

Riksdagen Uppteckningar vid EU-nämndens sammanträden 2019/20:1

Fredagen den 13 september

§ 1 Allmänna frågor

Statsrådet Hans Dahlgren

**Återrapport från möte i Europeiska unionens råd för allmänna
frågor den 18 juli 2019**

**Information och samråd inför möte i Europeiska unionens råd för
allmänna frågor den 16 september 2019**

Anf. 1 ORDFÖRANDEN:

Välkommen hit statsrådet Hans Dahlgren med medarbetare. Vi är taggade för en ny mandatperiod i Europasammanhang och ett nytt arbetsår för oss själva. Jag börjar som vanligt med att lämna ordet till statsrådet för återrapporten.

Anf. 2 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru ordförande! Jag har inget att tillägga till den skriftliga rapporten.

Anf. 3 ORDFÖRANDEN:

Vi tackar för rapporten.

Vi går vidare till information och samråd inför möte i rådet den 16 september 2019, dagordningspunkt 3, Den fleråriga budgetramen 2021–2027.

Anf. 4 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru ordförande! Det här är en informationspunkt. Den handlar om hur det finländska ordförandeskapet har tänkt att lägga upp förhandlingarna under hösten i denna viktiga fråga. Jag tror också att man kommer att berätta om vad som har sagts i de bilaterala samtal som ordförandeskapet har haft under denna vecka och förra veckan med var och en av de övriga 26 medlemsstaternas företrädare.

Jag förstod på den finländska EU-ministern som ledde de bilaterala samtalen med oss i måndags att de förbereder en ordförandeskapsrapport inför Europeiska rådet den 17–18 oktober, och den kommer att innehålla tre eller fyra olika delar.

Den första delen ska vara en beskrivning av var man vill lägga sig vad gäller nivån på hela budgeten. Där har man väl ännu inte bestämt sig för om man ska nämna en siffra eller om man ska lämna ett spann mellan en lägre och en högre nivå.

Den andra delen i rapporten kommer att handla om balansen mellan de olika rubrikerna i budgeten.

Den tredje delen kommer att ta upp den viktiga frågan om konditionalitet.

Sedan kommer man eventuellt – men det har man inte bestämt än – att ta upp frågan om egna medel i ordförandeskapsrapporten.

Det blir ingen diskussion om budgetfrågan vid rådsmötet. Däremot kommer det att växlas en del ord om frågan vid den informella lunchen som kommer att följa under själva rådsmötet.

Anf. 5 ANNIKA QARLSSON (C):

Tack för presentationen! Det blir spännande att se hur långt budgetarbetet kommer att gå under arbetet.

Det jag vill fråga om gäller rule of law, som har förts in i budgetdiskussionen. Jag tror att finländska ordförandeskapet har presenterat grunddragen i frågan. Kan statsrådet beskriva hur Sverige förhåller sig till det arbetet?

Anf. 6 DÉSIRÉE PETHRUS (KD):

Tack, EU-ministern, för föredragningen!

Det står i det paper vi har fått i ärendet att det finländska ordförandeskapet ska redogöra för hur man kommer att lägga upp arbetet med förhandlingarna. Sverige strävar efter en restriktiv budget. Vilket sätt anser Sverige är bäst för hur förhandlingarna ska gå till? Går det att styra ordningen? Har Sverige någon särskild inriktning för att hålla ned vår EU-avgift?

Anf. 7 PÅL JONSON (M):

Den oro vi har gäller tidsschemat. I kommissionens första förslag skulle frågan helst ha varit löst innan parlamentsvalet. Jag vet att kommissionen har utövat påtryckningar på rådet och menat att det har gått för långsamt. Under Europeiska rådet i juni var fokus på den instrumentella cykeln.

Vi har en ambition att detta ska vara klart innan årsskiftet. Jag kan konstatera att vi har på ett sätt en svår förhandlingsposition eftersom Sverige är ett av de länder som är mest budgetrestriktiva. Jag är orolig för att det kommer att gå fort på slutet och att det kan vara till vår nackdel. Ministern får gärna kommentera detta.

