mellan arbetsbörjan och dess slut under vilken de befinner sig på sin arbetsplats, står till arbetsgivarens förfogande och ägnar sig åt uppgifter eller sin verksamhet, det vill säga den tid som ägnas åt allt arbete som avser vägtransporter. Bland annat ingår följande i arbetet: körning, lastning och lossning, hjälp till passagerare som stiger av eller på fordonet, rengöring, tekniskt underhåll och så vidare.

För att återkoppla till förordningen om kör- och vilotider kan jag nämna att den i mycket är kopplad till körtider. Här ingår till exempel också saker som lastning och lossning. De är inte helt likadana, men förordningen om kör- och vilotider får alltså liknande effekter som detta

med avseende på trafiksäkerheten. De leder på många sätt till liknande konsekvenser, det vill säga att förarna i tillräcklig utsträckning vilar sig.

Anf. 63 ORDFÖRANDE:

Talarlistan är tom och nämnden är redo att gå till beslut i själva ärendet, alltså främst om egenföretagarna ska omfattas av just detta eller inte. Detta är ett skarpt beslut, det vill säga att vi ska ta ställning till regeringens ståndpunkt. Då finner jag stöd för densamma men noterar avvikande meningar från s, mp och v.

Vi går vidare till punkt 5, Intermodala transporter med mera, handlingsplan för utbyggnaden av intelligenta transportsystem i Europa. Även detta är ett skarpt beslut, nämligen antagande av slutsatser. Utkast till sådana finns utsänt i våra underlag. Jag ger ordet till statsrådet.

Anf. 64 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Enligt handlingsplanen förväntas ITS bidra till minskad trängsel, ökad trafiksäkerhet och en förbättrad miljö. Detta kan ske till exempel genom utveckling av informationstjänster, förarstöd i fordon med effektiva trafikledningssystem. Men kommissionen konstaterar att införandet av ITS går alldeles för långsamt och dessutom på olika sätt i olika delar av Europa. Handlingsplanen syftar därför till att accelerera och koordinera införandet och användningen av ITS, bland annat genom att åstadkomma gemensamma lösningar och effektivare samarbete.

Regeringen ser liksom kommissionen användandet av ITS som en förutsättning för att nå en ökad effektivitet i transportsystemet. ITS kan hjälpa oss att nå högt ställda miljö- och trafiksäkerhetsmål. Det är då viktigt med ett kund- och problemorienterat synsätt, det vill säga att utgångspunkten tas i kundernas behov och de problem som behöver lösas snarare än i teknikens möjligheter.

Under arbetet med rådsslutsatserna har Sverige drivit på och lyckats få in skrivningar om att verka för införande av sådana stödsystem i fordon som ger de största trafiksäkerhetseffekterna. Jag tänker här på teknik som alkolås och hastighetsstöd, som vi vet har sådana effekter.

Avslutningsvis: Sverige bör stödja utkastet till rådsslutsatser, föreslår vi.

Anf. 65 MARYAM YAZDANFAR (s):

Ordförande! Vi tycker att det är jättebra att regeringen har tagit initiativ till att införa alkolås i yrkestrafiken. Men det är på fredagskvällar och helger som de många och stora olyckorna sker med privatbilar som kör onyktra. Privatrattfyllorna är det stora problemet.

Jag vet att Ulrica Messing inledde ett arbete med att införa alkolås i alla nya personbilar. Jag undrar varför regeringen inte fullföljer det arbetet, så att vi får säker trafik i både yrkestrafiken och privatbilismen.

Anf. 66 KRISTER HAMMARBERGH (m):

På den här sidan av bordet tycker vi om intelligenta lösningar. Därför välkomnar vi detta. Däremot skulle jag vilja föra fram en fundering.

Det är naturligtvis viktigt att ha en handlingsplan och se till att detta fungerar i ett trafiksystem över hela Europa. Finns det några ytterligare

diskussioner om vad denna handlingsplan kan tänkas leda till när det gäller konkreta åtgärder? Finns det diskussioner om gemensamma system? Vem ska utforma dem – ska kommissionen ha någon form av uppdrag? Går det att förtydliga lite vad detta eventuellt skulle kunna få för budgetkonsekvenser senare?

Det sägs ju att detta inte är påvisbart i statsbudgeten, åtminstone inte i det här läget, men kan det komma att påverka EU:s gemensamma budget? Och kommer kommissionen att ta på sig uppdrag när det gäller utvecklandet av gemensamma system? Med all respekt för kommissionen har vi ju en del dåliga erfarenheter av SIS 2, Galileo och annat.

Anf. 67 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

I handlingsplanen läggs starkt fokus på att nå fram till standarder för intelligenta transportsystem just i syfte att nå förbättrade miljöeffekter, förhindra alkohol och så vidare. Fokus är naturligtvis på att få och utveckla standarder och på den utveckling som sker i näringen, i arbetslivet och i till exempel fordonsindustrin. Det har vi fokus på också i Sverige.

Det kom ett påstående om att en tidigare minister, Ulrica Messing, hade arbetat för att detta skulle vara obligatoriskt i alla privata bilar. Det som skedde under den perioden var att det skickades brev till kommissionen, och det återkom aldrig något svar på det brevet till departementet.

Däremot har jag vid ett flertal tillfällen inför kommissionen lyft fram just alkohol som en del av intelligenta transportsystem och fört en diskussion om detta. Dock måste jag erkänna att jag inte har varit så framgångsrik, eftersom vi har olika syn på det förebyggande arbetet. Inte desto mindre fortsätter vi att arbeta med andra medlemsstater i syfte att nå framgång och få gehör för det initiativet.

Det tjeckiska ordförandeskapet kommer under våren att ha ett informellt ministermöte med starkt fokus på intelligenta transportsystem. Det uppskattar vi att man har som ett förberedande initiativ, så att jag under det svenska ordförandeskapet kan fortsätta med att lyfta fram vikten av att utveckla intelligenta transportsystem och därmed också presentera och visa på den utveckling av teknik som finns på marknaden här och nu och som är väl anpassad till säker och miljöanpassad vägtrafik.

Vi kommer att ha en internationell kongress i Stockholm, ITS-kongressen, som har ett ambitiöst program, och vi hoppas på ett stort deltagande där också mina ministerkolleger kommer att inbjudas till en arbetsmiddag.

