

Riksdagen

Uppteckningar

vid EU-nämndens sammanträden

2024/25:34

Onsdagen den 28 maj

§ 1 Transport-, telekommunikations- och energifrågor

Statsrådet Erik Slottner

Återrapport från möte i Europeiska unionens råd för transport,
telekommunikation och energi den 6 december 2024

Återrapport från informellt ministermöte den 4–5 mars 2025

Information och samråd inför möte i Europeiska unionens råd för
transport, telekommunikation och energi den 5–6 juni 2025

Anf. 1 ORDFÖRANDEN:

Vi hälsar statsrådet Erik Slottner med medarbetare välkomna till dagens EU-nämnd.

Vi inleder med återrapporterna.

Anf. 2 Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! Nämnden har fått en skriftlig återrapport från mötet den 6 december, och jag svarar gärna på eventuella frågor.

När det gäller det informella ministermötet i Warszawa den 4–5 mars i år representerades Sverige av statsrådet Carl-Oskar Bohlin. Övergripande fokus för mötet var cybersäkerhet, och kommissionens förslag om reviderade rekommendationer för samordnade insatser vid storskaliga cyberincidenter och cyberkriser diskuterades. Jag återkommer strax till rekommendationerna eftersom de finns med på dagordningen för antagande vid mötet i rådet för telekommunikation den 6 juni. Därtill hölls en diskussion på temat investeringar i cybersäkerhet. Nämnden har fått en skriftlig rapport från det informella rådsmötet, och jag svara gärna på eventuella frågor.

Anf. 3 ORDFÖRANDEN:

Vi tackar för informationen.

Vi går till dagordningspunkt 7, Rådets rekommendation om en EU-plan för hantering av cyberkriser.

Anf. 4 Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! Rådets rekommendation om samordnade insatser vid storskaliga cyberincidenter och cyberkriser, även kallad Blueprintförslaget, presenterades för kommissionen i slutet av februari i år. Förslaget har under våren förhandlats i rask takt i rådsarbetsgruppen

för just cyberfrågor. Förslaget innebär att tidigare rekommendationer från 2017 ersätts av en ny uppdaterad version.

Som ni vet har utvecklingen på cyberområdet accelererat under de senaste åren. En rad centrala EU-rättsakter har antagits sedan 2017, exempelvis NIS 2-direktivet och cybersolidaritetsförordningen. Rekommendationerna har därför uppdaterats och anpassats så att de bättre speglar aktuella processer och behov.

Tanken med Blueprintförslaget är att rekommendationerna ska fungera som ett protokoll för berörda aktörer i hanteringen och koordineringen av informations- och arbetsflödet i händelse av en storskalig cybersäkerhetsincident eller vid en kris. Syftet är att säkerställa att rätt information når rätt funktion vid rätt tidpunkt på teknisk, operativ och politisk nivå. Förutom att ge en översikt av befintliga strukturer för informationsdelning och åtgärdsaktiviteter anger Blueprintförslaget även processer för samordning och riskbedömningar – detta för att underlätta identifiering och tidig upptäckt av incidenter som kan komma att eskalera till just en cyberkris. Det reviderade förslaget innehåller även ett avsnitt om återhämtning vid en cyberkris.

Under förhandlingarna har Sverige särskilt bevakat och verkat för att de nya rekommendationerna blir så operativt tillgängliga och användbara som möjligt, exempelvis att föreslagna strukturer för arbets- och informationsflöden är adekvata och effektiva. Sverige har också, i linje med svensk position kopplad till beredskapsunionsstrategin, välkomnat skrivningar som bejakar ett allriskperspektiv och som beskriver cyberincidenter och kriser som möjliga mål för hybrida angrepp. Vidare har Sverige bejakat skrivningar som lyfter fram arbete med den cyberdiplomatiska verktygslådan.

Regeringen tycker att de nya uppdaterade rekommendationerna återspeglar på ett adekvat sätt det ekosystem inom cyberkrishanteringsområdet som EU har i dag. De reviderade rekommendationerna kommer att underlätta och även effektivisera informationsflödena på cyberriskhanteringsområdet.

Regeringen ställer sig därför positiv till det reviderade förslaget och avser att ställa sig bakom antagandet av rådsrekommendationerna vid mötet den 6 juni.

Anf. 5 MARKUS SELIN (S):

Ordförande! Jag tackar digitaliseringsministern tillika statsrådet Slottnér för genomgången.

Jag har tagit del av bakgrundsmaterialet och har en allmän fråga för att markera och flagga för farhågor. Genomgången var fylligare än utskicket på papper, vilket var bra. Men när jag tittar på schemadiagrammen med mera börjar jag att fundera om detta är effektivt. Ser statsrådet risker för att vi skapar en komplexitet i detta? Känner digitaliseringsministern sig trygg med att detta kommer att funka när, ursäkt uttrycket, skiten träffar fläkten? Bakom varje diagram och block i utskicket pågår minst lika många olika processer parallellt.

Har digitaliseringsministern några tankar om detta eftersom cyber är så viktigt i rådande världsläge med olika hybridhot och liknande?

Jag kan även kort informera nämnden om att försvarsutskottet håller på att bearbeta den uppdaterade nationella cybersäkerhetsstrategin.

Ansvarigt statsråd är Carl-Oskar Bohlin. Utan att förekomma försvarsutskottets arbete med den uppdaterade nationella cybersäkerhetsstrategin, ser digitaliseringsministern att EU:s Blueprint för cyberkrishantering ”jackar” i den kommande uppdaterade nationella cybersäkerhetsstrategin på ett naturligt sätt? Kommer det att funka bra?

2024/25:34
28 maj

Anf. 6 Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! De sista två frågorna får nog Carl-Oskar Bohlin på. Han ansvarar ju för strategin och kan därför bättre svara på hur den ”jackar” i det nya EU-förslaget.

NIS 2-direktivet ställer krav på att olika myndigheter och instanser har ett välfungerande arbete för att vara så cybersäkra som möjligt. Det nya förslaget handlar om hur vi ska dela information på teknisk, operativ och politisk nivå så att vi så tidigt som möjligt kan upptäcka cyberincidenter, förhoppningsvis innan de blir så uppskalade att de blir en säkerhetsrisk.

Huruvida schemana på teknisk nivå är effektiva eller inte är svårt för mig i min position att svara på. Förslaget har kommit snabbt eftersom det brådskar att få fram förslag på detta område med tanke på att vi ser cyberattacker och cyberincidenter på bred front och i ökande takt. Men förslaget har givetvis tagits fram av personer som är tekniskt kunniga på detta område. Jag nöjer mig med att svara på det sättet.

De olika initiativ som tas på EU-nivå, exempelvis NIS 2-direktivet och cyberresiliensakten, som handlar om att cybersäkra uppkopplade produkter, ”jackar” dock i varandra för att de ska blir så effektiva som möjligt i att upptäcka och motarbeta att cyberattacker över huvud taget uppkommer.

Anf. 7 ORDFÖRANDEN:

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

Vi går till dagordningspunkt 8, Slutsatser om tillförlitlig och motståndskraftig konnektivitet.

Anf. 8 Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! På mötet väntas rådet godkänna de rådsslutsatser det polska ordförandeskapet presenterade i januari i år. Slutsatserna innehåller rådets syn på hur EU ska möta nya utmaningar mot elektroniska kommunikationer till följd av det geopolitiska läget.

Regeringen välkomnar att slutsatserna lyfter fram ambitionerna om en ny strategisk ansats för att säkerställa EU:s digitala suveränitet och ekonomiska välbefinnande.