Jag vill återigen lyfta upp frågan om egna medel. Jag trodde att vi hade gjort ett antal landvinningar kopplat till att vi fick bort frågan om bolagsskatt, och så vidare. Jag är lite överraskad att det finländska ordförandeskapet tar upp frågan igen. Jag skulle gärna vilja veta vad innehållet är och vad som förväntas.

Anf. 8 ORDFÖRANDEN:

Jag har satt upp mig själv på talarlistan.

Jag tycker att det är lämpligt att börja med totalsumman, så som det finländska ordförandeskapet säger, så att inte alla kan sitta och pusha bara för sina egna ämnesområden som de helst vill ha mer pengar till. Då kan man ändå börja med att titta på hur mycket pengar som finns totalt.

Hur ser statsrådet på detta? Är det ett bra sätt att börja? Statsrådet sa att det finländska ordförandeskapet har bestämt sig för detta sätt, men det måste rimligen gynna åsikten om budgetrestriktivitet att börja på detta sätt. Statsrådet får gärna kommentera detta.

2019/20:1
13 september

Anf. 9 LUDVIG ASPLING (SD):

Ordförande! Det kan bli en tuff förhandling om MFF framöver. Det är inte helt omöjligt att Sverige kanske kommer att lägga in ett veto om att det förslag som ligger på bordet inte är acceptabelt.

Om man inte kan enas om en ny långtidsbudget fortsätter den gamla långtidsbudgeten att gälla. Hur den långtidsbudgeten kommer att slå är helt och hållet beroende av hur man tolkar artikel 20 i förordningen när det gäller innevarande MFF. Det här är dock lite osäkert eftersom det i sista hand är EU-domstolen som fäller det avgörandet. I och med brexit finns också en stor osäkerhet om vad som kommer att hända om man inte lyckas enas om en ny MFF.

Sker det några förberedelser inom regeringen? Har man börjat fundera över konsekvenserna av att nuvarande MFF fortsätter att gälla ett år till om britten faktiskt verkställer utträdet, så som det nu är planerat?

Anf. 10 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru ordförande! Tack för frågorna!

Förslaget som kommissionen har, Annika Qarlssoon, om konditionalitet, det vill säga en mekanism varigenom man skyddar EU:s budget från allvarliga konsekvenser till följd av att enskilda medlemsstater inte lever upp till rättsstatens principer, är mycket viktigt och betydelsefullt för oss. Det gäller inte bara oss utan det är en lång rad medlemsstater som har ställt upp på principen.

Det blev en hel del kritik mot det ursprungliga förslaget från rättstjänsten i rådet, som har gjort att man har bearbetat förslaget på ett, som jag förstår, mycket konstruktivt sätt. Jag hörde från den finska ordföranden i måndags att hon var optimistisk inför möjligheterna att få ett reviderat förslag på bordet snart. Det låter bra. Men sedan ska vi komma ihåg att vi därmed inte till hundra procent är hemma. Det finns medlemsstater i vår krets som inte alls gillar tanken på att det ska finnas en länk mellan vad man betalar, vad man får och hur man lever upp till unionens grundläggande värderingar. Den delen av förhandlingen återstår.

Désirée Pethrus fråga om vad som är bäst upplägg kan man alltid resonera om och ha olika synpunkter på, men jag tror att vi i första hand ska fokusera på två saker. Det är också svar på Åsa Westlunds fråga.

Jag tror att nivån är helt avgörande för vilken avgift som Sverige kommer att få betala, men jag tror också att frågan om bördefördelning är den andra stora frågan. Det vore bra om vi kunde lyckas med att behålla några av de korrigeringar som i dag finns i form av det existerande rabattsystemet, så att det inte blir så dramatiska förändringar av den svenska avgiften och avgiften för ytterligare några medlemsstater. Det är så det skulle bli om man gör som kommissionen har föreslagit, nämligen fasar ut alla rabatterna till slutet av perioden. Det är de två frågorna jag tror att vi ska fokusera på.

Pål Jonson ställde en fråga om tidsschemat. Det blir nu inte någon egentlig förhandling vid Europeiska rådets mötet i oktober. Jag

återkommer till dagordningen för det mötet – det kan hända att det blir andra frågor än just denna. Det blir ett åsiktsutbyte, som det heter.