Låt mig avslutningsvis säga att det sannolikt blir aktuellt att hantera direktivförslaget under det svenska ordförandeskapet.

Anf. 68 MARYAM YAZDANFAR (s):

Ordförande! Jag tycker att det är tråkigt att statsrådet förringar det arbete som tidigare har skett på det här området eftersom alla i grunden vill samma sak, det vill säga ha säkrare vägtransporter.

Om man går tillbaka till upppteckningarna från tidigare EU-nämnder har Ulrica Messing informerat om diskussioner med såväl kommissionen som rådet om alkohol i alla nya personbilar.

Politiken kan vara lite ensam och tråkig ibland. Ibland är man ensam om sin ståndpunkt, men om man vet att den är rätt kämpar man på. Det är bara att konstatera från den tidigare diskussionen om trängselavgifter i

Stockholm. Där var det tidigare stora kontroverser i Sveriges riksdag medan alla nu stämmer in i hyllningskören.

Det är ett medskick från oss socialdemokrater. Det är bra med alkohol i yrkestrafiken. Vi tycker också att regeringen borde arbeta för alkohol i alla nya personbilar i enlighet med tidigare regeringsarbete.

Anf. 69 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Det låter väldigt bra om vi alla är överens om att vi ska ha bort alkoholen i trafiken och att vi har mycket tydliga stödsystem för det. Det är det gemensamma arbetet.

Jag tror att det är viktigt att vi balanserar det arbete som Socialdemokraterna hänvisar till och som har gjorts tidigare. Det är ett kompakt motstånd mot att obligatoriskt införa alkohol i alla bilar. Jag tror att jag har sagt det vid ett flertal tillfällen. Därför har den här regeringen valt en strategi så att vi når framgång undan för undan med hjälp av tillgänglig teknik. På så sätt kan vi få gehör från övriga medlemsländer för att skapa ett obligatorium för alkohol i yrkestrafiken. Det är en mycket medveten strategi för att vi ska nå framgång.

Jag vet vilket motstånd det är och vilka synpunkter som finns inom de 27 medlemsländerna när det gäller att införa förebyggande alkohol i alla bilar.

Anf. 70 ORDFÖRANDEN:

Därmed kan vi gå till beslut. Jag finner stöd för regeringens ståndpunkt i den här frågan.

Vi går vidare till punkt 6, Luftfart. Det gäller frågan om Sesar i två delar. Det är alltså beslut om godkännande av huvudplan för Sesarprojektet och resolution om flygledning.

Frågan har varit i nämnden förut, senast den 3 oktober förra året, då det fanns majoritet för regeringens ståndpunkt vad gällde inriktningen och en rådsresolution. Underlag är utsänt.

Anf. 71 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Sesar är det projekt som handlar om att modernisera den europeiska flygtrafikledningen. Sesar är den tekniska och industriella delen av arbetet med det gemensamma europeiska luftrummet. Det är ett mycket omfattande forsknings- och utvecklingsprojekt. Praktiskt taget hela den europeiska flygindustrin är engagerad.

Från svensk sida är det Luftfartsverket och Saab som är mycket aktiva i detta arbete.

Projektet fortlöper. Nästa vecka ska rådet godkänna en generalplan som utarbetats för att styra arbetet de kommande åren. Kopplat till beslutet finns ett utkast till resolution som tar upp en del knäckfrågor som behandlas i generalplanen.

Generalplanen är ett mycket omfattande dokument som beskriver alla aktiviteter och målsättningar som projektet ska beakta. Ytterst har vi projektets övergripande målsättning som innebär ambitiösa satsningar vad gäller ökad kapacitet, kostnadseffektiviseringar, förbättrad flygsäkerhet och inte minst kraftig minskning av miljöeffekter.

Min bedömning är att projektet löper enligt förväntningarna. Generalplanen ska uppdateras kontinuerligt och avstämningar kommer att göras där vi som medlemsstat ges fortsatt inflytande i projektet.

Utkastet till resolution ser bra ut. Resolutionen lyfter på ett balanserat sätt fram miljödimension, riskanalyser och kostnadskontroller samt nytan av att använda befintliga tekniker i ett tidigt skede.

Behovet av att fördjupa samarbetet med andra globala motsvarigheter, framför allt det amerikanska utvecklingsprojektet Next Generation, finns också med.

Sammanfattningsvis föreslår jag att Sverige stöder antagandet av generalplanen med den tillhörande resolutionen.

Anf. 72 ORDFÖRANDEN:

Jag finner stöd för regeringens ståndpunkt i detta ärende.

Vi går över till punkten om yttre förbindelser, beslut om undertecknande av luftfartsavtal mellan EG och Kanada. Såvitt jag förstår är den frågan kvar och kommer att behandlas.

Den behandlades i nämnden senast i september 2007 då det fanns stöd för regeringens ståndpunkt, men med principiella avvikande meningar från v och mp. Nu förväntas beslut.

Anf. 73 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! På den här punkten ska rådet behandla ett förslag till beslut om undertecknande och provisorisk tillämpning av luftfartsavtalet mellan EU och Kanada.

Liksom avtalet med USA är detta avtal brett. Det täcker många frågor utöver trafikerättigheter. Avtalet förutser en gradvis öppning av marknaden kopplad till framtida lättnader i regler om rätt till utländskt ägande av flygbolag. Förutom trafikerättigheter innehåller avtalet bestämmelser om samarbete i en rad olika frågor, till exempel flygsäkerhet, luftfartsskydd, konsumentfrågor, miljö, flygtrafikledning och statsstöd. Andra frågor handlar om rätt till fri prissättning och möjligheter till leasing av flygplan.

En gemensam kommitté ska övervaka tillämpningen av avtalet och lösa meningsskiljaktigheter mellan parterna.

Gemenskapsavtalet kommer att ersätta medlemsstaternas bilaterala luftfartsavtal med Kanada. En viktig konsekvens av gemenskapsavtalet blir att de delar av de bilaterala avtalen som enligt EG-domstolen strider mot gemenskapsrätten undanröjs.

Regeringen anser att avtalet med Kanada bör ingås.

Anf. 74 PER BOLUND (mp):

Fru ordförande! Vi vet att flyget har stora klimateffekter och att de ökar. Vi har sett en snabb ökning av flygtrafiken och därmed av utsläppen. Det är en oroande trend med tanke på det klimathot vi står inför och de klimatförändringar vi är på väg in i.