Slutsatserna framhåller vikten av teknisk integrering av olika nätverkstyper och diversifiering av olika kommunikationsnät för pålitlig och resiliënt konnektivitet. Därtill anger slutsatserna IRIS² som ett betydelsefullt flaggskeppsprogram som syftar till att stärka unionens oberoende av icke-europeiska leverantörer och kommunikationstjänster.

Slutsatserna belyser också de ökande utmaningarna för GNSS och dess betydelse för kritisk infrastruktur. Exakt tidssynkronisering är avgörande för flera samhällsviktiga funktioner, och störningar kan givetvis få allvarliga konsekvenser. Regeringen välkomnar därför att slutsatserna betonar behovet av alternativa lösningar för att säkerställa robusthet.

Regeringen är positiv till att slutsatserna påpekar vikten av att mobilisera investeringar för att öka skyddet och motståndskraften i digital infrastruktur i syfte att skydda EU:s strategiska intressen i Atlanten, Östersjön, Svarta havet, Medelhavet och Nordsjön. Omfattande stöd till undervattensinfrastruktur för ökade förmågor att återställa incidenter och sabotage är centralt. Regeringen välkomnar särskilt att medlemsstaterna uppmanas att fullt ut implementera rekommendationerna i EU:s verktygslåda för 5G-säkerhet och cybersäkerhet. Att minska tekniska beroenden är avgörande för att stärka EU:s konkurrenskraft och digitala suveränitet. Pålitlig och resilient konnektivitetsinfrastruktur är grundläggande för en välfungerande inre marknad och även för EU:s konkurrenskraft.

Slutsatserna är att den inre marknaden för elektroniska kommunikationer kan fördjupas genom fortsatt harmonisering där det finns behov, och med respekt för medlemsstaternas befogenheter. Regeringen välkomnar att slutsatserna också lyfter fram vikten av att främja globalt samarbete.

Det är inte minst viktigt att bygga motståndskraftiga nätverk och stödja kandidatländer och likasinnade länder inom relevanta internationella forum, såsom ITU. Därtill uppmuntrar slutsatserna till den fortsatta utvecklingen av säkra och tillförlitliga standarder som en utgångspunkt för den tekniska utvecklingen.

Rådsslutsatserna utgör en viktig vägledning för kommissionens fortsatta arbete och speglar medlemsstaternas samlade syn på hur EU kan möta framtida utmaningar för konnektivitetsinfrastrukturen inom unionen. Regeringen avser därför att ställa sig bakom rådsslutsatserna.

Anf. 9 KERSTIN LUNDGREN (C):

Jag har ingen annan mening, utan jag stöder detta. Jag har däremot en fråga om det som handlar om att man ska arbeta för att stötta undervattensinfrastruktur genom bland annat hotförebyggande, snabb incidenthantering samt förmågor och kapacitet att återställa.

Ska man tolka incidenthantering som att man därmed också kan få kunskap om vem man ska adressera som utförare av hot eller eventuella skador på den infrastruktur det handlar om, eller är det bara så att säga andra delar man ska kontrollera? Jag tänker att vi ju måste få kunskapen, för vi befinner oss hela tiden i ett läge där vi säger: Detta har hänt, men vem har gjort det? Vi har svårt att fastställa det, och vi måste få en bättre förmåga att kunna identifiera både den som hotar och den som utför skador. Det är min fråga.

Anf. 10 MARKUS SELIN (S):

Ordförande! Jag tackar digitaliseringsministern för redogörelsen!

Jag håller med föregående talare. Vi socialdemokrater har inga avvikande ståndpunkter eller meningar i sak, men jag har en fråga. Jag kan redan nu flagga för att jag kommer att återkomma till satellitdata under nästa dagordningspunkt, för det kommer ju igen.

Vi socialdemokrater vill betona och understryka avslutningen, som handlar om standarder. Sverige har en tradition av att visa starkt ledarskap i standardisering. I vissa fall är det här framtidens jobb och arbetstillfällen skapas – om man är framåtutad i standardiseringsarbetet.

Om vi skulle fråga SIS, alltså Svenska institutet för standarder, kanske de skulle önska ännu mer i synen på standardarbetet här i Sverige. Jag vill med detta medskick bara säga att det är oerhört viktigt att komma in tidigt i olika standardiseringsprocesser.

Förutom min hälsning har jag även en fråga. I sista stycket står det ”harmonisering”. Jag har funderat och försökt att återskapa detta för mig själv, när det gäller vad det innebär. Jag tänkte bara fråga vad det innebär att det ska fördjupas bland annat genom fortsatt harmonisering där det finns behov, med respekt för medlemsstaternas befogenheter.

I stället för att jag sitter och funderar tänkte jag helt enkelt fråga hur, vad och var det här skulle bli mer konkret.

Anf. 11 Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD):

Ordförande! Jag tackar för frågorna!

Kerstin Lundgren frågar om incidenthantering. Det är *en* del av detta. Jag tror inte att vi ska sätta delarna emot varandra, utan vi behöver bli bättre på incidenthantering generellt. Det handlar om att upptäcka incidenter så tidigt som möjligt – allra bäst är att upptäcka incidenter innan det blir en incident – men naturligtvis också vad det är som har orsakat incidenten och allra helst också vem det är som har orsakat incidenten. Det är en bred palett, och allt detta ingår i incidenthanteringsarbetet.

Sverige och EU stöder ekonomiskt utbyggnaden av digital undervattensinfrastruktur också över olika kontinenter och världsdelar för att vi ska bli mindre beroende av den infrastruktur som finns i dag. Vi pratar mycket om redundans, det vill säga att det om en infrastruktur förstörs ska finnas en annan som vi kan använda oss av i stället, så att vi inte blir så beroende av enskilda kablar exempelvis. Det är också en väldigt viktig del av detta arbete.

Detektorer är en sådan teknik. Man kan genom detektorer upptäcka olika incidenter i ett tidigt stadium, och kanske innan infrastrukturen hinner skadas. Sådana detektorer vill man ju av klimatskäl nu sätta upp på de nya undervattenskabellarna. Man vill se på klimatförändring och hur haven påverkas av ett förändrat klimat. Vi kan också använda den tekniken till att upptäcka eventuella incidenter och allra helst innan de skadar infrastrukturen. Det tycker jag är väldigt spännande. Jag hoppas att detta gav svar på frågan.

När det gäller standardisering tar jag med mig det som ett medskick. Detta är självklart viktigt, och det är en fråga som Sverige också driver – inte bara inom EU utan också i vårt arbete tillsammans med exempelvis USA och Indien. Hur vi ska kunna skapa standardiseringar så att våra produkter fungerar både naturligtvis på den inre marknaden och mellan våra marknader. Det är bra för konkurrenskraften i stort och inte minst för svensk konkurrenskraft. Standardiseringar är jätteviktigt.

Harmonisering är också någonting vi lyfter från svenskt perspektiv när det gäller reglering och lagstiftning. Det kom väldigt många digitala förordningar och lagstiftningsförslag under den förra mandatperioden, med den förra kommissionen. Det finns en stor risk att de 27 medlemsstaterna nu implementerar och tolkar lagstiftningen på olika sätt. Det är inte bra. Inte minst i AI-akten har detta setts som en stor risk och fara. Därför pratar vi i våra ståndpunkter och när jag håller mina anföranden på ministerrådsmöten väldigt mycket om hur viktigt det är att

vi harmoniserar lagstiftningen och att vi samarbetar mellan medlemsländerna – inte minst på myndighetsnivå – så att vi får en gemensam harmonisering.