Jag frågade också i måndags under diskussionen med det finländska ordförandeskapet om man såg förutsättningar för ett extra toppmöte i november så att det skulle bli ordentliga förhandlingstillfällen både i november och sedan vid Europeiska rådets möte i december. Det blev inget bra svar på den frågan. Jag fick inget svar alls, kan jag säga. Detta ligger inte i ordförandeskapets händer utan det ligger i Europeiska rådets ordförandes hand. Den avgående Donald Tusk, som fortfarande är ordförande i november – och jag talar nu inom detta rummets väggar – har inte visat någon särskild entusiasm för att gå raskt framåt i frågan.

Jag tror också att vi från svensk sida ska vara aktsamma på att inte gå för fort fram. Vi ska inte låta oss gå med på saker och ting bara för att få detta klart till jul – absolut inte. Kvalitet måste gå före hastighet i förhandlingen.

När det gäller frågan om egna medel är jag inte säker på att det kommer någonting i det finländska ordförandeskapets rapport. Det kommer eventuellt. Jag vet inte heller ännu vad de har tänkt sig att gå fram med för något.

Vi har haft en diskussion i EU-nämnden om förslagen om pengar till utsläppsrättigheter och plastavgiften. Det är möjligt att något av detta återkommer. Vi får väl se om det finns andra idéer, men det är fortfarande en öppen fråga.

Jag tror att jag har svarat på Åsa Westlunds fråga om vad som är lämpligt att börja med. Jag tror, som sagt, att frågan om nivån är riktig och även att titta på bördefördelningen. Det finns en anledning till att Sverige som stor nettobidragsgivare till unionen har rabatterna – korrigeringarna. De skälen finns kvar också efter det brittiska utträdet. Vi ska så gott vi kan argumentera för att behålla dem. Men det har inte blivit lättare av att kommissionen har lagt fram det förslag som finns.

När det gäller artikel 20, Ludvig Aspling, är den, såvitt jag förstår, relevant enbart vid en fördragsändring. Det brittiska utträdet är inte en fördragsändring, utan det brittiska utträdet sker i enlighet med artikel 50 i fördraget. Det är inte i sig en ändring av EU:s fördrag i och med att Storbritannien lämnar EU. Därför skulle artikel 20 enligt det resonemanget inte vara tillämplbart.

Om vi inte kommer överens om en ny långtidsbudget före periodens slut, alltså per den 31 december 2020, är det inte så att vi i alla delar automatiskt fortsätter med den budget som finns. Vad jag förstår fortsätter till exempel inte stöden till sammanhållningspolitiken som hittills. Det innebär att det är framför allt de medlemsstater som i dag får stort stöd från sammanhållningspolitiken som i första hand kommer att drabbas av att en uppgörelse försenas.

Anf. 11 ORDFÖRANDEN:

Vi tackar för informationen.

Vi går vidare till dagordningspunkt 4, Förberedelser inför Europeiska rådet den 17–18 oktober 2019.

Anf. 12 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru ordförande! Det här är en diskussionspunkt. Inga beslut ska fattas. Det har i veckan kommit ett utkast till en kommenterad dagordning, och jag tror att nämnden har fått den. Det är tre frågor som står på dagordningen.

Den första punkten handlar om långtidsbudgeten. Den andra handlar om uppföljningen av den strategiska agendan, som antogs av rådet i juni. Den tredje är övriga frågor, som oftast är aktuella utrikespolitiska frågor.

Det troliga är väl att en hel del av tiden för de europeiska ledarna när de samlas den 17–18 oktober ändå kommer att röra hur man ska behandla den brittiska regeringens hantering av brexitfrågan. Vi vet ännu inte om det vid det laget har kommit något brev till Donald Tusk, även om brittiska underhuset, överhuset och drottningen har skrivit under på att ett sådant brev ska skickas – och beslutat exakt hur brevet ska se ut.

Det kommer inte att föras någon sakdiskussion på allmänna rådet på måndag om någon av dessa frågor. Det kommer bara att konstateras att dagordningen är lämplig, och det håller jag med om.

Anf. 13 ORDFÖRANDEN:

Då konstaterar jag att det finns stöd för regeringens här redovisade inriktning.

Vi går vidare till dagordningspunkt 5, Ökad respekt för rättsstatsprincipen i unionen.