Det finns regler som reglerar möjligheten att ta ut koldioxidskatt på flygtrafik på internationell nivå. De gör det ju också möjligt att man, när man sluter bilaterala avtal, kan komma överens mellan länderna om att ta ut en skatt på koldioxidutsläpp.

Vi tycker att det är snudd på tjänstefel att inte ta vara på den möjligheten när ett fönster öppnar sig. Vi tycker att Sveriges regering väldigt hårt borde driva på för att få in en möjlighet i avtalet att ta ut en skatt för att minska den klimatpåverkan som kommer från flygtrafiken.

Så brukar man resonera när det gäller andra trafikslag och så borde man göra även med flyget.

Anf. 75 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Min kommentar är att jag bekräftar att det inte finns något i avtalet som hindrar att någon form av flygbränslebeskattning kan ingå.

Anf. 76 EVA OLOFSSON (v):

Jag vill bara säga att det är lämpligt att ta upp det när man sluter ett nytt avtal. Vi vill fullfölja vår avvikande mening.

Anf. 77 KRISTER HAMMARBERGH (m):

Jag stöder regeringens ståndpunkt att flygets del säkerligen är viktig. Det bör man lösa på global nivå. Vi tycker att det är bra att man kan flyga även till Kanada.

Anf. 78 ORDFÖRANDEN:

Jag finner stöd för regeringens ståndpunkt, men noterar avvikande meningar från v och mp.

Vi går vidare till sjöfartsblocket. Där har vi först punkt 8, Riktlinjedebatt angående passagerarrättigheter till sjöss. Den frågan bereds i Sveriges riksdag av civilutskottet när det gäller passagerarrättigheten.

Civilutskottet har begärt överläggningar i den här frågan. Det gjorde de så sent som i tisdags så de har nog inte ägt rum ännu. Det är överläggningsläget i riksdagen på den punkten. I övrigt är frågan ny och behandlas för första gången i nämnden i dag.

Anf. 79 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Regeringen välkomnar i huvudsak förslaget till förordning. Det är angeläget att skyddet för passagerarna stärks. Förslaget utgör en del i arbetet med att stärka passagerarnas rättigheter inom hela transportsektorn. Motsvarande regler har redan antagits på såväl luftfartsområdet som järnvägsområdet. Det är därför naturligt att gå vidare med att reglera passagerarrättigheterna även inom sjöfarten.

Ett motsvarande förslag till förordning har nyligen lagts fram även gällande busstransporter.

Europaparlamentet är angeläget om att regler om passagerarrättigheter införs så snart som möjligt. Sverige leder på uppdrag av Tjeckien arbetet i rådsarbetsgruppen för sjöfart under våren 2009. Mot bakgrund av det bör Sverige tillsammans med Tjeckien verka för att förhandlingarna bedrivs effektivt med målsättningen att förordningen ska kunna antas så snart som möjligt.

På måndag kommer förordningens tillämpningsområde att diskuteras. Sverige bör arbeta för att debatten ger en så tydlig vägledning som möjligt inför de fortsatta förhandlingarna i rådsarbetsgruppen.

Anf. 80 BÖRJE VESTLUND (s):

När man läser regeringens ståndpunkt kan man undra vad regeringen har för ståndpunkt. Man vill föra detta i hamn. Vad är det man vill föra i hamn? Vad är det regeringen tycker mer specificerat i den här frågan?

Såvitt jag vet är den 21 april den dag då man ska ha överläggningar i civilutskottet inte bara i den här frågan utan i en lång rad EU-baserade frågor. Vi kommer då att ta upp detta, så det är lite svårt för oss att riktigt ta ställning i frågan nu.

Åsa Torstensson ska ju åka till Tjeckien – eller är det Bryssel. Därför vill jag gärna veta vad regeringen tycker i sakfrågan. Det står nämligen inte i den svenska ståndpunkten.

Anf. 81 ORDFÖRANDEN:

Jag vill förtydliga för nämndens ledamöter att i kanslikommentarerna som gick ut står det mer än i den kommenterade dagordningen tidigare i veckan. Bland annat är frågorna från ordförandeskapet utsända till nämndens ledamöter, även om de kom i går eftermiddag. Är det något ytterligare som behöver förtydligas får statsrådet gärna göra det.

Anf. 82 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Jag tror att jag var ganska tydlig när jag sade att det är mycket angeläget att stärka skyddet för passagerarna i den riktning som vi har sett inom de andra områdena. Förslaget innehåller bestämmelser om information, kompensation och assistans till passagerare i händelse av inställda och försenade turer. Förslaget innehåller också bestämmelser om information och assistans till passagerare med funktionshinder eller nedsatt rörlighet. Det är alltså många av de frågor där det är oerhört viktigt att vi får resultat.

Förslaget tar också upp hur vi ska hantera klagomål, tillsyn och sanktioner.

Jag vill förtydliga för Börje Vestlund att Sverige ansvarar för frågor i rådsarbetsgruppen vilket gör att vi tillsammans med det tjeckiska ordförandeskapet hanterar ärendet. Även om vi lämnar ifrån oss det till Coreper är vårt förarbete oerhört avgörande för att till slut knyta ihop ärendet. Därav kommer de formuleringar som jag beskrivit.

Anf. 83 PER BOLUND (mp):

Nu har vi fått tre frågor, men vi har inte fått reda på vad regeringen tänker svara på de tre frågorna. Skulle vi inte kort kunna få höra vad man tänker gå in med?

Anf. 84 ORDFÖRANDEN:

Per Bolund har rätt i det. De tre frågorna från ordförandeskapet är utsända i går eftermiddag vad gäller typ av passagerartrafik. Anser ministrarna att samma regler bör tillämpas för passagerare på olika trafikslag, territoriell tillämpning och typ av fartyg?

De frågorna var inte med i underlaget från regeringen i början av veckan. Däremot fick vi frågorna i går.

Visst ska vi se till att nämndens ledamöter får en känsla av hur regeringen tänker svara på frågorna eftersom vi ska ta ställning till ett förhandlingsupplägg inför riktlinjedebatten.

Vi har hört en position, men kan den förtydligas i förhållande till de här frågorna?