Det framkommer i både Lettas och Draghis rapporter hur man också vill öka antalet områden där vi ska harmonisera. Exempelvis har spektrumfrågan varit en sådan konkret fråga där vi i Sverige tycker att spektrumfördelningen fortfarande ska vara ett nationellt kompetensområde. Vi tycker att det fungerar väldigt bra som det gör i Sverige i dag. Däremot kan man ju harmonisera tillvägagångssätt och principerna för spektrumdelning. Det har vi inget emot. Men det är därför vi pratar om att gärna säga ja till ökad harmonisering, men att vi ändå måste ha respekt för den nationella kompetensen. Just spektrumfrågan kan vara ett exempel som konkretiserar den ståndpunkten.

Anf. 12 ORDFÖRANDEN:

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

Vi går nu vidare till dagordningspunkt 9, Satellitkonnektivitet som en byggsten för strategiskt oberoende – behovet av en helhetssyn.

Anf. 13 Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! På rådsmötet kommer en riktlinjedebatt att hållas om satellitkonnektivitet och dess betydelse för europeisk konkurrenskraft och strategisk autonomi. Diskussionen hålls bland annat mot bakgrund av det geopolitiska läget och de rådsslutsatser om vitboken som antogs i december förra året.

Regeringen välkomnar diskussionen. Förbättrad satellitkonnektivitet är viktigt för EU:s konkurrenskraft och för förmågan att hantera och stå emot olika samhällsutmaningar. Satellitkonnektivitet kan erbjuda ökad redundans – som vi precis pratade om här – vid störningar och påfrestningar i den markbaserade konnektivetsinfrastrukturen.

Regeringen ser satellitkonnektivitet som ett viktigt komplement. Detta gäller inte minst för samhällsviktig verksamhet. Det möjliggör också funktionell internetuppkoppling för hushåll och verksamhetsställen i områden där annan infrastruktur saknas. Regeringen anser att satellittjänster på kort sikt kan bidra till att fler medborgare kan tillgodose behovet av samhällsomfattande tjänster. Det kan också ha betydelse för täckning där vanliga mobilnät saknas, och för att tekniken ska bli mer allmänt tillgänglig och tillförlitlig krävs teknisk utveckling och kommersialisering.

En integrering av olika tekniker, exempelvis satellit- och mobilnät, kan möjliggöra bra täckning av bredbandstjänster för medborgare och företag.

Regeringen konstaterar att EU:s tredje flaggskeppsprogram, IRIS², som erbjuder säker och resilient satellitkommunikation, kan bidra till att minska uppkopplingsgapen och stärka EU:s tekniska och industriella bas. Flaggskeppsprogrammet är också ett viktigt bidrag i arbetet för att stärka EU:s oberoende av icke-europeiska leverantörer av kommunikationstjänster.

Det är viktigt för regeringen att harmoniserande regler för marknadstillträde och gemensamma villkor för spektrumauktion kan bidra till att säkerställa konkurrens och utjämna spelplanen på den inre

marknaden. En mer samordnad förvaltning av satellitoperatörer på EU-nivå bör genomföras så att satellittjänster som kan användas av vanliga mobiltelefoner kan underlättas.

Regeringen avser därför att verka för att kommissionen ska föreslå en uppdatering av EU:s rättsliga ramverk på området.

2024/25:34
28 maj

Anf. 14 MARKUS SELIN (S):

Ordförande! Jag tror att ordföranden tänker på samma sak som jag. Vi blev ju lite kända massmedialt när vi gjorde en James Bond-liknelse i början av året, och det är nästan fara för att vi nu är där igen.

Poängen, kära digitaliseringsministern, är att det här är oerhört viktigt. Något som försvinner i det skriftliga, och även muntliga, är att Sverige har en otrolig potential att vara framåtlutat i de här frågorna. Sverige har ju den enda uppskjutningsplatsen i EU. Frankrike har en, men den är inte på europeiskt territorium.

Det här är en enorm konkurrensfördel om vi vill och vårdar det rätt. Det är ju inte bara digitaliseringsministern som ska driva detta framåt utan hela regeringen, och även framtida regeringar, så det här blir ett kraftfullt medskick.

Vad har det här med James Bond att göra? Jo, i början av året var statsministern här på samråd. Jag vill understryka hur oerhört viktigt det här med autonomin är. Exemplet som ni alla kanske tänker på nu är att Ukraina ju har hamnat i en märklig rävsax.

Förmodligen har det förbättrats lite nu, men det här tappra folket slåss ju för hela Europas demokrati mot det totalitära och imperialistiska Ryssland. Nu har vi hamnat i en jättemärklig OPS-lösning av satellitdata som Ukraina är beroende av. James Bond-liknelsen är – även om den vita katten fattas – att vi sitter med en liknande Blofeld-lösning, där någon egen entreprenör sitter och styr över geopolitiken.

Det här är ju ett fiktivt exempel, men vi har hamnat i ett sådant här läge. Vi pratar om liv och död, och här kan Sverige verkligen vara framåtlutat när det gäller att på sikt få fram fler satelliter och att förbättra satellitdatasystem.

Sedan handlar det om IRIS², eller *IRIS square*, som det förmodligen uttrycks på kontinenten. Vi har väl ungefär 290 satelliter i dag. Vi socialdemokrater ser varmt fram emot att det blir fler och att vår autonomi konkret stärks.

Jag behöver inte gå igenom alla uppskjutningar och all statistik över vad vi kan göra uppe i Kiruna och Esrange. Jag tror att jag kan bespara EU-nämnden sådana siffror i dag. Jag tror att budskapet har gått fram.

Anf. 15 KERSTIN LUNDGREN (C):

Jag återkommer till säkerhetsfrågorna, för det är klart att det vi ser nu är att rymden möter samma utveckling som vi nyss pratade om när det gäller konnektivitet under vatten.

Det är här en fråga om hur man från EU:s sida också tar in säkerhetsmomenten här. Att störa ut är uppenbart ett intresse för till exempel Ryssland, men det kan också vara andra aktörer som finns i satellitmiljön. Hur tar vi in säkerhetsfrågorna i den delen, alltså att hitta hot, incidenter och så vidare som berördes i undervattensdelen?

I övrigt har jag ingen avvikande mening, utan jag står bakom förslaget.

Anf. 16 Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD):

Ordförande! Rymden har kommit att bli en allt hetare fråga. Det är hisnande när man tänker på detta och vad vi kan göra med alla satelliter. Vi är bara i början av en resa, tror jag. Det var något inslag som handlade om att det dessutom börjar bli trångt i rymden. Det gör bara saken ännu mer hisnande, tycker jag.

Vi är lite utanför mitt ansvarsområde och mina kompetensfrågor vad gäller just säkerhetsfrågorna i rymden. Det är mycket möjligt av någon av mina tjänstemän som sitter på höger och vänster sida om mig har något att tillföra vad gäller just säkerhetsfrågorna.

Överlag kan jag bara säga vad gäller säkerhet i krigföring att attacker mot vår digitala infrastruktur, oavsett var den befinner sig, är ett viktigt medel i krigföring. Det visar inte minst Rysslands krigföring mot Ukraina. Detta är EU högst medvetet om, så säkerhetsfrågorna står väldigt högt på agendan. Det är också mycket därför jag pratar om det.

Sverige har också skrivit ett så kallat icke-papper – detta hemska ord – till EU-kommissionen vad gäller skyddet av vår digitala infrastruktur, exempelvis den under vattenytan, just för att vi ser hur viktigt detta är. Det är också därför Sverige i den civila försvarsbudgeten lägger en stor summa på att öka skyddet av vår digitala infrastruktur, både ovan och under land.