Anf. 14 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru ordförande! Också det här är en diskussionspunkt. Inga beslut ska fattas. Men det ska vara en så kallad riktlinjedebatt om hur respekten för rättsstatens principer ska stärkas i Europeiska unionen.

Det är en fråga som vi tycker är mycket relevant och viktig. Rättsstatens principer är en av de grundläggande värden som skapat hela unionens arbete och som är viktig för vår sammanhållning framöver.

Det finländska ordförandeskapet har skickat ut en diskussionspromemoria, som jag tror att också ni har fått. De vill framför allt ha en diskussion om vilka konkreta insatser som kan göras från rådets sida när det gäller att främja rättsstatens principer. De har ett särskilt fokus, som ni kanske har sett i frågorna, på de förslag som kom från kommissionen i mitten av juli, som handlade om att införa ett slags årlig granskningscykel när det gäller rättsstatens principer som ska omfatta en granskning av alla medlemsstater i unionen, inte bara de som omfattas av artikel 7-förfarandet. Var och en av de 27 kvarvarande medlemmarna ska granskas när det gäller i vilken mån vi respekterar rättsstatens principer.

Från regeringens sida välkomnar vi idén, förslaget, initiativet om att ha en fördjupad granskning som omfattar samtliga medlemsstater. Det är en bra förebyggande insats. Det är klart att när vi har sådana lägen med en uppenbar risk för att man åsidosätter unionens grundläggande värden, som artikel 7 talar om när det gäller Ungern och Polen, kan det vara bra att få en varningssignal om att någonting liknande kan vara på gång också i andra länder. Vi har ju en utveckling i Rumänien som inte har varit bra under de senaste åren, som ni vet. Det kan finnas andra länder som dyker upp under resans gång, och då är det viktigt att så tidigt som möjligt få en inblick i det här.

Rapporten som kommer som ett resultat av granskningscykeln är också någonting som kan ligga till grund för den årliga rådsdialog som äger rum om just rättsstatens principer, så det är ett bra sätt att utnyttja det materialet också.

Anf. 15 ERIK OTTOSON (M):

Fru ordförande! Utifrån detta tänkte jag följa upp det som jag frågade statsrådet om den 9 november förra året, när jag tror att han fortfarande var statssekreterare.

Om man anknyter just till detta med antikorrupsionsarbete och det som då diskuterades kring peer review tolkar jag statsrådet som att det han nu beskriver är någonting som ersätter diskussionerna om ett peer review-system. Jag vill bara kontrollera om det stämmer.

Hur kommer den svenska regeringen att driva frågan i den här diskussionen, inte bara om det vi kallar allmänna rättsstatsprinciper utan mer specifikt antikorrupsionsarbete? Det är ju ett begrepp som ligger väldigt nära detta och som ingår i rättsstatens principer men som också är mer specifikt. Statsrådet nämnde själv Rumänien, där man väl ser på det här med korruption på ett lite annat sätt än på andra ställen i unionen.

Jag vill höra lite mer specifikt hur man kommer att rikta in sig på den delen. Det rör sig ju inte bara om rättsstatens principer i en vidare mening utan också mer specifikt.

Anf. 16 GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Ordförande! Jag delar regeringens hållning att det här är ett bra förslag som ligger på bordet.

När det gäller den större frågan om vilka verktyg unionen ska ha för att upprätthålla rättsstatens principer undrar jag om Sverige i den här processen, självt eller tillsammans med andra, har spelat in några andra förslag på stärkta verktyg för EU eller om man avser att göra det framåt. Om man har gjort det, har man fått eller inte fått gehör för dem i den här processen? Det är ju inte bara specifikt det här förslaget runt en årlig uppföljning av alla länder, utan det är fler förslag som man har försökt samla för att stärka EU:s verktyg.

Kopplat till den förra diskussionen undrar jag om frågan om konditionalitet kan tänkas komma upp också här och om statsrådet kan redovisa någonting om hur stämningarna ser ut. Vi vet väl några länder som inte uppskattar den typen av hårdare verktyg, koppling mellan EU:s budget och pengar som betalas ut och att leva upp till det man en gång lovat när man blev medlem i EU.