Anf. 85 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Jag överlämnar ordet till Justitiedepartementets företrädare.

Anf. 86 Kanslirådet JOHAN SCHELIN:

Jag är kansliråd vid Justitiedepartementet och ordförande i rådsarbetsgruppen för sjöfart. I praktiken tillträdde Sverige ordförandeskapet där redan den 1 januari. Det betyder att vi intar en väldigt neutral attityd i rådsarbetsgruppen. Huvudsyftet med att ta upp de här frågorna är att få klarhet i vad ministrarna i olika länder tycker.

Den första frågan berör bland annat inlandssjöfart och havsgående sjöfart. Det har diskuterats i rådsarbetsgruppen om reglerna för passagerarrättigheter behöver anpassas eftersom det är två väldigt olika typer av sjöfart.

Från svensk sida är den frågan mindre viktig eftersom vi inte har särskilt mycket inlandssjöfart. Det här är frågor som betyder mycket för länder nere i Europa, som Tyskland och Österrike.

Den andra frågan gäller typ av fartyg. Där har man haft en diskussion när det gäller vissa typer av fartyg som exempelvis färjor som tar lastbilar med huvudsakligen chaufförer ombord och om de ska räknas in eller inte. Där är det oftast så att tidtabeller och liknande är mer anpassade till godssjöfarten. Dessutom har man frågan om man ska utesluta vissa andra typer av transporter som är mer sightseeingturer och liknande.

Det har varit viktigt att få en vägledning från övriga stater i de här frågorna.

Anf. 87 ORDFÖRANDEN:

Jag finner stöd för regeringens här redovisade upplägg inför fortsatta förhandlingar i den här frågan.

Vi går vidare till punkt 9, Slutsatser om strategiska mål och rekommendationer för EU:s sjöfartspolitik fram till 2018. Den frågan är rent tekniskt ny i nämnden. Men visst har vi talat sjöfart förut, och särskilt olika delfrågor i ärendet, vid olika tillfällen tidigare.

Nu ska det antas slutsatser, och de är nya. Underlag är utsänt. Jag lämnar ordet till statsrådet.

Anf. 88 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Liksom i det förra ärendet har vi i egenskap av ordförande i rådsarbetsgruppen presenterat de förslag till rådsslutsatser som ska beslutas.

Frågan om europeisk sjöfartsstrategi är av stor betydelse för den europeiska sjöfartsnäringen, särskilt mot bakgrund av den senaste tidens

nedgång i världsekonomin. Nedgången har drabbat europeisk sjöfart på ett mycket tydligt sätt.

För att skapa goda förutsättningar för tillväxt när konjunkturen vänder behöver näringen långsiktiga, tydliga och globalt konkurrenskraftiga villkor. En gemensam strategi inom EU bidrar till sådana förutsättningar.

Strategin adresserar i detta sammanhang flera viktiga frågor. Förutsättningar för näringen är en del. Rekryteringen till sjöfartssektorn är en annan viktig del. Därtill ska läggas forskning och utveckling som är avgörande för att vi i Europa ska kunna behålla vår konkurrenskraft.

Regeringen kan också konstatera att andra viktiga delar såsom sjösäkerhet, arbete i internationella sjöfartsorganisationer och att minska sjöfartens miljöpåverkan är områden där det finns bra målsättningar i slutsatserna.

Beträffande meddelande om ett sjöfartsområde utan hinder anser regeringen att det är angeläget att utvidga EU:s inre marknad så att den fullt ut innefattar sjötransporter. De administrativa hinder som finns för sjötransporter måste minskas så att sjötransporter får samma villkor som landtransporter. På så sätt skapas samma förutsättningar för olika transportslag, och godsflödet kan därmed effektiviseras.

Förslaget kan också få positiva miljöeffekter i och med att man kan bidra till att fler transporter går till sjöss. Det är därför glädjande att det nu finns enighet om slutsatserna. Därmed öppnas dörren för ett antal åtgärder som på sikt kan underlätta för sjötransporter inom EU. Regeringen föreslår att Sverige stöder båda förslagen till rådsslutsatser.

Anf. 89 PER BOLUND (mp):

Fru ordförande! Vi vet att sjötransporterna har en komparativ fördel jämfört med andra transportslag i och med att de är effektiva och också använder mindre energi per fraktat ton. Däremot vet vi att sjötransporter tyvärr medför andra miljöproblem.

I takt med att vi har renat andra transporter inom till exempel vägsektorn har sjöfarten stått för en allt större andel av utsläpp av till exempel svavel och kväveoxider. Det är ett stort och hela tiden ökande problem i och med att vi inte har lyckats reglera sjöfarten särskilt bra.

Nu har vi lyckats få bättre regler för Östersjöregionen och Nordsjön vad gäller till exempel bränslekvalitet. Vore det inte lämpligt att man från Sveriges sida gick in och verkligen tryckte på att man ska ha betydligt striktare regler när det gäller till exempel innehåll av svavel och rening av utsläppen från sjötrafiken? Det är en väldigt viktig del för att kunna uppnå miljömålen inom EU.

Anf. 90 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Sjötransporterna är liksom flygsektorn av mycket global karaktär. Arbetet via IMO är oerhört viktigt och prioriterat för Sverige. I de sammanhangen har vi också varit väldigt framgångsrika vad gäller just att nå globala internationella överenskommelser om miljöåtaganden inom sjöfartsnäringen. Det har vi sett bra resultat av nu. Jag tror att det är en bra väg att gå för att få ett samlat miljöåtagande för sjöfartsnäringen.

2008/09:28

27 mars

Anf. 91 PER BOLUND (mp):

Sverige har haft framgångar när det till exempel gäller att klassa Östersjön som ett speciellt känsligt havsområde och har därmed också fått in regleringar av utsläpp från sjötransporterna. Vi borde ha en högre ambitionsnivå även när det gäller de totala transporterna till sjöss inom EU. Jag har avvikande mening på den punkten.

Anf. 92 ORDFÖRANDEN:

Den är noterad.

Anf. 93 BÖRJE VESTLUND (s):

Vi från Socialdemokraterna har inte en avvikande ståndpunkt. Däremot kan jag instämma i miljödelen. Varför arbetar man inte hårdare med detta i EU? Regeringen skulle tala och EU skulle lyssna, sade man när man tillträdde. Var är miljöambitionerna på sjöfartsområdet från regeringens sida?

