

Riksdagen
Uppteckningar vid
EU-nämndens sammanträden
2025/26:43

Fredagen den 5 juni

§ 1 Transport-, telekommunikations- och energifrågor

Civilminister Erik Slottner

**Återrapport från möte i Europeiska unionens råd för transport,
telekommunikation och energi den 5 december 2025**

Återrapport från informellt ministermöte den 29–30 april 2026

**Information och samråd inför möte i Europeiska unionens råd för
transport, telekommunikation och energi den 8–9 juni 2026**

Anf. 1 ORDFÖRANDEN:

Klockan är 9 och EU-nämnden inleder sitt sammanträde.

Vi kommer nu att ha fokus på telekommunikation. Med oss har vi civilminister Erik Slottner med medarbetare. Jag hälsar er hjärtligt välkomna till dagens sammanträde med EU-nämnden.

Vi börjar med återrapporterna.

Anf. 2 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! Det senaste rådsmötet för telekomfrågor ägde rum den 5 december i Bryssel. Det övergripande fokuset på det mötet var EU:s digitala konkurrenskraft. Vid mötet antogs rådsslutsatser om konkurrenskraft under det digitala årtiondet. Därutöver hölls en diskussion om regelförenklingar på det digitala området med fokus på att minska bördor för företag.

Ministrarna höll även en riktlinjedebatt om plattformreglering, särskilt om åtgärder mot försäljning av olagliga produkter på e-handelsplattformar.

Under punkten Övriga frågor informerades även om flera pågående initiativ, bland annat europeiska företagsplånböcker och frågor kopplade till cybersäkerhet och roaming.

Nämnden har fått en skriftlig rapport från mötet, och jag svarar gärna på eventuella frågor.

Anf. 3 ORDFÖRANDEN:

Ingen begär ordet, och vi tackar för informationen.

Vi går vidare till nästa återrapport.

Anf. 4 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! Det informella telekommötet ägde rum den 29–30 april i Nicosia. Fokus på mötet var tillförlitlig AI, kritisk infrastruktur och skyddet av minderåriga på nätet.

Vid mötet diskuterades arbetet med implementering av tillförlitlig AI inom unionen. Det framhölls att AI behöver implementeras på ett effektivt och ansvarsfullt sätt. För att detta ska kunna göras behöver kompetens, gemensamma lösningar och konkurrenskraft sättas i fokus.

Frågan om skyddet av minderåriga på nätet diskuterades, med fokus på arbetet som medlemsstaterna redan har påbörjat och hur man på EU-nivå kan dra nytta av gemensamma lösningar. Mötet avslutades med frågan om kritisk infrastruktur och hur EU kan arbeta för att nå kollektiv motståndskraft. Nämnden har också här fått en skriftlig rapport, och jag svarar på eventuella frågor.

Anf. 5 ORDFÖRANDEN:

Inte heller här är det någon som begär ordet, och vi tackar så mycket för informationen.

Vi går in på rådsdagordningen och punkt 8, Förordningen om införande av europeiska företagsplånböcker.

Anf. 6 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! I november 2025 presenterade kommissionen sitt förslag till förordning om en europeisk företagsplånbok. Förslaget syftar till att införa en europeisk företagsplånbok, det vill säga en digital gränsöverskridande plattform för företag och offentliga aktörer.

Genom plånboken kan alla företag och offentliga aktörer identifiera och validera sig samt tillgängliggöra och utbyta data inom EU:s inre marknad.

Förhandlingar har nu pågått under våren, och fyra kompromissförslag har tagits fram av det cypriotiska ordförandeskapet. På mötet den 9 juni planeras beslut om allmän inriktning.

Regeringen välkomnar det slutgiltiga kompromissförslaget till förordning och avser då att stödja detta förslag. Regeringen välkomnar etableringen av europeiska företagsplånböcker som ett viktigt steg mot en mer digital och integrerad europeisk inre marknad och ett modernt affärsklimat.

Anf. 7 KADIR KASIRGA (S):

Ordförande! Jag tackar statsrådet för dragningen.

Jag vill bara påminna om att vi i trafikutskottet anmälde en avvikande mening under punkten företagsplånboken. Vi ser positivt på ambitionen att skapa en europeisk företagsplånbok, men mot bakgrund av rådande säkerhetspolitiska läge anser vi att det är viktigt att man från regeringens sida tydliggör EU:s oberoende av tredjeländers teknik i dessa tekniska system.

Anf. 8 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Nu har jag inte sett den avvikande meningen, och det sas inget om det när jag var i utskottet i tisdags. Men vi tar såklart med oss den avvikande meningen.

Sedan i tisdags har EU-kommissionen presenterat sin Cloud and AI Development Act. Förra veckan antog regeringen en molnpolicy för dessa viktiga frågor, och vi anger vår syn på hur vi ska kategorisera data och hur vi ska se på när data lagras i tredjeland. Det här är vi högst medvetna om från både svensk och europeisk sida. Det är mycket möjligt att detta kan förtydligas ytterligare. Det får vi i så fall återkomma till. Tack för informationen!

Anf. 9 KADIR KASIRGA (S):

Jag vill göra följande tydligt. Nej, den 2 juni anmäldes inte någon avvikande mening. Det jag sa rörde 24 mars. Då anmälde vi att det är viktigt att ha detta med sig. Vi ser en skillnad nu jämfört med den 24 mars.

Jag hör på statsrådet att man är införstådd med detta och att man tar med sig frågorna. Det var bara en påminnelse.

Anf. 10 ORDFÖRANDEN:

Det är nog helt och hållet i sin ordning. Det var ju information i utskottet, och då kan man inte anmäla avvikande mening.

Anf. 11 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V):

Ordförande! Vi hade en gemensam avvikande ståndpunkt i trafikutskottet den 24 februari 2026 – Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet. Det var ett bra medskick som vi vill ha in i den svenska ståndpunkten.

Sedan dess har det förhandlats, och nu finns ett färdigt förslag. Jag tänker inte upprepa vår avvikande ståndpunkt. Det har redogjorts för den. Men det är bra om regeringen fortsätter att fundera över hur viktigt det är att av säkerhetspolitiska skäl minska beroendet av tredjeland.

Anf. 12 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! Absolut! Vi fortsätter inte bara att fundera utan vi agerar också i frågan. Vi har fattat ett antal beslut för att kunna öka vårt digitala oberoende. Men varje medlemsland måste göra sitt och skapa förutsättningarna. EU måste såklart som helhet göra detta med större kraft tillsammans.