Vi vet också några länder, som vårt eget land, som mycket uppskattar och tydligt har uttryckt stöd för den typen av regler.

När det gäller mittengruppen, de som inte riktigt har uttalat sig i diskussionen, vart lutar de? Hur ser det ut inför de förhandlingarna?

Anf. 17 LUDVIG ASPLING (SD):

Processen såsom den fungerar nu är till sin effekt utsiktslös. Det handlar om ren plakatpolitik. I det läge som unionen befinner sig i just nu är frågan om det är värt att lägga ned så mycket tid och energi på det här projektet.

Om syftet är att påverka en medlemsstats agerande på det sätt som statsrådet ger uttryck för måste det finnas förutsägbarhet. Och för att det ska finnas förutsägbarhet måste det också finnas en långtgående kodifiering av vilka regler som man tycker flödar ur artikel 2.

Den här kodifieringen finns inte, och det finns inte heller något stöd i fördraget för att anta någon sådan, såvitt jag förstår. Detta gör att det inte finns något hopp om att den här processen ska kunna få den effekt som man vill ha.

Det finns också en stor risk för att man låter partipolitik spela in i det här, och det tycker jag att vi redan har sett. Det är knappast någonting som gynnar sammanhållning inom unionen.

Vi kan instämma i en del av kritiken. De problem som finns i de här länderna må vara verkliga till viss del, men de måste lösas på demokratisk väg, det vill säga genom att folken i dessa länder utkräver ansvar i val. Det har de fortfarande alla möjligheter att göra, och så kanske också kommer att ske.

Vad gäller korruption och just den delen av problemen, om man kopplar dem till rättsstatens principer, hoppas vi naturligtvis att unionen som helhet ska tycka att just kampen mot korruption är någonting som flödar ur principen om god ekonomisk förvaltning, som kommer till uttryck i artikel 2. Vi ser gärna att man fortsätter att arbeta på just det spåret – det har vi ingenting emot, framför allt vad gäller unionens egna medel.

Summan av kardemumman är att vi tycker att det här är någonting som man inte bör lägga särskilt mycket tid på.

Anf. 18 ANNIKA QARLSSON (C):

Tack så mycket, statsrådet, för föredragningen! Det är ju ett område som väcker oerhört starka känslor och det med rätta, eftersom det handlar om grundläggande värderingar för det gemensamma arbete vi gör i unionen.

Det väcker också starka känslor eftersom det är lite olika tankesätt och lite olika system som står mot varandra, där EU ändå har varit tydligt med vad som gäller för att ingå i den här gemenskapen.

Det arbete som pågår med rule of law, hänger det arbetet i budgetsammanhang på något sätt ihop med att man ska införa årliga granskningar? Hur omfattande ska de här årliga granskningarna vara, är tanken? Det finns ju ändå en skala, tycker vi här i Sverige, när det gäller vilka länder som är i farozonen och skulle behöva få stöd på vägen i ett tidigare skede.

Vilka verktyg finns sedan för att ta nästa steg? Det är ju någonstans en del i detta. För att det här ska få kraft och verkan måste det också finnas verktyg. Vilka verktyg tror vi i så fall skulle fungera för att skapa stärkt skydd för människors möjlighet att faktiskt gå och rösta så att inte korruption eller stängda medier förminskar människors möjlighet till demokratiska val, även om det fortfarande arrangeras demokratiska val i ett land?

Anf. 19 ORDFÖRANDEN:

Jag lämnar ordet till mig själv innan jag lämnar ordet till statsrådet.

Jag tycker att det är viktigt att komma ihåg att EU inte bara är till för de lätta frågorna. När man tog ställning till medlemskap i EU såg många

medborgare, kanske särskilt i länder där man precis hade gått från ett kommunistiskt styre, just skyddet för demokratin som ett väldigt viktigt skäl för att säga ja till medlemskap i unionen.

Att de här frågorna är svåra ska ju inte misstas för att de inte är viktiga, utan det kanske är de absolut viktigaste frågorna också för flera av oss som i folkomröstningen här i Sverige sa ja till medlemskap i unionen.