En annan fråga som jag vill ställa till statsrådet handlar om en av de viktiga frågorna som har funnits med tidigare och som även finns med i det här meddelandet. Det gäller hur man ska förbättra närsjöfarten. Det finns väldigt lite närsjöfart i Sverige. Kommer närsjöfarten i Sverige att få ett uppsving efter att man har genomfört det här meddelandet?

Anf. 94 EVA OLOFSSON (v):

Jag vill bara instämma i det som sagts om striktare regler för sjöfartens utsläpp. Man släpper ut väldigt mycket, som sades av bland andra Per Bolund, och det är ett stort miljöproblem. Vi måste ställa krav och komma till rätta med problemet. Sjöfarten är på annat sätt ett väldigt bra trafikslag när det gäller miljö. Men släpper man ut mycket ställer det till problem. Jag vill bara understryka att jag delar de synpunkter som har förts fram från både s och mp i frågan.

Anf. 95 ORDFÖRANDEN:

Nu har ju regeringen inte svarat än, men ska jag tolka det som en överhängande risk för avvikande mening från v?

Anf. 96 EVA OLOFSSON (v):

Ja.

Anf. 97 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Det är naturligtvis så att med färre hinder och genom att skapa förutsättningar för samma regler för sjöfarten som för landtransporter skapas det också bättre förutsättningar för sjöfarten generellt. Däri inkluderas närsjöfarten. Det är en handlingsplan som stöttar sjöfarten i möjligheten att mycket tydligare få en effektivitet på godsflödet och i det sammanhanget också få positiva miljöeffekter. Det är grunden i förslaget.

Det är lite olyckligt om det blir en miljödiskussion utifrån att det skulle vara något motsatsförhållande mellan handlingsplanen och vikten av att vi har internationella åtaganden för den globala sjöfart vi har. Där

är vi framgångsrika och har höga målsättningar, och vi har så sent som under förra året nått stora framgångar.

Inte desto mindre finns det tydligt angivna målsättningar vad gäller miljöfarliga utsläpp. Vi kan läsa innantill här.

2008/09:28

27 mars

Anf. 98 Departementssekreterare ANDERS HERMANSSON :

Man anger tydligt ganska höga miljöambitioner när det gäller sjöfarten i handlingsprogrammet. Man säger bland annat: Thus aiming towards a long term zero vision for the European maritime transport by reducing to the greatest extent possible waste and emissions. Det finns en hög ambition här.

Man tar också upp en annan mycket viktig fråga. Det är att få den så kallade HNS-konventionen på plats. Det har varit problem att få igenom den. Nu försöker man ta ett nytt varv för att komma till rätta med detta. Det är en viktig miljöfråga eftersom det handlar om risk för utsläpp av farliga ämnen till sjöss.

Anf. 99 PER BOLUND (mp):

Fru ordförande! Jag vill bara göra en kort kommentar. Vi kan inte se att det finns någon konflikt mellan att jobba internationellt på den globala skalan med att minska utsläppen och att också jobba inom EU med att ha bättre regelverk. EU har gått före på många områden när det gäller miljö. Vi kan inte se att det skulle finnas någon konflikt däremellan på det här området.

Det är väldigt bra att också ha långsiktiga mål om nollutsläpp. Men för att det ska uppnås krävs kortsiktiga segrar på miljöområdet. Handlingsplanen gäller fram till år 2018. Det vore bra om man kunde få in också kortsiktiga aspekter. Där borde Sverige vara pådrivande.

Anf. 100 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Det är oerhört viktigt att vi ser EU-arbetet och IMO-arbetet parallellt. Det är viktigt att identifiera att sjöfartsnäringen är en global näring. Det innebär att man sitter i en speciell situation.

Det är viktigt att ha en konkurrensneutralitet, så långt det nu kan gå, så att vi inte binder fast vårt eget näringsliv på ett sådant sätt att det därmed förlorar kraft. Det handlar om att med sina framgångsrika miljöåtgärderna kunna nå resultat i internationella sammanhang.

Det är alltid en balansgång med särregler i förhållande till att ha internationella överenskommelser.

Anf. 101 ORDFÖRANDEN:

Jag finner att vi har majoritet för regeringens ståndpunkt i detta ärende men noterar avvikande meningar från v och mp.

Vi har sedan punkt 10, Europeiskt område för sjötransport utan hinder. Nu är jag inte sjöfartsexpert, men nog är frågan berörd ganska mycket i diskussionen som just har varit. Vill statsrådet göra någon inledning till punkten?

Anf. 102 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):
Inte annat än att jag nog inledningsvis glömde att säga att jag tog upp båda punkterna.

Anf. 103 ORDFÖRANDEN:

Då har jag uppfattat saken rätt. Den här punkten har behandlats i EU-nämnden den 8 december 2006 i samband med halvtidsöversynen av frågan, och då fanns det stöd för regeringens ståndpunkt. Nu lämnar jag ordet fritt, men vi verkar alla vara nöjda med den debatt som har varit.

Jag frågar v och mp om ni har avvikande meningar även i detta fall. Nej. Då finner jag att det finns majoritet för regeringens ståndpunkt i detta ärende utan några avvikande meningar.

Vi går vidare till telekommunikation. Där ska vi först behandla punkt 11, Slutsatser om tillgängligt informationssamhälle. Även om en sådan rubrik känns bekant är frågan rent tekniskt ny i nämnden.

Anf. 104 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Jag välkomnar rådsslutsatserna och tycker att frågan om E-inkludering och E-accessibility är mycket viktig. Jag vill att alla ska ha möjlighet och tillgång till informationssamhällets tjänster oberoende av till exempel funktionshinder, ålder, språk eller geografi.

I takt med den allt snabbare teknikutvecklingen blir tjänster och information nåbara på nya sätt. I vissa fall finns tjänster över huvud taget inte tillgängliga annat än via Internet.

Här måste vi bevaka användbarheten och tillgängligheten för alla grupper i samhället och göra det möjligt för alla att kunna kommunicera och ta del av dessa tjänster och information och därmed minska risken för den så kallade digitala klyftan.

Anf. 105 ORDFÖRANDEN:

Jag finner att det finns majoritet för regeringens ståndpunkt i detta ärende.