Bara genom att kommissionen har presenterat sitt förslag – i onsdags eller torsdags – visar EU hur man ser på frågorna. Vi vill verkligen bli mer digitalt oberoende. Det är självklart viktigt även i den här frågan. Jag tänker inte argumentera emot den saken.

Anf. 13 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar att med en avvikande ståndpunkt från Socialdemokraterna finns det stöd för regeringens här redovisade ståndpunkt.

Anf. 14 KADIR KASIRGA (S):

Det var inte en avvikande ståndpunkt! Det var en avvikande ståndpunkt som jag anmälde den 24 februari i utskottet. Statsrådet var i trafikutskottet den 2 juni. Vi har hört från statsrådet att han har tagit med sig den, och det var en påminnelse.

Anf. 15 ORDFÖRANDEN:

Då finns det helt enkelt stöd för regeringens här redovisade ståndpunkt – punkt slut!

Vi kör vidare till dagordningspunkt 9, Förordningen om digitala nätverk.

Anf. 16 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! Ordförandeskapet avser att redovisa en lägesrapport om förhandlingen om förordningen om digitala nät, Digital Networks Act, DNA. I förordningen föreslås ett rättsligt ramverk för att stimulera innovation, investeringar och övergång till nätverk med hög kapacitet såsom fiber, 5G och molnbaserade infrastrukturer.

I förslaget ingår bland annat ett tillståndsregelverk för satelliter på EU-nivå. Nya regler föreslås också för att stärka motståndskraft och beredskap, elektroniska kommunikationsnät och kommunikationstjänster samt i annan digital infrastruktur.

Förordningens syfte är att förenkla och harmonisera regelverket, stärka konkurrenskraften och främja mer integrerad inre marknad. Regeringen är positiv till ambitionen att stimulera och underlätta en fortsatt utbyggnad och utveckling av digital infrastruktur. En väl utbyggd och säker digital infrastruktur är en grundläggande förutsättning för att bland annat stärka EU:s konkurrenskraft.

Regeringen ser positivt på att regler föreslås för att motverka och förhindra bedrägerier mot slutanvändare via elektroniska kommunikationsnät. Regeringen verkar i förhandlingarna för att regler utformas på ett ändamålsenligt sätt, och cyberbedrägerier bör bekämpas på EU-nivå.

God beredskap och stärkt resiliens i Europas digitala infrastruktur är av stor betydelse, och regeringen vill samtidigt betona att nationell säkerhet faller inom medlemsstaternas kompetens. Regeringen är även positiv till ambitionen att förenkla regelverket, men mer bör kunna göras för att förenkla regelverket. Regeringen avser att verka för detta i förhandlingarna och för att nya regler inte försvårar för företagen. Exempelvis har kommissionen inte kunnat visa att förslaget om harmoniserat och gemensamt anmälningsförfarande innebär någon betydande regelförenkling för marknadsaktörerna.

Samtidigt innebär förslaget risk för legal osäkerhet och ökad administration, och det är viktigt att regleringen utformas så att den är rättssäker och att den bygger på en grundlig konsekvensanalys och ett reellt behov av nya regler där sådana föreslås.

Anf. 17 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar att det finns stöd för regeringens här redovisade inriktning.

Vi går vidare till dagordningspunkt 10, Cybersäkerhetspaketet.

Anf. 18 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! Ordförandeskapet avser att redovisa en lägesrapport om vårens förhandlingsarbete rörande förordningen Cybersecurity Act 2, benämnd CSA 2. Det är en föreslagen förordning som innebär uppdateringar i EU:s cybersäkerhetsakt av 2019. Även om ingen särskild diskussion aviseras kan det finnas möjligheter för deltagande ministrar att ändå kommentera filen.

Förslaget är omfattande och innehåller vissa nyheter gentemot den i dag gällande förordningen. Förslaget uppdaterar de två huvudelementen i dagens förordning. Det första gäller mandatet för EU:s cybersäkerhetsmyndighet Enisa, och det andra är ramverket för europeisk cybersäkerhetscertifiering. Därtill föreslås i CSA 2 ett nytt ramverk för säkerhet i digitala leveranskedjor.

Innebörden här är att EU ska kunna peka ut länder, framför allt leverantörer från länderna, som utgör hög cybersäkerhetsrisk för EU. För utpekade högriskleverantörer skulle flera begränsningar gälla, bland annat rörande hur utrustning från dessa får nyttjas inom kritiska sektorer inom EU.

För telekomnät, fibernät och satelliter går kommissionen längst och föreslår i CSA 2 tvingande utfasning av, respektive förbud mot ny-installation av, utrustning från högriskleverantörer i nyckeltillgångar i nätet.

Regeringen är positiv till översynen av mandatet för Enisa, och myndigheten bör fortsätta att fokusera på horisontella cybersäkerhetsfrågor och stöd till medlemsstater. Regeringen har också välkomnat ändringar i certifieringsramverkets processer som kan leda till ökad effektivitet.

Gällande det nya ramverket för digitala leveranskedjor är regeringen generellt positiv till mer EU-harmoniserat arbete kring strategiska risker. Ramverket bör dock vara proportionerligt och säkerställa deltagande från medlemsstaterna. Avseende den del där kommissionen går längst genom förslag om bindande förbud mot högriskleverantörers utrustning i telekomnät såsom 5G och mobilnät är regeringen positiv.

Närmare analys behövs om hur de exakta bestämmelserna i fasta nät och satellitnät för elektroniska kommunikationer bör utformas, i synnerhet i förhållande till vilka inverkningsområden de får på svenska företag.

Anf. 19 JACOB RISBERG (MP):

Jag har bara en kunskapsfråga om det här förbudet. Ser man att det finns områden där det egentligen inte finns några andra leverantörer än högriskleverantörer? Finns det täckning för all den utrustning som krävs för installationer? Kommer man att klara av förbudet med nuvarande leverantörer?

Anf. 20 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Ordförande! Jag tror inte att jag är rätt man att svara. Finns det någon här som vet det?

Det här är ju en allmän utmaning, för att uttala sig lite försiktigt. Det gäller även beroendet av amerikanska tech-tjänsteföretag. Det är lätt att säga att vi ska bli av med beroende, men det sker såklart inte genom ett

klubbslag i riksdagen eller något beslut eller någon strategi i regeringen. Det är ett långsiktigt arbete.

Vad gäller leverantörer från högriskländer är det mer av ett säkerhetspolitiskt problem.

Har vi något svar här?