Vad gäller rymden är jag inte lika uppdaterad om hur vi jobbar med den frågan, men jag instämmer naturligtvis i att frågan är väldigt viktig.

Finns det något att tillägga? Det gör det förmodligen.

Anf. 17 Departementssekreterare ANNA ALSKOG:

I den här diskussionen vill jag lyfta fram vitboken om europeiskt försvar som publicerades i mars. Där pekas bland annat rymd ut som ett av de mer prioriterade områdena.

Vi inväntar också en rymdlag på EU-området – jag kan tyvärr inte titeln på den – som om jag inte minns fel ska komma den 21 juni. Det är alltså mycket fokus på rymd i EU, och det kommer mycket kring de frågorna inom en snar framtid.

Anf. 18 ORDFÖRANDEN:

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

Vi går till dagordningspunkt 10, Övriga frågor.

Anf. 19 Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD):

Jag svarar på frågor om det finns några. Jag har inga planerade föredragningar.

Anf. 20 MARKUS SELIN (S):

Ordförande! Jag tackar digitaliseringsministern för erbjudandet.

Begreppet GNSS nämndes under föregående punkt. Det är ett samlingsnamn för positioneringsdata. Då är vi inne på lägesrapporten och initiativet från punkt 10 k, Uppmaning till gemensamma åtgärder som svar på störningar mot satellitnavigeringssystem. Där står en rad länder uppräddade: Danmark, Estland, Finland, Tyskland, Lettland, Slovenien och Spanien.

Man skulle ju kunna tänka sig att Sverige stod med i den raden. Varför det, ordförande? Jo, Sverige är ett av länderna som har drabbats tämligen hårt av det här. Vi pratar civil flygtrafik. Vi har fått ta omvägar. Vi har hemskt nog haft tillbud på grund av GNSS-störningar.

Vad de här störningarna beror på skulle vi kunna ta i ett annat forum – om det är olyckshändelser, det stora landet i öst eller vad det nu kan vara. Men det här ju väldigt konkret. Enligt våra finska grannar är det bara en tidsfråga innan det kostar människoliv.

Jag är lite nyfiken på om digitaliseringsministern har någon reflektion inför det stundande arbetet under dagordningspunkt 10 k.

Anf. 21 Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! Vi är väldigt positiva till en gemensam EU-ansats i det här avseendet. Rysslands störsändningar bryter mot ITU:s regelverk. Det är helt uppenbart att detta är ett brott mot de regelverk som finns, så vi är positiva till att EU gör ett arbete kring detta.

Som noterats är det många länder som har tagit ett initiativ här. Att Sverige inte står med beror på att vi egentligen inte har en annan ståndpunkt, men vi har haft mycket kort tid på oss att ta ställning till detta.

Tyvärr händer det. Det finns ett annat sådant exempel på rådsmötet nu. Vi får en fråga med mycket kort varsel, och det finns helt enkelt inte möjlighet för alla som behöver sätta sig in i ärendet före deadline att göra det. Därmed kan det ibland se ut som om vi inte har ett engagemang i frågan. Men det betyder inte det, utan tiden har helt enkelt inte räckt till. Det här är ett sådant exempel.

Anf. 22 PER-ARNE HÅKANSSON (S):

Ordförande! Jag tittar på dagordningspunkterna här och ser underpunkterna f och h.

Punkt 10 f har rubriken Framtiden för postdirektivet och handlar om en eventuell revidering av EU:s postdirektiv. Jag kan tänka mig att det till stor del har att göra med den digitala verkligheten och situationen som vi lever i.

Punkt 10 h har rubriken Skydd av minderåriga från skador och risker online: åldersverifiering, åldersanpassad design och en paneuropeisk digital myndighetsålder. Där hänvisas till ett gemensamt icke-papper från Frankrike, Grekland och Spanien som innehåller ett förslag på att stärka åtgärderna för att skydda barn och unga online.

Det här är en fråga som är högaktuell också i den inrikespolitiska debatten, så det kan vara intressant att veta hur Erik Slottnér tänker och resonerar inför dessa punkter.

Anf. 23 Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD):

Herr ordförande! Vad gäller postdirektivet är det en informationspunkt från kommissionen. Det som ledamoten säger är helt korrekt – det har att göra med den digitala utvecklingen på postområdet, som naturligtvis inte bara påverkar Sverige utan påverkar alla europeiska länder.

Detta har också att göra med tullsatser och annat som ändras över tid, och det gör att kommissionen nu vill informera om en revidering av postdirektivet.

Vad gäller skyddet av minderåriga från skador och risker online är åldersverifiering ett exempel på det jag nämnde här tidigare. Vi har fått ett förslag eller en fråga om att skriva under papper, men vi fick alldeles för kort tid på oss för att kunna göra det. Även om man tycker att ämnet i sig är bra kan det ibland vara innehåll och formuleringar som är svåra att ställa sig bakom, och därför är det inte bara att skriva under i all hast. Beredningstiden var helt enkelt för kort.

Det är många länder som har ett engagemang i frågan om skydd av barn och unga online. Sverige är definitivt ett av de länderna. Framför allt är det socialminister Jakob Forssmed som har tagit många initiativ på detta område med uppdrag till både Socialstyrelsen och Folkhälsomyndigheten. Jag vet att vår granne Danmark driver denna fråga mycket engagerat, också på EU-nivå, liksom de här nämnda länderna. Inte minst Spanien och Grekland har hittills gjort det på våra rådsmöten. Jag har också lyft fram det i svenska ståndpunkter.

Åldersverifiering kommer att bli möjlig på europeisk nivå i och med utvecklandet av en europeisk digital plånbok. Vi kommer alltså att kunna underlätta europeisk åldersverifiering med hjälp av den europeiska plånboken. Det är bara ett konkret exempel på vad vi kan använda den digitala plånboken till.

Anf. 24 ORDFÖRANDEN:

Vi tackar så mycket för informationen på den här punkten, som var den sista punkten.

Tack så mycket, statsrådet med medarbetare! Jag önskar lycka till på rådsmötet och en fortsatt trevlig vecka.

Anf. 25 Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD):

Jag önskar er detsamma och en trevlig Kristi himmelsfärdsdag.

Nu vet ni i alla fall vad jag ska göra på nationaldagen. Jag missar Skansen, men Luxemburg i stället är också trevligt.

Anf. 26 ORDFÖRANDEN:

Vi får hoppas att det finns sill i Luxemburg.

Anf. 27 ORDFÖRANDEN:

Vi välkomnar statsrådet Andreas Carlson med medarbetare och börjar med en återrapport.

Anf. 28 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Ordförande! Jag tänkte fatta mig kort när det gäller TTE transport-mötet som hölls den 5 december förra året och det informella transportministermötet i Warszawa den 17–18 mars i år. Jag hänvisar till de skriftliga rapporterna från de mötena, som ni har fått. Jag är förstås också redo att svara på eventuella frågor.

Anf. 29 ORDFÖRANDEN:

Vi går in på dagordningspunkt 3, Förordningen om flygpassagerares rättigheter.

Anf. 30 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Ordförande! Det är den första dagordningspunkten, och den gäller översynen av EU:s två flygpassagerarförordningar – den om flygpassagerares rättigheter och den så kallade bagageförordningen.

I stället för att anta en allmän riktlinje föreslår ordförandeskapet att rådet ska anta en ståndpunkt vid första behandlingen. Förhandlingarna om detta startade redan 2013, när kommissionen lämnade sitt förslag. Sedan pandemin har förhandlingarna legat på is. Det polska ordförandeskapet beslutade att återuppta förhandlingarna i januari i år. De har pågått i mycket högt tempo, inte minst de senaste veckorna.