Vi går vidare till punkt 12, Effekterna av den ekonomiska nedgången samt hur informations- och kommunikationsteknik kan öka EU:s ekonomi. Det är antagligen en översättningsfråga att det står precis så där.

Frågan är rent tekniskt ny i nämnden. Frågor från ordförandeskapet är utsända i kanslikommentarer. Delar av den här frågan är naturligtvis berörda tidigare i nämnden inför Ekofin, allmänna rådet, Europeiska rådet och senast förra veckan när vi talade om jordbruksfrågor. Då talade vi om IT på landet, enkelt uttryckt.

Frågorna är delvis berörda tidigare med en majoritet för regeringens ståndpunkt men i vissa fall avvikande meningar från v och mp. Nu föreligger en diskussion inför vilken vi alldeles strax ska få höra regeringens ståndpunkt.

Anf. 106 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Ordförandeskapet har valt att ta upp frågan om finanskrisens inverkan på IT och ifall IT kan hjälpa ekonomin. Ordförandeskapet har ställt tre frågor: På vilket sätt ser vi att IT och bredband kan främja tillväxt och konkurrenskraft och hjälpa till att ta oss ur den eko-

nomiska krisen? Vilka steg avser regeringarna att ta för att uppmuntra upptaget av bredband i våra länder, och vilka bredbandsstrategier är på plats? Hur kan offentligt bredbandsstöd stimulera investeringar, innovation och konkurrens? Det är för min del en välkommen diskussion.

Jag är övertygad om att informationstekniken i hög grad kan bidra till att stimulera tillväxten i Europa. Kommissionen har tidigare visat att den produktivitetsökning som har skett inom EU under åren 1995 till 2004 till 40 procent är IT-relaterad, och jag kommer att lyfta fram detta och den offentliga sektorns viktiga roll. Den har en ännu till stor del orealiserad potential att effektivisera verksamheter i både offentliga och privata sektorn. Det är därför vi väljer att fokusera hårt på radiofrekvensfrågorna under det svenska ordförandeskapet. Vi tror att denna fråga kan spela en stor roll för utveckling av nya tjänster i Europa och för utbyggnad av bredband.

Rätt utnyttjat kan IT och bredband mildra effekterna av ett ökat vårdbehov och skenande kostnader för offentlig sektor samtidigt som naturligtvis servicen blir bättre. IT ger också ökad tillgång till information. Detta i sin tur ger medborgarna helt nya möjligheter till kvalitetskontroll och valfrihet samt kan därmed vara ett incitament för olika verksamheter att kontinuerligt arbeta med sitt kvalitetsarbete.

Anf. 107 ORDFÖRANDEN:

Hur förhåller det här sig till toppmötets beslut om en ram för infrastrukturinvesteringar? En del var ju öronmärkt för just IT-investeringar, om jag har förstått det rätt. Just den saken har vi behandlat förut i nämnden, men jag undrar vad det har för effekter på frågan.

Anf. 108 BÖRJE VESTLUND (s):

Fru ordförande! En reflexion man gärna gör är att IT är viktig för tillväxten. Det tycker i alla fall mitt parti. Den frågan måste väckas.

IT-företagen har inte heller någon gyllene situation just nu. Att inte göra något för IT-företagen, att inte ge dem någon form av stöd på olika sätt, kanske inte är helt rimligt.

En annan sak i det här sammanhanget som man inte tar upp är den osäkerhet som man kan uppleva på nätet därför att tjänster inte är säkra. Folk blir direkt lurade av nätet. Det här får en spridning som gör att IT-användandet har en liten nedgång just nu. Det är ett problem när vi vill använda IT för att få fart på tillväxten. Det skulle vara intressant att få höra på vilket sätt Sverige kommer att ta upp frågan om just tillgänglighet för alla och att det ska finnas säkra tjänster.

Anf. 109 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Fru ordförande! Jag börjar med ordförandens frågor. Europeiska rådet har ställt sig bakom bedömningarna som utgör underlag för den här punkten. Återhåtningsplanen innehåller stöd för projekt på energiområdet och bredband kopplat till hälsokontroll och gemensamma jordbrukspolitiken. Det som toppmötet gjorde var att uppmana ordförandeskapet att skynda på kontakterna med EU-parlamentet för att nå en överenskommelse. Det har naturligtvis ett samband med att EU-parlamentet snart träder in i ett sommaruppehåll, en valrörelse, därav toppmötets uppmaning att det handlar om att skynda på den gemensamma överens-

2008/09:28

27 mars

kommelsen med EU-parlamentet innan de parlamentsledamöterna lämnar parlamentet.

Börje ställde många frågor. Sverige har valt att under vårt ordförandeskapsår lyfta upp IT-frågan efter i2010 just i syfte att ha ett starkt fokus på vad vi ska ta tag i efter att 2010-planen avvecklas, går i mål, avslutas. Det pågår nu ett tydligt fördjupat analysarbete riktat till IT-sektorn, till användare och till medlemsländerna på initiativ från Sverige. Vi har nu ett utredningsuppdrag utlagt i syfte att identifiera frågor som IT-sektorn anser är viktiga och ska finnas på den gemensamma EU-agendan fram till 2015. Vidare ska man identifiera vad statusen är för att gå in i en mycket tydligare leverans av tjänster till hjälp för människor och till offentliga sektorn. Det arbetet pågår och ska ligga till grund för IT-konferensen i Visby i november.

IT-sektorn och IT-branschen är i allra högsta grad involverade både i analysarbetet och via IT-rådet som ligger under mig i departementet. De kommer att vara involverade i konferensen i Visby just för att fånga upp det som Börje Vestlund efterlyser.

Nationellt pågår ett arbete i syfte att utveckla och stärka möjligheten för alla att vara involverade tack vare IT-tjänsterna. Där finns ett uppdrag hos Nutek så att det går att identifiera småföretagarnas engagemang, möjlighet och vilja att tydligare använda sig av Internet för att effektivisera sina tjänster. Det här ligger egentligen under Mats Odells ansvar på Finansdepartementet vad gäller e-förvaltningen. Vi ska nu hitta standarder och få en tydlig samverkan inom offentliga sektorn. Allt ska ske i syfte att det finns tillgänglighet, lätta tjänster, utvecklade tjänster som är till gagn framför allt – kan jag säga så här långt – inom hälso- och sjukvården och inom kommunal sektor. Där finns mycket att göra för att utveckla tjänstesektorn inom IT.