Anf. 21 Ämnesrådet MARCUS BOKLUND:

Generellt kan man väl säga att vi har en svensk leverantör, Ericsson. Vi har också Nokia, och det finns någon ytterligare leverantör som har kompletta kedjor av det som behöver levereras, så generellt sett borde det inte vara någon större risk att det finns en sådan brist.

Anf. 22 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! Vi har haft en diskussion om de här 5G-toolboxarna och allt det. Vissa länder har kommit längre än andra i utfasningen av högriskleverantörer i våra elektroniska kommunikationsnät. Sverige har gjort sin hemläxa i detta avseende för flera år sedan medan vissa länder fortfarande är beroende av högriskleverantörer. De har kanske inte enligt vårt synsätt haft tillfredsställande utfasningsplaner vad gäller detta.

Nu skärper EU detta, och det välkomnar vi väldigt mycket. Det ska jag lägga till.

Anf. 23 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar att det finns stöd för regeringens här redovisade inriktning.

Vi går vidare till dagordningspunkt 11, Teknisk suveränitet för Europas offentliga förvaltningar.

Anf. 24 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! Ordförandeskapet avser under mötet att diskutera teknisk suveränitet för offentlig förvaltning i Europa.

Regeringen anser att Europas digitala konkurrenskraft och tekniska självbestämmande behöver stärkas, precis som vi haft ett litet samtal om tidigare under det här mötet, och att det bör ske på ett öppet sätt. Sverige ska kunna agera självständigt och i linje med europeiska värderingar samtidigt som fördelar med samarbete med globala partner också tillvaratas.

Anf. 25 JACOB RISBERG (MP):

Jag tycker att det här en jätteviktig fråga. Vi måste göra vad vi kan. Det här har vi ju märkt inom riksdagsförvaltningen när vi byter it-system och sådana saker. Hur möjliggör vi framför allt självständighet, även från amerikanska bolag?

Pytsar EU in några pengar för att snabba på utvecklingen när det gäller digital suveränitet i Europa, eller är det enbart upp till marknaden att lösa det hela?

Anf. 26 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! Vad jag har förstått av det kommissionen presenterade i onsdags finns det inga nya pengar aviserade i detta. Däremot

finns det sedan tidigare pengar aviserade för exempelvis superdatorer – AI factories, heter de väl – och även gigafactories. De pengarna är aviserade, men det är inga nya pengar i och med den nya förordningen. Å andra sidan är det ingen som utesluter att sådant kan komma. Detta är ju fortfarande i ett ganska tidigt skede, och som ni vet håller långtidsbudgeten på att diskuteras.

Samtidigt vet vi att det finns en marknad. Det finns mycket riskvilligt kapital inom det här området. Det finns också en marknad och stor efterfrågan på europeiska produkter. Den stora utmaningen blir att se till att de tjänsterna håller samma kvalitet som de amerikanska tjänsterna kan erbjuda och naturligtvis är på en konkurrenskraftig prisnivå som gör att man kan försvara ett skifte. Det är det som är den stora utmaningen, tror jag, mer än brist på offentliga subventioner.

Anf. 27 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar att det finns stöd för regeringens här redovisade inriktning.

Vi går vidare till dagordningspunkt 12, Stärkt samarbete mellan EU och ITU för en inkluderande, säker och hållbar digital omställning.

Anf. 28 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! Ordförandeskapet avser att hålla en diskussion om hur Europeiska unionens och Internationella teleunionens samarbete för inkluderande, säker och hållbar digital omställning kan stärkas.

Genom digitalisering kan samhällen lyftas ur fattigdom till följd av nya möjligheter att delta i världshandeln och i den globala ekonomiska utvecklingen. Enligt färsk statistik saknar i dag 2,2 miljarder människor i världen, det vill säga drygt en fjärdedel av världens befolkning, tillgång till internet och möjligheten att omfattas av den digitala omställningen.

Det nyligen antagna slutdokumentet WSIS+20 bör vara vägledande för EU:s och ITU:s samarbete om att främja utbyggnaden av tillförlitlig och säker konnektivitet samt om att skapa förutsättningar för att använda digitala tjänster. Slutdokumentet stakar ut vägen för global digital styrning med tonvikt på ett människocentrerat och människorättsbaserat förhållningssätt.

Anf. 29 KADIR KASIRGA (S):

Först en kunskapsfråga: Vad är WSIS+20? Vad står det för?

Jag tycker att regeringen har en bra ingång och en bra ståndpunkt i den här frågan. Jag tänker bara på mötet som ska hållas i Doha i november 2026 – den plenipotentiära konferensen, som det står i handlingarna. Det kommer att ske i ett läge med krig i Mellanöstern. Det är suveräna stater som är medlemmar i ITU, och vissa stater är våra antagonister – Iran, till exempel.

Jag vill höra vilka prioriteringar Sverige kommer att driva tillsammans med EU. Som statsrådet nämnde är det flera miljoner människor som inte har tillgång till internet. Vi såg senast i Mellanöstern, i Iran, hur man stängde internet. Vad kan man göra mer tillsammans med EU i de här frågorna?

Anf. 30 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! WSIS+20 är en FN-ledd process och ett FN-initiativ för att minska digitala klyftor och öka digital inkludering i världen. Det ska leda till minskad fattigdom, då vi ser att ökad digitalisering är en väg till detta. Det är svaret på den frågan.

Mötet i Doha är inget som jag kommer att åka på. Vi driver på i internationella sammanhang, oavsett var vi är, för digital inkludering och hållbar utveckling av digitaliseringen. I hållbar utveckling inkluderar vi mycket, bland annat respekten för demokratiska värderingar och mänskliga rättigheter och människonära digitalisering.

Där är vi överens inom EU. Det syns inte minst i AI-förordningen, där vi väljer att reglera AI för att säkerställa en hållbar utveckling och pekar ut vilka värderingar som vi vill att lagstiftningen och regleringen ska vila på.

Detta är också en linje som vi driver internationellt, och det bör vi göra i alla de internationella forum där vi finns. Här är vi likasinnade med länder som Kanada.

Även USA hade när jag var där på en resa – nu var det under Biden-administrationen, ska sägas – ett liknande synsätt. Sedan väljer de att reglera detta på ett annat sätt med frivilliga överenskommelser som kanske blir praxis. Vi har lite olika rättssystem i USA och i Europa. Det var ändå glädjande att höra på den resan att den typ av överenskommelser de gör med techbolagen till stor del vilar på samma grunder som vi har i Europa.