Under förhandlingarna har regeringen bland annat verkat för att reglerna ska bli så tydliga som möjligt för att minska antalet tvister mellan flygbolag och passagerare.

En fråga som har gett upphov till tvister är vilka situationer som är att betrakta som extraordinära. I förslaget till rådets ståndpunkt fastställs en lista på händelser som är extraordinära och som alltså inte ger passageraren rätt till ersättning. Parallellt införs en lista över situationer som inte är att betrakta som extraordinära och som alltså ger rätt till ersättning.

Förslaget till rådets ståndpunkt innehåller också en regel om att en passagerare som inte utnyttjat utresan men ändå vill använda hemresan kan nekas ombordstigning på hemresan. Men till skillnad från i dag får passageraren då rätt till ombokning, compensation och assistans.

En central fråga under förhandlingarna har varit när rätten till ersättning ska inträda. Under förhandlingarna har medlemsstaterna varit delade i denna fråga. En gruppering förespråkar en lägsta tidsgräns på fem timmar medan en annan grupp medlemsstater, inklusive Sverige, har verkat för en lägsta tidsgräns på tre timmar.

Ordförandeskapets senaste förslag innebär att rätten till ersättning inträder först efter fyra timmars försening på resor på 3 500 kilometer eller kortare. Vid resor över 3 500 kilometer föreslås denna rätt inträda efter sex timmar. Det innebär alltså en skillnad jämfört med dagens tidsgränser på tre timmar oavsett distans.

Regeringen ser positivt på att förslaget till rådets ståndpunkt vid första behandlingen innebär att reglerna tydliggörs i flera delar.

Vidare välkomnar regeringen bestämmelsen om vilka rättigheter som gäller vid nekad ombordstigning på hemresan om utresan inte är nyttjad.

När det gäller ersättning vid förseningar och inställda flyg motsätter sig regeringen att villkoren försämrats och verkar för att den gällande tidsgränsen på tre timmar behålls på flygningar inom EU och på sträckor om maximalt 3 500 kilometer. Skulle det visa sig att det inte finns tillräckligt stöd för den positionen föreslår regeringen att Sverige kan acceptera ordförandeskapets förslag med tidsgränser på fyra respektive sex timmar.

Anf. 31 MARKUS SELIN (S):

Ordförande! Tack till statsrådet Carlson för redogörelsen!

Vi socialdemokrater ser en springande punkt i detta som vi har problem med. Jag tänkte inleda med en kontrollfråga. I ersättningsförslagen kommer naturkatastrofer att likställas med strejk – stämmer det? Det är min första fråga.

Min andra fråga rör det som statsrådet avslutade med och är processteknisk. Det här är ju en beslutspunkt. Statsrådet Carlson har redogjort tydligt, och vi har fått skriftligt material, men vad händer rent besluts- och processtekniskt om regeringen till exempel motsätter sig mer än tre timmar? Vad blir regeringens hållning? Kommer Sverige att säga ja, nej eller kanske när det är en beslutspunkt?

Anf. 32 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Herr ordförande! Jag tackar för frågan.

När det gäller den första frågan från ledamoten kan jag säga att förslaget innebär att det som gäller i dag, det vill säga strejker som ligger inom ramen för flygbolagens kontroll, fortfarande inte anses som extraordinära. Det innebär är att passagerare även i fortsättningen kommer att ha rätt till ersättning på grund av inställda flyg. Om en liknande strejk som den stora SAS-pilotstrejken 2019 inträffar kommer passagerare fortfarande att få kompensation vid inställda flyg.

Den andra frågan gällde processen. Den har att göra med det låsta läget mellan de länder som i dag står på femtimmarsgränsen och de länder, inklusive Sverige, som står på tretimmarsgränsen.

Jag vill påminna om att det här är en förhandling som har pågått i tolv år. Jag tror att jag är den fjärde infrastrukturministern som ägnar mig åt detta. Vi ser flera fördelar i att det blir betydligt tydligare för passagerare och flygbolag. Det är färre situationer och tvister som kommer att behöva avgöras i domstol, enligt regeringens bedömning av det som ligger på bordet.

Därför var jag mycket tydlig, herr ordförande, om att den svenska regeringen i den svenska positionen kommer att fortsätta att arbeta för att den gällande tidsgränsen på tre timmar behålls på flygningar inom EU på

sträckor om maximalt 3 500 kilometer. För att det ska finnas ett handlingsutrymme med tanke på det låsta läget och att detta riskerar att skjutas ytterligare på framtiden föreslår regeringen att Sverige ska kunna acceptera ordförandeskapets förslag med tidsgränser på fyra respektive sex timmar, om det är vad det hänger på för att få en framdrift i förhandlingarna. Risken är annars att det kan låsa sig ytterligare när det redan är låst, som jag sa i mitt inledningsanförande.

Det som gäller är att regeringen verkar för tre timmar och kommer att fortsätta att göra det, men om det inte finns tillräckligt stöd för den positionen föreslår regeringen att Sverige ska acceptera ordförandeskapets kompromissförslag.

Anf. 33 KERSTIN LUNDGREN (C):

Jag har en nyfiken fråga. Kompromissen står inte med i den kommenterade dagordningen. Vi fick det tredje utskicket i går – inte så långt bort. Jag är nyfiken på vad som har hänt, varför det här inte finns med i regeringens skriftliga kommentar.

Anf. 34 MARKUS SELIN (S):

Herr ordförande! Jag tror att statsrådet var tydlig i svaret på min fråga, men jag vill vara *väldigt* tydlig eftersom det här viktigt för oss socialdemokrater.

Enligt den information vi har tagit del av vill Polen i sitt förslag slopa ersättning vid personalstrejker. Det kan vi inte acceptera, och här vill vi anmäla en avvikande ståndpunkt om det riskerar att bli så. Jag behöver inte ta mer av EU-nämndens tid för att förklara varför vi står för den ståndpunkten.

För min andra fråga är jag lite mer fundersam, om vi socialdemokrater över huvud taget ska acceptera försämringar för resande konsumenter. Vi balanserar och funderar över svaret från statsrådet på min fråga om beslutsprocessen. Det låter som en glidning, tre timmar, kanske fyra timmar, kanske sex timmar. Jag vill inte raljera, utan jag förstår att det är ett förhandlingsläge. Därför tror jag lite försiktigt, ordförande, att vi är beredda att anmäla en avvikande ståndpunkt även i den frågan.

Flygbolagen lever rövare på marknaden, om jag ska gå rakt på sak. Det är inte åt det hållet vi ska gå, för att vara tydlig.

Anf. 35 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Herr ordförande! Det är mycket som händer på kort tid, som svar på Kerstin Lundgrens fråga. Det senaste förslaget från ordförandeskapet är en lägsta tidsgräns på fyra timmar. Det är en förbättring jämfört med de fem timmar som har legat på bordet under våren.

Jag vill påminna ledamöterna i EU-nämnden att i EU-nämnden gäller det talade ordet, och förhandlingarna utvecklas i realtid. Det är anledningen till den information jag ger vid mötet i EU-nämnden i dag.

När det kommer till frågorna som gäller strejk kan jag säga att uppgifterna att Polen driver detta är felaktiga. Det kan vara tidigare uppgifter, men det är inte det som ligger på bordet nu. Jag hänvisar till vad jag svarade på ledamotens tidigare fråga – ett tydligt svar. Jag återupprepar det gärna för att det ska vara så tydligt som möjligt.