Anf. 110 ORDFÖRANDEN:

Jag finner stöd för regeringens här redovisade upplägg inför fortsatta förhandlingar i denna fråga.

Då har vi punkt 13, Övriga frågor. Där har vi en hel hopar frågor. Eftersom frågorna är så många vill jag med viss emfas säga att det här inte är samrådskrävande punkter. Det är information. Vi har fått skriftligt underlag om samtliga frågor tidigare, och jag vill fråga explicit om det är någon särskild punkt som statsrådet verkligen vill kommentera extra. Hon får förstås göra det, precis som ledamöterna får ställa frågor. Vi ska inte sitta här en timma till och gå igenom detta i detalj eftersom det inte är beslutsfrågor eller förhandlingar ännu.

Anf. 111 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Jag kan gå igenom alla punkter, men det är en punkt som är ny som jag *vill* lyfta upp, bara så att jag lämnar information. Det är frågan om undantag i slotförrordningen, punkt f.

Skälet till att jag tar upp frågan är att den är ny och att den kommer att processas mycket snabbt den närmaste tiden. Bakgrunden om regelverket säger att ett flygbolag måste använda sina ankomst- och avgångstider till minst 80 procent för att man ska få behålla dessa tider under nästkommande tidtabellsperiod. Förslaget innebär ett undantag för denna regel på så sätt att flygbolag ges rätt att använda de ”slotar” under som-

martrafiken 2010 som de är berättigade till under sommaren 2009 oavsett utnyttjandegrad.

Vi snabbereder frågan i Regeringskansliet. Ett fakta-pm kommer att levereras till riksdagen i frågan. Min syn så här långt är att förslaget av marknads- och konkurrensskäl inte bör stödjas.

Anf. 112 ORDFÖRANDEN:

Det var ett utmärkt klargörande.

Anf. 113 KRISTER HAMMARBERGH (m):

Då avvaktar vi med spänning fakta-pm:et. Spontant kan jag säga att det sista som statsrådet uttryckte kändes bra.

Anf. 114 BÖRJE VESTLUND (s):

Det finns ingen risk här att man kommer att snabbprocessa så att vi sitter här på nästa EU-nämndsmöte med transportfrågor och ministrarna är överens? Om det finns risk för det kanske man ska arbeta fram en ståndpunkt. Om det är mindre risk för det kan vi stödja regeringens förslag.

Anf. 115 ORDFÖRANDEN:

Om "man" avser regeringen måste regeringen varje gång det blir skarpt läge, oavsett om det är långt till nästa nämnd, samråda med riksdagen. Det kan göras till exempel i en skriftlig procedur om det brådskar. Det har vi rutiner för som jag är övertygad om att regeringen följer. Det är precis i denna fråga som i alla andra frågor också upp till ledamöterna i trafikutskottet att engagera sig så tidigt som möjligt i processen.

Anf. 116 DÉSIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd):

Fru ordförande! Dessa texter kom sent. Som jag uppfattar det kommer även de tider som inte utnyttjas att dras in. Samordnare kommer att titta om slottiderna utnyttjas. Om de inte utnyttjas kommer de att dras in för vissa bolag.

Jag blir inte riktigt klok eftersom jag inte är så inne i frågorna. Går det att överklaga om en tid tas bort eller är det samordnarna som rätt och slätt bestämmer?

Anf. 117 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Det här är tydligen principer som av hävd har växt fram. Då är frågan om det går att överklaga av hävd.

Anf. 118 Kanslirådet GÖRAN ROOS:

Det innebär att om ett flygbolag använder dem till 80 procent får det behålla dem i all evighet. Normalt sett ligger man kvar på dessa attraktiva slottider. Nu innebär undantaget att du inte behöver använda dem alls. Men den "sloten" friställs inte utan den ligger där som en ledkapacitet. Det är problemet. Det finns kanske andra bolag som skulle vilja gå in där, som kanske har en lönsam idé men inte kan använda den. De kan göra det i teorin, men det är fråga om mycket långsiktiga planer. Att

2008/09:28

27 mars

lägga om tidtabeller och linjenät under en tidtabellsperiod är knappast realistiskt. I princip låses tidtabellstiderna.

Jag vet inte hur överklagandeprocédurerna ligger till här.

Anf. 119 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Jag tror att det var Börje Vestlund som frågade om ståndpunkt. Vi har i princip en färdig ståndpunkt i denna fråga.

Anf. 120 ORDFÖRANDEN:

Den är framförd här.

Anf. 121 BÖRJE VESTLUND (s):

Det var inte den jag i första hand avsåg. Jag undrade om det finns någon risk att denna kommer att processas fram så att vi på nästa EU-nämndssammanträde sitter med så att säga fulla fakta oavsett ståndpunkt eller inte.

Anf. 122 ORDFÖRANDEN:

Det var det jag svarade på själv. Jag förutsätter att regeringen även i den här frågan följer regeringsform och riksdagsordning. Sedan är det inte säkert att vi hinner ha en nämnd innan dess om det är jättebrådis. Men då tar vi det skriftligt.

Anf. 123 PER BOLUND (mp):

Fru ordförande! Jag vill kort klargöra Miljöpartiets ståndpunkt. Vi är emot grandfathering som princip och tycker att slottider ska auktioneras ut.

Anf. 124 ORDFÖRANDEN:

Är det någon som vill säga något övrigt om någon annan övrig fråga? Nej.

Vi tackar för informationen i dessa frågor.

Kvar på rådsagendan har vi rent tekniskt A-punktslistan. Den behandlar vi och beslutar inte om här, men om det är någon som vill ställa någon fråga om någon av de Torstenssonska A-punkterna är det nu man har möjlighet att göra det till henne direkt. Det var det inte. Då lämnar vi dem. Då kan vi skilja oss från rådsagendan.

Är det något annat statsrådet vill ta upp med oss innan vi skiljs åt? Nej.

Anf. 125 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c):

Jag önskar trevlig helg.

Anf. 126 ORDFÖRANDEN:

Tack detsamma. Då tackar vi statsrådet med medarbetare.