Anf. 31 ORDFÖRANDE:

Jag konstaterar att det finns stöd för regeringens här redovisade inriktning.

Vi går vidare till dagordningspunkt 13, Övriga frågor.

Anf. 32 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! Finns det behov av detta? Har ni någon särskild fråga är jag disponibel.

Anf. 33 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V):

Jag skulle vilja veta lite mer om det digitala omnibuspaketet.

Anf. 34 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! Vi väntas under rådmötet få en lägesuppdatering av det cypriotiska ordförandeskapet om det digitala omnibuspaketet.

Det första förslaget i paketet om en digital omnibus för AI förhandlades mellan Europaparlamentet och rådet nu under våren. Den 7 maj nåddes en politisk överenskommelse som sedan dess har godkänts i rådet.

Det andra förslaget i paketet, som rör delar som GDPR, e-privacy och data- och cyberfrågor, förhandlas fortfarande i rådets arbetsgrupper. Det cypriotiska ordförandeskapet har för avsikt att nå en allmän inriktning före slutet av juni månad.

Sverige driver på i förhandlingarna för att förenkla och för att förtydliga lagstiftningen på det digitala området. Det är ett viktigt avstamp, anser vi, för att stärka den svenska konkurrenskraften och stärka EU:s inre marknad.

Anf. 35 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V):

Jag har en följdfråga på det. När det digitala omnibuspaketet diskuterades i trafikutskottet hade vi en farhåga om att Europas avreglering skulle kunna göra att man blir ännu mer beroende av amerikanska och kinesiska plattformar. Vi var inne lite på det i ett tidigare ärende här. Hur ser statsrådet att det slutgiltiga förslaget har blivit i förhållande till det?

Anf. 36 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! Min uppfattning är att om vi lyckas förenkla och harmonisera regelverket och undvika överlappning av olika regelverk stärker det våra förutsättningar att bli mer digitalt oberoende. Det kommer att stärka europeisk konkurrenskraft, göra det mer attraktivt att starta nya företag inom det digitala området i Europa och öka möjligheterna för företag att växa och skala upp och också stanna i Europa.

Min uppfattning är alltså tvärtom – genom det här omnibuspaketet och förenklingsreglerna stärker vi möjligheterna för Europa att bli digitalt oberoende snarare än det motsatta.

Anf. 37 ORDFÖRANDEN:

Vi tackar så mycket för informationen.

Vi tackar också statsrådet med medarbetare för medverkan vid dagens sammanträde och önskar lycka till på rådmötet och trevlig helg när det blir dags.

Anf. 38 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD):

Trevlig nationaldag!

Anf. 39 ORDFÖRANDEN:

Det får man inte glömma bort, nej. Trevlig nationaldag!

§ 2 Transport-, telekommunikations- och energifrågor
Infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson
Återrapport från möte i Europeiska unionens råd för transport,
telekommunikation och energi den 4 december 2025
Återrapport från informellt ministermöte den 21 april 2026
Återrapport från informellt ministermöte den 28–29 april 2026
Information och samråd inför möte i Europeiska unionens råd för
transport, telekommunikation och energi den 8–9 juni 2026

Anf. 40 ORDFÖRANDEN:

Nu har vi fokus på transport.

Med oss har vi infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson. Vi börjar med en återrapport.

Anf. 41 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS
CARLSON (KD):

Ordförande! När det gäller återrapportering från tidigare möten träffades transportministrarna vid det senaste officiella rådsmötet i Bryssel den 5 december förra året. Därutöver har det cypriotiska ordförandeskapet under året arrangerat två informella möten – dels ett digitalt möte den 21 april om krisen i Hormuzsundet, dels ett informellt möte i Nicosia den 28–29 april. Ni har fått skriftliga rapporter från alla de tre mötena, men jag svarar förstas gärna på eventuella frågor.

Anf. 42 ORDFÖRANDEN:

Det finns inga frågor, och vi tackar så mycket för informationen.

Då rör vi oss vidare in på dagordningspunkt 3, Förordningen om rena företagsfordon.

Anf. 43 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS
CARLSON (KD):

Ordförande! Detta är den första ordinarie punkten på dagordningen, och det är alltså förslaget till ny förordning om rena företagsfordon.

Förslaget presenterades i december 2025 och har förhandlats sedan januari i år. På mötet ska ordförandeskapet presentera en lägesrapport. Syftet med förslaget är att främja marknaden för person- och skåpbilar med noll eller låga utsläpp i företags fordonsflottor.

Förslaget innehåller olika bindande mål för medlemsstaterna om att en viss andel nyregistrerade bilar och lätta lastbilar hos företag med mer än 250 anställda ska vara utsläppsfria och utsläppssnåla till 2030 respektive 2035. Det finns även regler om ekonomiskt stöd kopplat till krav på EU-tillverkning.

Förhandlingarna går trögt. De har bland annat kretsat kring förslagets tydlighet, omfattning och förhållande till andra regelverk. Regeringen har under förhandlingarna menat att omställningen till nollutsläppsfordon går för långsamt och behöver påskyndas men att det finns stora svårigheter med förslaget så som det är utformat.

Svårigheterna handlar inte minst om påverkan på nationella skatteregler och kraven på EU-tillverkning. Därutöver ifrågasätter

regeringen behovet av nya bindande mål på fordonssidan utöver dem som redan finns för att minska utsläppen från vägtrafiken.

Många medlemsstater delar regeringens synpunkter gällande förslaget otydlighet och omfattning, och i de fortsatta förhandlingarna kommer regeringen att verka för ett EU-regelverk som bidrar till industrins konkurrenskraft, samhällsekonomisk effektivitet, flexibilitet och teknikneutralitet.

Regeringens bedömning är att Sverige kan notera lägesrapporten vid mötet.

Anf. 44 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V):

Ordförande och statsrådet! Jag noterade att statsrådet nu sa "utsläppsfria". I det skriftliga underlaget står det nyregistrerade utsläppsfria och "utsläppssnåla" fordon.

Jag vill därför skicka med att regeringen borde driva ett fokus på elektrifiering, det vill säga "utsläppsfria" och inte "utsläppssnåla", och hur viktigt det är att ställa krav på en väl utbyggd laddinfrastruktur samt att även tunga fordon ska inkluderas i förslaget.

När detta var uppe för överläggning i utskottet den 24 mars hade vi en avvikande ståndpunkt, och jag vill hänvisa till den. Den innehöll dels det jag just sa, dels att vi ser att utvecklingen i den svenska transportsektorn går åt fel håll. Sverige har historiskt stora utsläppsökningar från vägtransporter, och elektrifieringstakten har stannat av i Sverige och är nu långsammast i Norden.