När det gäller antalet timmar handlar det inte om tre, fyra eller sex timmar, utan det handlar om tre timmar eller fyra timmar för förseningar inom maximalt 3 500 kilometers avstånd. Självklart kommer Sverige att fortsätta att verka för att den gällande tidsgränsen på tre timmar behålls på flygningar inom EU. Det som jag vill vara tydlig med till EU-nämnden är att det är ett låst läge mellan en gruppering av länder som står på femtimmarssidan och en gruppering av länder som står på tretimmarssidan. Det polska ordförandeskapet har försökt att komma fram till en kompromiss på fyra timmar, som skulle tillmötesgå båda sidor av intressena.

För svensk del är det här en viktig fråga, men ledamoten har rätt, ordförande, i att det är viktigt att tillvarata flygpassagerares rättigheter. Mot bakgrund av alla andra förbättringar, inte minst tydliggörande av det som ligger på bordet, ser vi det som angeläget att för produkten, när det polska ordförandeskapet har tagit upp förhandlingarna igen efter att de har legat på is sedan pandemin, de påbörjades redan 2013, vill regeringen ha ett mandat att kunna acceptera ordförandeskapets förslag på tidsgränser på fyra timmar under 3 500 kilometer respektive sex timmar över 3 500 kilometer. Vi kommer även i fortsättningen att verka mycket aktivt för att bibehålla tretimmarssidan.

Jag vill vara tydlig med att detta inte är en förskjutning i vår intention och i vårt aktiva arbete för tretimmarssidan. Om det skulle innebära att hela produkten faller eller skjuts på framtiden vill vi fortsätta att vara konstruktiva.

Ledamöterna känner till att om man antar en ståndpunkt i första behandlingen går det till Europaparlamentet. Det blir en tajtare tidshorisont för Europaparlamentets behandling. Men när det kommer tillbaka till rådet vill Sverige fortsätta att vara en konstruktiv part i de fortsatta förhandlingarna. EU-nämnden kommer att informeras i det läget.

Anf. 36 ROSE-MARIE CARLSSON (S):

Jag skulle vilja lyfta upp en annan fråga, nämligen återbetalning till passagerare vid försening oavsett tidsgräns. Vi vet också vilken byråkrati och vilket arbete det är för mig som kund och konsument att få ut ersättningen, som flygbolagen egentligen redan har kunskap och vetskap om. De har passagerarlistor, och de vet när flygen har avgått och vilka förseningar det har varit. Ändå krävs det gång på gång in papper på papper och dokumentation.

Vi pratar ofta om att minska den administrativa bördan för företag och att minska på byråkratin. Hur resonerar ministern och regeringen om en automatisk återbetalning vid förseningar? Det skulle eliminera arbetet vid domstolarna, det vill säga minimera tvisterna.

Anf. 37 REBECCA LE MOINE (MP):

Ordförande! Jag har frågor angående processen och läget fram. Det finns olika läger, fem timmar och tre timmar. Mycket händer på kort tid. Kan ni säga något om majoritetsförhållandena? Hur sannolikt är det att gruppen som Sverige tillhör får gehör?

Om man ändå skulle acceptera en kompromiss, och det motiveras utifrån att undvika tvister och tydliggöra för konsumenterna och flygbolag på sikt, hur stort problem är det för Sveriges del och för de svenska

passagerarnas del? Om det inte är ett stort utbrett problem för svenska resenärer är jag tveksam till att instämma i resonemanget om att det är bättre att sätta ned foten i en förhandling som har pågått länge. Just med tanke på att det har pågått så länge kommer det också att betyda att det kommer att bli svårt att återuppta och förbättra konsumenternas villkor eftersom man ändå har landat i en förhandling.

Jag är snarare inne på linjen att om det faktiskt skulle innebära en försämring för svenska resenärer, som inte lider av att det är ett stort problem med tvister, är det enligt min åsikt inte bra att landa i något som är en försämring. Då skulle det vara bättre att rösta nej.

Anf. 38 KERSTIN LUNDGREN (C):

Man kan fundera över om det är en snabb process. Innan rådet sammanträder, hur bedöms utvecklingen att gå? Innebär det att om förslaget om fyra timmar inte håller, kommer statsrådet tillbaka? Eller är det då tydligt att regeringen säger nej vid nästa rådsmöte?

Anf. 39 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Herr ordförande! När det gäller frågan om automatiska utbetalningar: Den möjligheten finns om passagerare godkänner det på förhand. Den möjligheten finns.

Det förslag som ligger på bordet är något som underlättar för passagerare att tillvarata sina egna intressen mot bakgrund av att det blir tydligare vad som gäller. Det var svaret på den första omgången frågor.

Detta hänger ihop med Rebecka Le Moines frågor. Hur stort är problemet? Hur många ärenden behöver avgöras? Det är tusentals ärenden per år i Allmänna reklamationsnämnden, och de avgörs i Attunda tingsrätt. Det är betydande problem. Detta skulle, enligt regeringens bedömning, avhjälpas med att få ett tydliggörande av vad som gäller som både tillgodoser flygpassagerares rättigheter och underlättar för flygbolag, det vill säga färre tvister behöver avgöras i domstol. Det är den stora fördelen med att försöka bidra till att få något på plats efter tolv års förhandlingar.

Hur sannolikt är det? Vad är majoritetsförhållandena? Kerstin Lundgren var inne på hur frågan utvecklar sig framöver. Det är ovisst, och det kan vi inte svara på exakt eftersom det pågår förhandlingar. Det är därför som jag ber om tre timmar som huvudspår, förstås, men en acceptans för att kunna gå på det polska kompromissförslaget, om det är vad som ligger på bordet, för att nå en framdrift i ärendet.

I det jag har nämnt här är det inte fråga om att acceptera fem timmars försening. Det finns inget av det jag har sagt som ger utrymme för det. Det vill jag vara tydlig med.

Ordförande! Det är inte heller uteslutet att ordförandeskapet inför rådsmötet ändrar statusen på detta så att det i stället blir en lägesrapport vid rådsmötet, med tanke på att positionerna är så låsta. Men i det låsta läget, mot bakgrund av att vi ser många fördelar inte minst för flygpassagerare, och att det kan finnas fler surdegas som har legat länge, och den här har legat i tolv år och förhoppningsvis nu börjar röra på sig, vill Sverige fortsätta att vara en konstruktiv part vid bordet när ärendet efter Europaparlamentets behandling kommer tillbaka till rådet. Då ska vi fortsätta att bevaka svenska intressen. Därför ber jag om det mandat som jag har varit tydlig med.

Anf. 40 MARKUS SELIN (S):

Ordförande! För att det ska vara tydligt: För en socialdemokrat är det här viktigt.

EU-domstolen har upprepade gånger slagit fast att flygbolag är ansvariga för ersättning vid personalstrejker.

Jag har flera gånger hört statsrådet säga att passagerare ska lämnas ersättning vid strejk. Då behöver vi inte anmäla avvikande ståndpunkt där.

Rebecka Le Moine framförde kloka argument. Detta har baxats i tolv år, alltså sedan 2013, och vi socialdemokrater har väldigt svårt att se någon uppluckring över huvud taget när det gäller ersättning till konsumenter. Här är vi beredda att anmäla avvikande ståndpunkt, för vi vill inte se några som helst försämringar.