1 § Transport, telekommunikation och energi (transport och

telekommunikation).....	1
Anf. 1 ORDFÖRANDEN.....	1
Anf. 2 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	1
Anf. 3 SUSANNE EBERSTEIN (s).....	2
Anf. 4 ORDFÖRANDEN.....	2
Anf. 5 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	2
Anf. 6 MARYAM YAZDANFAR (s).....	2
Anf. 7 AGNETA LUNDBERG (s).....	2
Anf. 8 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	3
Anf. 9 ORDFÖRANDEN.....	3
Anf. 10 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	3
Anf. 11 ORDFÖRANDEN.....	4
Anf. 12 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	4
Anf. 13 Kanslirådet PERNILLA SKANTZE	4
Anf. 14 AGNETA LUNDBERG (s).....	4
Anf. 15 Kanslirådet PERNILLA SKANTZE	4
Anf. 16 AGNETA LUNDBERG (s).....	4
Anf. 17 Kanslirådet PERNILLA SKANTZE	4
Anf. 18 ORDFÖRANDEN.....	4
Anf. 19 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	5
Anf. 20 ORDFÖRANDEN.....	7
Anf. 21 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	7
Anf. 22 ORDFÖRANDEN.....	7
Anf. 23 PER BOLUND (mp)	7
Anf. 24 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	8
Anf. 25 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m)	8
Anf. 26 EVA OLOFSSON (v)	8
Anf. 27 BÖRJE VESTLUND (s)	9
Anf. 28 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	9
Anf. 29 EVA OLOFSSON (v)	9
Anf. 30 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	10
Anf. 31 BENGT-ANDERS JOHANSSON (m)	10
Anf. 32 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	10
Anf. 33 KRISTER HAMMARBERGH (m).....	10
Anf. 34 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	10
Anf. 35 ORDFÖRANDEN.....	10
Anf. 36 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	11
Anf. 37 ORDFÖRANDEN.....	11
Anf. 38 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	11
Anf. 39 LARS LILJA (s).....	11
Anf. 40 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	12
Anf. 41 ORDFÖRANDEN.....	12
Anf. 42 LARS LILJA (s).....	12
Anf. 43 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	13
Anf. 44 PER BOLUND (mp)	13
Anf. 45 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	13
Anf. 46 Ämnesrådet PER BJÖRKLUND.....	13
Anf. 47 ERIK A ERIKSSON (c).....	13

Anf. 48	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	14
Anf. 49	EVA OLOFSSON (v)	14
Anf. 50	DÉSIRÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd)	14
Anf. 51	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	15
Anf. 52	Ämnesrådet PER BJÖRKLUND	15
Anf. 53	ORDFÖRANDEN	15
Anf. 54	LARS LILJA (s)	15
Anf. 55	BÖRJE VESTLUND (s)	16
Anf. 56	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	16
Anf. 57	Ämnesrådet PER BJÖRKLUND	16
Anf. 58	ORDFÖRANDEN	17
Anf. 59	TOMAS TOBÉ (m)	17
Anf. 60	LISBETH GRÖNFELDT BERGMAN (m)	17
Anf. 61	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	17
Anf. 62	Rättssakkunnige TOMMIE BÖRJESSON	17
Anf. 63	ORDFÖRANDEN	18
Anf. 64	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	18
Anf. 65	MARYAM YAZDANFAR (s)	18
Anf. 66	KRISTER HAMMARBERGH (m)	18
Anf. 67	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	19
Anf. 68	MARYAM YAZDANFAR (s)	19
Anf. 69	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	20
Anf. 70	ORDFÖRANDEN	20
Anf. 71	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	20
Anf. 72	ORDFÖRANDEN	21
Anf. 73	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	21
Anf. 74	PER BOLUND (mp)	21
Anf. 75	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	22
Anf. 76	EVA OLOFSSON (v)	22
Anf. 77	KRISTER HAMMARBERGH (m)	22
Anf. 78	ORDFÖRANDEN	22
Anf. 79	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	22
Anf. 80	BÖRJE VESTLUND (s)	23
Anf. 81	ORDFÖRANDEN	23
Anf. 82	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	23
Anf. 83	PER BOLUND (mp)	23
Anf. 84	ORDFÖRANDEN	23
Anf. 85	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	24
Anf. 86	Kanslirådet JOHAN SCHELIN	24
Anf. 87	ORDFÖRANDEN	24
Anf. 88	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	24
Anf. 89	PER BOLUND (mp)	25
Anf. 90	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	25
Anf. 91	PER BOLUND (mp)	26
Anf. 92	ORDFÖRANDEN	26
Anf. 93	BÖRJE VESTLUND (s)	26
Anf. 94	EVA OLOFSSON (v)	26
Anf. 95	ORDFÖRANDEN	26
Anf. 96	EVA OLOFSSON (v)	26
Anf. 97	Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c)	26

Anf. 98 Departementssekreterare ANDERS HERMANSSON	27	2008/09:28
Anf. 99 PER BOLUND (mp)	27	27 mars
Anf. 100 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	27	
Anf. 101 ORDFÖRANDEN.....	27	
Anf. 102 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	28	
Anf. 103 ORDFÖRANDEN.....	28	
Anf. 104 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	28	
Anf. 105 ORDFÖRANDEN.....	28	
Anf. 106 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	28	
Anf. 107 ORDFÖRANDEN.....	29	
Anf. 108 BÖRJE VESTLUND (s)	29	
Anf. 109 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	29	
Anf. 110 ORDFÖRANDEN.....	30	
Anf. 111 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	30	
Anf. 112 ORDFÖRANDEN.....	31	
Anf. 113 KRISTER HAMMARBERGH (m).....	31	
Anf. 114 BÖRJE VESTLUND (s)	31	
Anf. 115 ORDFÖRANDEN.....	31	
Anf. 116 DÉsirÉE PETHRUS ENGSTRÖM (kd)	31	
Anf. 117 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	31	
Anf. 118 Kanslirådet GÖRAN ROOS.....	31	
Anf. 119 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	32	
Anf. 120 ORDFÖRANDEN.....	32	
Anf. 121 BÖRJE VESTLUND (s)	32	
Anf. 122 ORDFÖRANDEN.....	32	
Anf. 123 PER BOLUND (mp)	32	
Anf. 124 ORDFÖRANDEN.....	32	
Anf. 125 Statsrådet ÅSA TORSTENSSON (c).....	32	
Anf. 126 ORDFÖRANDEN.....	32	