Med detta hänvisar jag till tidigare avvikande ståndpunkt och vill skicka med att det måste vara "utsläppsfria" och inte "utsläppssnåla" som regeringen arbetar för.

Anf. 45 KADIR KASIRGA (S):

Ordförande! Tack, statsrådet, för informationen! Också vi har en tidigare avvikande ståndpunkt i miljö- och jordbruksutskottet den 24 mars. Vi tycker också att det är väldigt viktigt att man fortsätter med elektrifieringen.

Vi tycker även att det är rimligt att EU ställer krav på medlemsstaterna när det gäller klimatomställningen och att fasa ut de fordon som har höga utsläpp.

Anf. 46 ANNA LASSES (C):

Jag ska inte bli långrandig utan bara hänvisa till den avvikande ståndpunkt som också vi hade i miljö- och jordbruksutskottets överläggningar den 24 mars.

Anf. 47 JACOB RISBERG (MP):

Jag gör samma sak fast med Miljöpartiets avvikande ståndpunkt i samma utskott.

Anf. 48 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Ordförande! Jag noterar de avvikande ståndpunkterna.

När det gäller Vänsterpartiets medskick är det precis det som Sverige har verkat för i förhandlingarna kopplat till elektrifiering. Det är också det som vi menar är viktigt även framöver vad gäller både konkurrens och samhällsekonomisk effektivitet, som jag nämnde.

Jag nämnde också utsläppsfria och utsläppssnåla fordon till 2030 respektive 2035. Det är det som är det förslag som diskuteras. Men förhandlingarna går som sagt trögt, och det finns en blockerande minoritet i rådet. Sverige kommer förstås fortsatt att vara konstruktivt, och vi ser att de mål EU har tydligt pekar mot en omställning.

Sverige ser också ett behov av att det arbetet, precis som jag sa, behöver påskyndas. Arbetet går för långsamt. Vi ser en del av de här förslagen, som de har presenterats, som något som skapar svårigheter, och vi ifrågasätter nya bindande mål på fordonssidan, utöver dem som redan finns för att minska utsläppen från vägtrafiken. Det var detta jag sa, ordförande.

När det gäller just medskicket om elektrifiering är det något som regeringen tydligt har lyft fram och kommer att fortsätta göra. Det är vägen framåt, och där behöver takten öka.

Anf. 49 KADIR KASIRGA (S):

Jag har bara en följdfråga om den minoritet som blockerar detta. Skulle statsrådet kunna utveckla vilka länder som ingår i den?

Anf. 50 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Det är ett stort antal länder, däribland Italien och Tyskland.

Sverige har i dialog framfört att vi föredrar ett icke-regulatoriskt samarbete, men det finns en blockerande minoritet utan att Sverige är inräknat.

Anf. 51 ORDFÖRANDE:

Jag konstaterar att det med avvikande ståndpunkt från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Centerpartiet finns stöd för regeringens här redovisade inriktning.

Vi går vidare till dagordningspunkt 4, Insatser för avkarbonisering inom transportsektorn efter 2030.

Anf. 52 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Ordförande! Under denna punkt har ordförandeskapet tagit initiativ till ett åsiktsutbyte om avkarbonisering – ett direkt översatt ord som inte alltid används – i transportsektorn efter 2030.

Detta är en viktig fråga för att nå klimatmålen men även för försörjningstryggheten mot bakgrund av blockaden av Hormuzsundet. Regeringen avser att under åsiktsutbytet bland annat lyfta fram följande.

För det första: Elektrifiering av vägtrafiken måste fortsätta. Regeringen står bakom nuvarande CO₂-krav för personbilar och lätta lastbilar för 2030 och 2025. Sverige och den svenska fordonsindustrin ligger redan i framkant när det gäller elektrifiering av fordonsflottan och utbyggnad av laddinfrastrukturen.

För det andra: EU och medlemsstaterna behöver stötta omställningen av sjö- och luftfarten där det i dag inte är möjligt att elektrifiera i samma utsträckning. Det är inte i första hand flygandet som behöver minska utan flygets utsläpp.

Sverige stöttar därför utvecklingen och produktionen av hållbara och fossilfria drivmedel, bland annat genom Industriklivet. Företaget Sky Kraft har till exempel nyligen fått 231 miljoner kronor i stöd för en satsning i Skellefteå på hållbart syntetiskt flygbränsle.

Departementet har dessutom nyligen tagit emot en utredning med förslag på konkreta åtgärder för att främja tillgången till hållbara drivmedel för luft- och sjöfarten i Sverige. Utredningen remitteras nu, och jag har varit tydlig med att det kommer att ske en skyndsam beredning av förslagen. Det är nödvändigt.

På det globala planet är Europa en föregångare när det gäller omställningen. EU har under en lång period tagit en ledande roll för att minska flygets klimatpåverkan. Internationella överenskommelser och EU-regelverk som EU:s utsläppshandelssystem, ReFuelEU Aviation och FuelEU Maritime, är helt centrala för att nå de uppsatta klimatmålen.

Det krävs nu en ökad produktion av hållbara och fossilfria drivmedel i Europa för att möjliggöra en ökad inblandning och för att priserna på hållbara drivmedel ska bli mer konkurrenskraftiga.

Vi behöver långsiktiga och stabila EU-regelverk för att näringslivet ska våga investera, och regeringen ser därför positivt på att kommissionen med sin investeringsplan för hållbara transporter skickar en tydlig signal om att man vill stödja produktionen i EU av hållbara drivmedel för luft- och sjöfart.

I åsiktsutbytet kommer jag att lyfta fram det pågående arbete som finns i Sverige och de goda förutsättningar som finns här just för ökad inhemsk produktion av hållbara drivmedel för luft- och sjöfart inom EU, där Sverige verkligen kan vara en del av lösningen på utmaningen.

Avslutningsvis anser regeringen att pilotprojektet eSAF Early Movers Coalition har potential att bidra till en minskad investeringsrisk för eSAF. Sverige har därför deltagit som observatör vid koalitionen andra möte i april.

Anf. 53 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V):

Ordförande! Jag hörde statsrådet säga att flyget inte behöver minska utan att det är utsläppen från flyget som behöver minska.

Varenda forskare som arbetar med det här menar att flyget måste minska, och det menar också vi i Vänsterpartiet. Det är också viktigt att vi ser att vi behöver utveckla tågtrafiken och flytta över transporter av både människor och gods till tåg eftersom tåg är mer klimatsmart och lättare att uppnå nollutsläpp med.