Anf. 41 ORDFÖRANDEN:

Jag har hört statsrådet säga ”strejker inom bolagens kontroll”, och det är detta språk som har använts. Utgångspunkten är att de ofta ligger inom ramen för vad bolagen har möjlighet att påverka, men jag hörde också väldigt tydligt nämnda formulering.

När det gäller uppluckringen av tidsgränserna är förhandlingar inom EU-systemet ofta väldigt långa, men till slut behöver man komma till någon form av slutsats. För att detta ska vara möjligt krävs förhandlingsbara parter, och i detta fall gör nog jag och vi bedömningen att statsrådets analys att inte lämna nämnden med ett för snävt mandat är klok. Jag hör inte heller att statsrådet ber om ett skarpt mandat att definitivt rösta ja, avstå eller rösta nej till ordförandeskapets förslag. Det handlar om att kunna finna en viss acceptans för det, och det är detta svängrum vi brukar ge statsråden när de kommer.

Anf. 42 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Ledamoten sa att det har baxats i tolv år, men problemet är att det långa tider har stått still. Men nu rör det äntligen på sig, och det är positivt att flygpassagerare och flygbolag får ett tydliggörande. Jag vill bara ha det noterat i protokollet att det inte har pågått särskilt mycket verksamhet sedan pandemin och att det varje år kommer tusentals ärenden till Allmänna reklamationsnämnden, som sedan hamnar i Attunda tingsrätt. Det är alltså ett betydande problem, och därför kommer Sverige att fortsätta att vara aktivt.

När det gäller längre flygningar var kommissionens ursprungsförslag nio respektive tolv timmar, och polska ordförandeskapets förslag är sex timmar. Det är alltså en väsentlig förbättring.

Det är inte säkert att alla kort finns kvar på bordet om detta behöver ta en ny vända för att det låsta läget inte luckras upp.

Jag tackar därför för EU-nämndens stöd så att jag kan fortsätta att vara konstruktiv och tillvarata flygpassagerares och flygbolags intressen av att det blir en mer balanserad och betydligt tydligare situation än den rådande.

Anf. 43 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar att det finns stöd för regeringens här redovisade ståndpunkt, med en avvikande ståndpunkt från Socialdemokraterna. Anmäler även Miljöpartiet avvikande ståndpunkt?

Anf. 44 REBECKA LE MOINE (MP):

Jag tackar ordföranden för möjligheten att klargöra detta. Jag har ställt mina frågor och fått svar, men det är lite svårt att på sittande möte landa i en avvikande ståndpunkt. Det är ju klurigt när det rör på sig så snabbt. Jag har inte hunnit höra efter med mina kollegor, så därför lämnar jag det som ett medskick och hoppas att vi kan fortsätta att stärka konsumenternas rättigheter.

Anf. 45 ORDFÖRANDEN:

Att EU-systemet inte är anpassat för att länderna ska ha EU-nämnder är helt uppenbart.

I och med detta finner jag åter stöd för regeringens här redovisade ståndpunkt, med en avvikande ståndpunkt från Socialdemokraterna.

Vi går till dagordningspunkt 4, Trafiksäkerhetspaketet.

Anf. 46 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Herr ordförande! Det är det så kallade besiktningsspaketet som är nästa punkt på dagordningen. Under denna punkt kommer kommissionen att presentera förslaget, och sedan följer en diskussion.

Förslaget presenterades den 24 april i år. Innehållsmässigt rör det sig om ändringar av två direktiv, det om kontrollbesiktning och vägkantskontroller och ett nytt direktiv om registreringsbevis. Förslaget innebär nya och delvis tätare kontroller av fordon, både vid kontrollbesiktning av personbilar och vid vägkantskontroller av nyttotrafik. Nya kontrollpunkter och kontrollmetoder införs främst för eldrivna fordon, elektroniska stödsystem och partikelutsläpp – detta för att anpassa reglerna till ny teknik och nya fordon. Även fordons vägmätarställningar föreslås kontrolleras. Förslaget innehåller också möjligheten att under vissa förutsättningar besiktiga sitt fordon i ett annat EU-land – detta för att skapa större flexibilitet.

Regeringen välkomnar att reglerna för kontroll av fordon anpassas till dagens teknik. Regeringen välkomnar också ändringar som på ett effektivt sätt främjar trafiksäkerhet, luftkvalitet och sund konkurrens. Vidare välkomnar regeringen ansatser som gör att besiktning under vissa omständigheter kan genomföras i ett annat EU-land.

Det är dock centralt att förslagets kostnader står i proportion till samhällsnyttan. Detta är viktigt eftersom utökade kontroller riskerar att leda till ökade kostnader för fordonsägare, företag och myndigheter. Det är avgörande att de kontroller som utförs har en verifierad nytta och bidrar till förslagets uppsatta mål. Avvägningen mellan fler kontroller och ökade kostnader för fordonsägare och det som direktivet syftar till att uppnå behöver alltså vara rimlig.

Anf. 47 REBECKA LE MOINE (MP):

Herr ordförande! Jag tackar statsrådet för dragningen.

Jag har försökt att sätta mig in i detta, och det verkar finnas risk att man försämrar läget för ellastbilar jämfört med diesellastbilar. Man förlänger gränsen för när högre vikt får tillåtas för diesel från 2035 till 2040. Man höjer totalvikten men inte drivaxelvikten, vilket påverkar ellastbilar negativt på grund av batteriernas placering. Det begränsar också den del av vägnätet ellastbilar med högre vikt får köra på.

Som miljöpartist, som ligger på om elektrifiering med mera, undrar jag om statsrådet delar min bild och oro. Hur kommer statsrådet i så fall att agera i förhandlingarna för att se till att ellastbilar inte missgynnas jämfört med dieslbilar?

Jag ber om ursäkt; jag har hoppat fram till nästa punkt på dagordningen.

Anf. 48 ORDFÖRANDEN:

Vi ber statsrådet att komma ihåg frågan och ta den i sin dragning under nästa punkt.

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

Vi går till dagordningspunkt 5, Direktiv om ändring av rådets direktiv 96/53/EG om största tillåtna dimensioner och högsta tillåtna vikter för vissa vägfordon.

Anf. 49 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Ordförande! Här avser det polska ordförandeskapet att ge en lägesrapport. Inför tidigare rådsmöten har varken det spanska eller det belgiska ordförandeskapet lyckats nå fram till en allmän riktlinje. Förhandlingarna har stått still i ett år, men nu i maj har det polska ordförandeskapet gjort nya försök för att komma framåt i förhandlingarna. Det polska ordförandeskapet har lagt fram kompromissförslag för att hitta en balans för att både tillmötesgå de medlemsstater som inte vill se några höjda viktgränser alls för fossilfria fordon och de medlemsstater som vill tillåta högre fordonsvikter för att främja den gröna omställningen.

Tillsammans med Danmark och Finland har Sverige hittills fått stöd för justeringar som säkerställer en central fråga för oss tre länder, nämligen att våra internationella transporter med längre och tyngre fordon kan fortsätta att bedrivas. Det är positivt att vårens förhandlingar inte innebär några ändringar i detta avseende.

Regeringen har för avsikt att fortsätta att verka för ett regelverk som även fortsättningsvis tillåter gränsöverskridande transporter med längre och tyngre fordon utifrån nationella regelverk. På samma sätt avser regeringen att fortsätta arbetet för att få på plats ett regelverk som i tillräcklig grad tar hänsyn till infrastrukturens förutsättningar. Det innebär att regeringen fortsatt kan stödja förslag till höjda bruttovikter för utsläppsfria fordon men inte utökat drivaxeltryck. Det är delvis ett svar på Rebecka Le Moines fråga.