Utifrån detta skulle jag helt enkelt vilja anmäla en avvikande ståndpunkt om att flyget behöver minska i de fall det går att flytta över transporter till tåg och andra transportslag om vi ska klara klimatomställningen.

Anf. 54 JACOB RISBERG (MP):

Ordförande! Tack, statsrådet, för dragningen!

Jag instämmer i Vänsterpartiets mening att flyget, och framför allt utsläppen från flyget, måste minska.

Jag är generellt lite oroad över det senaste årets utveckling där vi ser att man börjar luckra upp de tidigare ganska starka förbud vi har haft mot till exempel förbränningsmotorförsäljning. På något vis öppnar det kryphål framöver. Elektrifieringen måste gå snabbare generellt, och jag tycker att all form av uppluckring och öppnande för olika typer av utsläppsfordon framöver är väldigt olycklig.

Anf. 55 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Ordförande! Jag kommenterar gärna detta, för jag tror inte att det finns en så stor avvikande mening här. Det är min tolkning.

Där det går att stärka tågtrafiken, inte minst för godstransporter, är det både hållbart och väldigt kapacitetsstarkt. Det står inte i konkurrens till flygtrafiken.

Däremot är flyget viktigt för ett avlångt land som Sverige. Vi ser det i det samhällskritiska flyget när det kommer till ambulanstransporter och organ donationer, där det är bokstavligt talat livsviktigt att det finns fungerande flyg.

När det kommer till godstransporter är det mycket riktigt så att järnvägen är mycket mer kapacitetsstark. Bara 1 procent av godsvolymen går i luften och ungefär 30 procent av godsvärdet. När det saknas ett verktyg eller någon del till en industri som står still är även flyget viktigt för Sverige.

Därför är uppfattningen, som jag sa, att det inte i första hand är flygandet som behöver minska utan utsläppen från flyget. Det utesluter inte ytterligare satsningar på att få en mer robust infrastruktur när det kommer till både järnvägs- och vägnätet och kopplingar till sjöfarten och elektrifiering av transportsystemet där det går.

Det handlar även om andra åtgärder för att påskynda omställningen. Jag redogjorde för ganska mycket av det som jag kommer att ta upp vid åsiktsutbytet i mötet.

När det gäller Jacob Risbergs medskick kopplat till förbränningsmotorer anser regeringen att EU:s CO₂-krav för personbilar och lätta lastbilar till 2035 bör ligga fast som en central del av klimatomställningen.

Vi är dock beredda att acceptera en viss justering som en del av en bred kompromiss under förutsättning att den totala utsläppsminskningen säkerställs genom andra åtgärder.

Anf. 56 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V):

Ordförande! Tack, statsrådet, för svaret!

Jag tänker att det är viktigt att säga att jag inte sa att flyget ska upphöra helt, utan man måste se att ett sätt att nå klimatneutralitet är att minska flygandet. Det är inte sjuktransporter och organtransporter som jag då tänker på i första hand.

Anf. 57 JACOB RISBERG (MP):

Ordförande! Tack, statsrådet, för svaren!

Det här med andra åtgärder är alltid en knivig fråga. Det öppnar alltid upp för olika typer av åtgärder som i förlängningen inte alls visar sig vara speciellt effektiva. Framför allt bidrar de också till att fördröja den omställning som ändå krävs. Jag tycker därför att man ska vara väldigt försiktig med att försöka hitta andra typer av åtgärder för att kompensera för de utsläpp som fortfarande sker. Vi måste få ned utsläppen och samtidigt ställa om.

Jag tycker inte att det är en framkomlig väg att försöka hitta andra åtgärder för att kunna bibehålla exempelvis förbränningsmotorer, så jag vidhåller vår avvikande ståndpunkt.

Anf. 58 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar att det med avvikande ståndpunkter från Vänsterpartiet och Miljöpartiet finns stöd för regeringens redovisade inriktning.

Vi går vidare till dagordningspunkt 5, Slutsatser om EU:s strategi för sjöfartsindustrin.

Anf. 59 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS

CARLSON (KD):

Ordförande! På denna punkt är ordförandeskapets ambition att rådet ska anta slutsatser som grundar sig på kommissionens meddelande om en strategi för maritim industri. Meddelandet presenterades i mars i år och pekar på olika åtgärder för att stärka EU:s maritima industri och öka konkurrenskraften i förhållande till aktörer från andra kontinenter.

Med maritim industri avses såväl rederier som varv men även maritimt anknuten tillverkningsindustri. De åtgärder som föreslås faller på kommissionen och i mindre utsträckning på medlemsstaterna. Främst innehåller meddelandet uppmaningar till branschen.

Det cypriotiska ordförandeskapet har sedan i mars drivit förhandlingarna om rådsslutsatserna i ett högt tempo. Regeringen välkomnar inriktningen i slutsatserna. Det är positivt att fokus sätts på maritim industri och maritima näringar i ett bredare perspektiv än bara sjöfart, till exempel tillverkningsindustri och teknologileverantörer med koppling till konkurrenskraft och hållbar omställning.

Sverige har under förhandlingarna drivit och i huvudsak fått stöd för ståndpunkter som har att göra med konkurrenskraft, säkerhet och hållbarhet. Det har till exempel varit viktigt att beakta all industri med maritim verksamhet, även när den bara utgör en del av den totala verksamheten.

En viktig fråga för regeringen under förhandlingarna har varit att bibehålla öppenhet mot omvärlden och motverka en alltför protektionistisk ansats. Sverige har också fått igenom att slutsatserna nu beaktar öppenhet, konkurrensneutralitet och likvärdiga villkor för aktörer på marknaden utan att begränsa konkurrensen geografiskt.

Regeringen föreslår därför att Sverige kan ställa sig bakom de slutliga rådsslutsatserna.

Anf. 60 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar att det finns stöd för regeringens här redovisade ståndpunkt.

Vi går vidare till dagordningspunkt 6, Slutsatser om den europeiska hamnstrategin.

Anf. 61 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS
CARLSON (KD):

Ordförande! Detta bygger vidare på den strategi för hamnar inom EU som kommissionen presenterade i mars parallellt med strategin för maritim industri, som vi precis behandlade.

Denna strategi syftar bland annat till att stärka EU:s hamnar för att motverka investeringar av aktörer från andra kontinenter. Strategin behandlar även hamnarnas betydelse i den övergripande transportkedjan och för handelsflödena i stort.

Det cypriotiska ordförandeskapet har även här drivit förhandlingarna i ett högt tempo. Under förhandlingarna har Sverige framfört, och fått stöd för, ett antal ståndpunkter. Det handlar till exempel om att slutsatserna i högre grad ska beakta förhållandena för hamnar i nordliga och tidvis istäckta delar av EU samt att hamnarnas roll ur ett säkerhetsperspektiv uppmärksammas på ett tydligare sätt.

En viktig fråga har varit hur skrivningar om EU:s utsläppshandelssystem ETS formulerats. Vissa länder har menat att ETS skulle leda till kostnadsökningar för EU:s hamnar och att fartyg till följd av ETS skulle välja rutter utanför EU. Sverige har verkat för, och slutligen fått stöd för, att en balans ska behållas i texten då det inte finns några faktiska data som pekar på att fartyg väljer andra rutter för omlastning utanför EU eller att ETS skulle leda till ett så kallat koldioxidläckage.

Regeringen föreslår därför att Sverige kan ställa sig bakom de slutliga rådsslutsatserna.

Anf. 62 KADIR KASIRGA (S):

Ordförande! Vi har ingen avvikande ståndpunkt här. Jag vill bara säga att vi välkomnar att regeringen motsätter sig de skrivningar som ensidigt pekar ut ETS. Vi tycker att ETS är ett viktigt verktyg för klimatomställningen.

Jag skulle gärna från statsrådet vilja höra vilka länder som driver på för att försvaga kopplingen till ETS och vilka skrivningar man har stoppat.

Anf. 63 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V):

Ordförande! Jag var glad över att höra det som statsrådet sa, för jag tyckte att det var lite svagt att bara mildra eventuella skrivningar om ETS. Det är bra att man har lyckats stoppa sådana skrivningar.

Jag har också en fråga som gäller hamnstrategi. Vänsterpartiet har motionerat om en svensk hamnstrategi men fått avslag. Därför undrar jag om regeringen utifrån den europeiska hamnstrategin planerar att ta fram en hamnstrategi för svenska hamnar.

Anf. 64 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS
CARLSON (KD):

Ordförande! Tack till ledamöterna för stödet! Detta är viktigt, och det är därför regeringen har agerat aktivt.

Under förhandlingarna har vissa medlemsstater verkat för att det i slutsatserna ska finnas referenser till att avgifter med koppling till ETS leder till att fartyg omdestineras och lastas och lossas i utomeuropeiska stater och att detta ska beaktas i den kommande översynen. Regeringen anser dock att den översynen inte ska föregripas. Det finns inte heller några faktiska data som visar att sådan omdestinering sker.

När det gäller Kadir Kasirgas fråga om vilka länder det rör sig om kan svaret sammanfattas som Medelhavsstater i södra Europa, utan att peka ut varje land för sig.

När det gäller Vänsterns fråga om en hamnstrategi pågår beredning i Regeringskansliet av en bredare maritim strategi, där hamnar ingår men som inte enbart avser hamnar. Vi har berett den under ett ganska bra tag och har bjudit in till breda samrådsmöten under uppstarten av arbetet. Det har också varit viktigt att invänta EU:s strategier så att de går i synk, så att säga. Men det pågår ett arbete med beredning av en maritim strategi.

Anf. 65 ORDFÖRANDEN:

Vi konstaterar att det finns stöd för regeringens här redovisade ståndpunkt.

Vi tar oss till dagordningspunkt 7, Övriga frågor. Det finns några att välja på. Vad säger statsrådet – finns det något att säga om dagordningspunkt 7?

Anf. 66 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Det gör det alldeles säkert, ordförande. Vi har som sagt ett antal övriga frågor på dagordningen. Det rör sig, som ni vet, om frågor för information, som inte kräver något ställningstagande. Jag tänkte ta upp några.

Ordförandeskapet väntas bland annat informera om pågående lagstiftningsärenden. Det kommande ordförandelandet Irland ska presentera sitt arbetsprogram. Jag vill för er kännedom nämna två frågor som inte står med på den preliminära dagordningen men som kommissionen, har vi fått vetskap om, kommer att ta upp på rådsmötet.

Den första punkten rör en färdplan för rena transportkorridorer, som kommissionen tagit fram. Färdplanen syftar till att snabba på utbyggnaden av laddinfrastruktur för tunga fordon längs de två TEN-T-korridorerna för Skandinavien–Medelhavet och Nordsjön–Baltikum. Detta ser vi som angeläget, framför allt Scanmed-korridoren som ju går genom Sverige. Här genomförs insatser för utbyggnad av laddinfrastruktur på svensk mark. Vi behöver höra diskussionerna och ser det som positivt att kommissionen sätter ljus på detta. Det rör sig om redan beslutade åtgärder, men planen fokuserar till stor del på att underlätta för anslutning av laddstationer för tunga fordon till elnätet och ligger väl i linje med regeringens målsättning att elektrifiera transportsektorn.

I samband med rådsmötet avser regeringen därför att skriva under färdplanen, som inte är juridiskt bindande.

Den andra övriga frågan, som alltså inte står på dagordningen men som jag ändå vill nämna, är att kommissionen tagit fram en avsiktsförklaring om gränsöverskridande testmiljöer för självkörande fordon, som medlemsstaterna har bjudits in att signera på mötet. Syftet är att främja utvecklingen mot automatiserad trafik inom EU genom storskaliga tester.

Förhoppningen är att testerna ska leda till att nödvändiga regelverk och andra förutsättningar snabbare kan komma på plats.

Sverige står i dagsläget inte värd för någon gränsöverskridande testmiljö men avser att skriva under avsiktsförklaringen. På så vis signalerar Sverige sin avsikt att följa detta, delta och dra lärdom av erfarenheterna.

Ordförande! Detta var de två övriga punkter som jag avsåg att lyfta. Jag svarar såklart gärna även på andra frågor, om sådana finns. Listan över övriga punkter under mötet är ganska omfattande.

Anf. 67 JACOB RISBERG (MP):

Ordförande! Jag är såklart lite intresserad av den första punkten, punkt 7 a, Krisen i Mellanöstern. Detta måste man ändå ställa lite övergripande frågor om gällande samordning och motåtgärder.

Det vi ser är någon form av panikåtgärder – även om det kanske är att ta i att kalla dem det. Väldigt många länder väljer att sänka skatter på drivmedel och så vidare, vilket i förlängningen enbart kommer att leda till ökad konsumtion av olja, när det råder brist på världsmarknaden. Det kommer i ytterligare förlängning kanske också att leda till ökade priser under längre tid, vilket kanske inte är riktigt den effekt man vill uppnå.