Det finns de som inte är intresserade av att alls öka vikten, men nu finns alltså ett kompromissförslag som ger Sverige, Finland och Danmark möjlighet att fortsätta med det som är viktigt för oss. Det finns en oro i vissa medlemsländer för att detta skulle vara dåligt för exempelvis känsliga broar. Här kommer drivaxelstryckfrågan in eftersom det rent tekniskt är det som avgör slitaget på infrastrukturen. Därför har det varit viktigt för regeringen att fortsätta att värna att Sverige kan ha längre och tyngre fordon. Vi kan dock acceptera detta med drivaxelstrycket eftersom det möjliggör det vi ser som angeläget, nämligen både tyngre lastade fordon, som innebär transporteffektivitet och stärkt konkurrenskraft för svenska företag, och ellastbilar som väger mer på grund av att batterier väger mer än fossila bränslen.

Vi arbetar på, men det är fortfarande inte givet att detta kommer att landa. Vi ser dock positivt på att det polska ordförandeskapet har dragit igång förhandlingarna igen, och vi kommer givetvis att fortsätta att vara konstruktiva.

2024/25:34
28 maj

Anf. 50 ORDFÖRANDEN:

Fick Rebecka Le Moine svar på sin fråga?

Anf. 51 REBECKA LE MOINE (MP):

Ordförande! Jag tackar statsrådet för svaret, men som jag tolkar det har man utformat det så här på grund av infrastrukturens känslighet. Det finns dock andra delar, till exempel att 2035-målet har skjutits upp till 2040.

Jag skulle uppskatta om statsrådet i förhandlingarna ändå trycker på att det är viktigt för omställningen att möjliggöra även för tyngre ellastbilar. Det är ju också i linje med EU:s klimatmål.

Anf. 52 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

År 2035 är tillbaka i det kompromissförslag som ligger på bordet. Förslaget har också försökt att tillmötesgå de medlemsstater som är oroade över infrastrukturen, men det är fortfarande oklart om det uppfattas som tillräckligt av dessa stater. Det återstår att se. För de nordiska länderna är det angeläget att belysa att detta är viktigt för svensk industri och nordisk konkurrenskraft och att det också är en viktig del i vårt arbete med den gröna omställningen. Det arbetet kommer alltså att fortsätta.

Anf. 53 ORDFÖRANDEN:

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

Vi går till dagordningspunkt 6, Övriga frågor.

Anf. 54 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Ordförande! Det är fem övriga frågor på rådmötets dagordning. Det är som ni vet information och kräver inget ställningstagande. En övrig fråga är information från ordförandeskapet om de pågående lagstiftningsärenden och trepartsförhandlingar som har ägt rum under våren. En annan övrig fråga är att Danmark ska presentera sitt arbetsprogram på transportområdet inför sitt ordförandeskap under hösten 2025.

Jag tänkte inte säga mer än så, men jag svarar gärna på frågor.

Anf. 55 MARKUS SELIN (S):

Ordförande! Jag har ett medskick under Övriga frågor. Vi hade tidigare i dag statsrådet Slottnér här, och jag tog då upp punkten 6 d om GNSS-störningar. Jag och Socialdemokraterna kan inte nog understryka om att det i slutänden handlar om risk för liv och hälsa. Sverige drabbades av en lång rad sådana här ”störningar” i fjol, och vi har haft allvarliga incidenter. Vårt grannland Finland har också påpekat att det bara är en tidsfråga innan detta kommer att kosta liv och hälsa.

Det vore därför välkommet om även statsrådet Carlson kunde delta aktivt och med stort engagemang i detta och belysa vikten av att detta reds upp.

Anf. 56 Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD):

Ordförande! Tack ledamoten för en angelägen fråga! Frågan är också aktuell i det informella nordiska transportministersamarbetet och togs upp på det informella mötet i Helsingfors som den finska ministern bjöd in till för två veckor sedan.

Regeringen är positiv till att vi gemensamt inom EU fortsätter att aktivt arbeta med frågan, exempelvis inom internationella organisationer, som ICAO, för att uppmärksamma problemen med GNSS-störningar. Vi kommer att följa diskussionen på denna punkt, och vi är generellt sätt positiva till gemensamt agerande inom EU för att fortsätta att arbeta aktivt med frågan. Vi delar givetvis också denna fråga med våra grannländer runt Östersjön.

Anf. 57 ORDFÖRANDEN:

Vi tackar för informationen.

Då tackar vi statsrådet med medarbetare för medverkan vid dagens sammanträde och önskar lycka till vid rådet.

Innehållsförteckning

2024/25:34

28 maj

§ 1 Transport-, telekommunikations- och energifrågor.....1

Anf. 1	ORDFÖRANDEN.....	1
Anf. 2	Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD).....	1
Anf. 3	ORDFÖRANDEN.....	1
Anf. 4	Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD).....	1
Anf. 5	MARKUS SELIN (S).....	2
Anf. 6	Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD).....	3
Anf. 7	ORDFÖRANDEN.....	3
Anf. 8	Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD).....	3
Anf. 9	KERSTIN LUNDGREN (C).....	4
Anf. 10	MARKUS SELIN (S).....	4
Anf. 11	Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD).....	5
Anf. 12	ORDFÖRANDEN.....	6
Anf. 13	Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD).....	6
Anf. 14	MARKUS SELIN (S).....	7
Anf. 15	KERSTIN LUNDGREN (C).....	7
Anf. 16	Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD).....	8
Anf. 17	Departementssekreterare ANNA ALSKOG	8
Anf. 18	ORDFÖRANDEN.....	8
Anf. 19	Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD).....	8
Anf. 20	MARKUS SELIN (S).....	8
Anf. 21	Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD).....	9
Anf. 22	PER-ARNE HÅKANSSON (S).....	9
Anf. 23	Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD).....	9
Anf. 24	ORDFÖRANDEN.....	10
Anf. 25	Statsrådet ERIK SLOTTNER (KD).....	10
Anf. 26	ORDFÖRANDEN.....	10

§ 2 Transport-, telekommunikations- och energifrågor.....11

Anf. 27	ORDFÖRANDEN.....	11
Anf. 28	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	11
Anf. 29	ORDFÖRANDEN.....	11
Anf. 30	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	11
Anf. 31	MARKUS SELIN (S).....	12
Anf. 32	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	12
Anf. 33	KERSTIN LUNDGREN (C).....	13
Anf. 34	MARKUS SELIN (S).....	13
Anf. 35	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	13
Anf. 36	ROSE-MARIE CARLSSON (S).....	14
Anf. 37	REBECKA LE MOINE (MP).....	14
Anf. 38	KERSTIN LUNDGREN (C).....	15
Anf. 39	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	15
Anf. 40	MARKUS SELIN (S).....	16
Anf. 41	ORDFÖRANDEN.....	16
Anf. 42	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	16
Anf. 43	ORDFÖRANDEN.....	16
Anf. 44	REBECKA LE MOINE (MP).....	17
Anf. 45	ORDFÖRANDEN.....	17
Anf. 46	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	17
Anf. 47	REBECKA LE MOINE (MP).....	17

Anf. 48	ORDFÖRANDEN.....	18
Anf. 49	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	18
Anf. 50	ORDFÖRANDEN.....	19
Anf. 51	REBECKA LE MOINE (MP).....	19
Anf. 52	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	19
Anf. 53	ORDFÖRANDEN.....	19
Anf. 54	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	19
Anf. 55	MARKUS SELIN (S).....	19
Anf. 56	Statsrådet ANDREAS CARLSON (KD)	20
Anf. 57	ORDFÖRANDEN.....	20