Jag funderar på om det finns någon strategi för att gemensamt komma fram till andra typer av åtgärder, snarare än att bara hela tiden försöka sänka priserna på det fossila. Att vi är fast i det här beroendet är bara ett exempel på att omställningen har gått alldeles för långsamt. Motåtgärderna måste snarare handla om att hitta alternativ till den fossila energiförbrukningen.

Anf. 68 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD):

Ordförande! Tack, ledamoten, för frågan!

Det är viktigt att säga att allt jag har redogjort för i EU-nämnden så här långt ligger fast. Omställningsarbetet behöver fortsätta, och elektrifieringstakten behöver öka. Sverige kommer under mötet att vara tydligt även på denna punkt. Detta är viktigt inte bara ur ett hållbarhetsperspektiv, även om det står på egna ben i det avseendet, utan även ur ett säkerhetsperspektiv. Ni har ju sett i återrapporteringen från det informella transportministermötet, som hölls digitalt, att Sverige även där lyfte fram att vi behöver hålla hög takt i EU:s omställningsarbete.

Det som görs i Sverige och som även andra EU-länder har gjort gällande nedsättningar av skatt på exempelvis drivmedel för personbilar är tillfälliga åtgärder för att hantera den situation som riskerar att slå hårt mot vanliga hushåll och mot näringslivet, som fortfarande har det tufft med låga marginaler.

Men de åtgärder som regeringen vidtar på detta område står inte heller ensamma. Jag kommer under mötet att på denna punkt informera om den kraftiga subventionering av kollektivtrafikmånadskort som regeringen också har aviserat och inför tillfälligt från den 1 juli. Det kan, tror jag, också vara ett bra exempel på vad man kan göra, som jag kommer att dela med mig av till de andra ministrarna under denna punkt på mötet.

Anf. 69 ORDFÖRANDEN:

Vi tackar så mycket för informationen. Därmed tackar vi också för medverkan vid dagens sammanträde och önskar lycka till på rådmötet och trevlig helg när det blir dags.

2025/26:43

5 juni

Innehållsförteckning

| | |
|---|-----------|
| § 1 Transport-, telekommunikations- och energifrågor | 1 |
| Anf. 1 ORDFÖRANDEN..... | 1 |
| Anf. 2 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 1 |
| Anf. 3 ORDFÖRANDEN..... | 1 |
| Anf. 4 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 2 |
| Anf. 5 ORDFÖRANDEN..... | 2 |
| Anf. 6 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 2 |
| Anf. 7 KADIR KASIRGA (S)..... | 2 |
| Anf. 8 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 3 |
| Anf. 9 KADIR KASIRGA (S)..... | 3 |
| Anf. 10 ORDFÖRANDEN..... | 3 |
| Anf. 11 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V)..... | 3 |
| Anf. 12 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 3 |
| Anf. 13 ORDFÖRANDEN..... | 3 |
| Anf. 14 KADIR KASIRGA (S)..... | 4 |
| Anf. 15 ORDFÖRANDEN..... | 4 |
| Anf. 16 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 4 |
| Anf. 17 ORDFÖRANDEN..... | 4 |
| Anf. 18 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 5 |
| Anf. 19 JACOB RISBERG (MP)..... | 5 |
| Anf. 20 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 5 |
| Anf. 21 Ämnesrådet MARCUS BOKLUND | 6 |
| Anf. 22 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 6 |
| Anf. 23 ORDFÖRANDEN..... | 6 |
| Anf. 24 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 6 |
| Anf. 25 JACOB RISBERG (MP)..... | 6 |
| Anf. 26 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 6 |
| Anf. 27 ORDFÖRANDEN..... | 7 |
| Anf. 28 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 7 |
| Anf. 29 KADIR KASIRGA (S)..... | 7 |
| Anf. 30 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 8 |
| Anf. 31 ORDFÖRANDEN..... | 8 |
| Anf. 32 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 8 |
| Anf. 33 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V)..... | 8 |
| Anf. 34 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 8 |
| Anf. 35 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V)..... | 9 |
| Anf. 36 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 9 |
| Anf. 37 ORDFÖRANDEN..... | 9 |
| Anf. 38 Civilminister ERIK SLOTTNER (KD)..... | 9 |
| Anf. 39 ORDFÖRANDEN..... | 9 |
| § 2 Transport-, telekommunikations- och energifrågor | 10 |
| Anf. 40 ORDFÖRANDEN..... | 10 |
| Anf. 41 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)..... | 10 |
| Anf. 42 ORDFÖRANDEN..... | 10 |
| Anf. 43 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)..... | 10 |
| Anf. 44 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V)..... | 11 |
| Anf. 45 KADIR KASIRGA (S)..... | 11 |

| | | |
|--|----|------------|
| Anf. 46 ANNA LASSES (C)..... | 11 | 2025/26:43 |
| Anf. 47 JACOB RISBERG (MP)..... | 11 | 5 juni |
| Anf. 48 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) | 11 | |
| Anf. 49 KADIR KASIRGA (S)..... | 12 | |
| Anf. 50 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)..... | 12 | |
| Anf. 51 ORDFÖRANDEN..... | 12 | |
| Anf. 52 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)..... | 12 | |
| Anf. 53 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V)..... | 13 | |
| Anf. 54 JACOB RISBERG (MP)..... | 13 | |
| Anf. 55 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) | 14 | |
| Anf. 56 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V)..... | 14 | |
| Anf. 57 JACOB RISBERG (MP)..... | 14 | |
| Anf. 58 ORDFÖRANDEN..... | 15 | |
| Anf. 59 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)..... | 15 | |
| Anf. 60 ORDFÖRANDEN..... | 15 | |
| Anf. 61 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)..... | 16 | |
| Anf. 62 KADIR KASIRGA (S)..... | 16 | |
| Anf. 63 ILONA SZATMÁRI WALDAU (V)..... | 16 | |
| Anf. 64 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD) | 16 | |
| Anf. 65 ORDFÖRANDEN..... | 17 | |
| Anf. 66 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)..... | 17 | |
| Anf. 67 JACOB RISBERG (MP)..... | 18 | |
| Anf. 68 Infrastruktur- och bostadsminister ANDREAS CARLSON (KD)..... | 18 | |
| Anf. 69 ORDFÖRANDEN..... | 19 | |