Det skulle ju vara väldigt konstigt om EU och EU-domstolen ägnade sig åt att granska länders implementering av en massa olika detaljregler och satte större arbetsinsats bakom det än att stå upp för just de grundläggande värderingar som är en stor vinst med EU-samarbetet, med den mjuka makt vi har att skapa fred och demokrati på vår kontinent.

Anf. 20 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Ordförande! Jag börjar med Erik Ottosons fråga om de här två olika förslagen; först peer review-mekanismen som framför allt Tyskland och Belgien förde till torgs med början förra året och sedan det som kommissionen nu har föreslagit med den här granskningscykeln som ska omfatta alla stater.

Det finns mycket gemensamt mellan dessa två, och jag tror att det kommer att finnas en länk mellan dem i det fortsatta arbetet så att man har en möjlighet att dra nytta av varandra. Det är ju samma princip, nämligen att var och en av medlemsstaterna ska granskas utifrån samma grundläggande värden.

När det gäller just korruptionsfrågorna kan jag bara bekräfta att det är en otroligt viktig del av rättsstatligheten, och det finns redan utskrivet i det här förslaget från kommissionen att granskning också ska omfatta medlemsstaternas kapacitet att bekämpa korruption. Det är alltså sagt redan från början, så det behöver vi bara se till att det fullföljs.

När det gäller Gustav Fridolins fråga om verktyg finns det faktiskt några olika saker som vi har möjlighet att använda oss av redan nu och vässa framöver. Ett verktyg som vi verkligen inte ska glömma är ju överträdelseförfarandet, alltså EU-domstolens möjlighet att granska, fälla utslag och ålägga medlemsstaterna. Vi har faktiskt ett exempel i det polska ärendet, där EU-domstolen har slagit fast att besluten om att förtidspensionera domare i Högsta domstolen inte är förenligt med EU-rätten. Därmed har Polen faktiskt ändrat den delen av sitt beslut.

Sedan finns det många andra delar i den polska rättsliga reformverksamheten som vi inte heller gillar och som vi tycker strider mot det här, men just i den punkten har det lyckats.

Det andra verktyget som vi håller på att skaffa oss, och jag hoppas att det kommer att gå vägen, är konditionaliteten. Det är någonting som kommer att kännas för de berörda länderna. Det är klart att det är några som är särskilt aktivistiska där och några som är tydliga motståndare förstås. Sedan finns det en mellangrupp, som Gustav Fridolin säger. Det är inte någon samlad grupp, kan man säga. Det finns många som har samstämmig syn med oss. Vi har till exempel de baltiska länderna, och jag tror att flera av länderna i södra Europa också har anslutit sig på ett sätt som man kanske inte kunde förvänta sig från början.

Jag är relativt optimistisk, men i den här mellangruppen finns det också några som tycker att det ligger någonting i vad Polen och Ungern säger om att man ska få bestämma själv och att man därför går på den linjen. Den

förhandlingen är verkligen inte i hamn ännu, utan det är en av de svåra puckarna framöver.

Ludvig Aspling talar om plakatpolitik. Det är klart att man kan känna frustration och undra om det här verkligen är någonting som vi ska ägna oss åt, när man sitter och är tio, elva eller tolv som tar till orda när vi resonerar om Ungern eller Polen. Vi får väl se hur många som kommer att ställa frågor på måndag; vi kommer till den punkten på dagordningen snart.

Det är dock ett faktum att några länder inte gör som vi tycker är rätt, och att vi bara skulle lägga ned det vassa vapen som vi har i artikel 7 köper inte jag. Jag tycker att vi ska hålla fast vid det här förfarandet.

Annika Qarlssoon ställde en fråga om länk mellan mekanismen och rule of law-konditionaliteten. Den här mekanismen är mycket bredare. Det handlar inte bara om rättsstatens principer, utan det handlar om alla de här frågorna som hör till våra grundläggande värderingar. Det är allt från yttrandefrihet till föreningsfrihet. Vi har hela skalan av rättigheter, så det är bredare på det sättet.

Åsa Westlunds resonemang vill jag bara instämma i.

Anf. 21 ORDFÖRANDEN:

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

Vi går vidare till dagordningspunkt 6, Unionens värden – Ungern.

Anf. 22 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Ordförande! Även det här är en diskussionspunkt.

Det är första gången som allmänna rådet har en utfrågning av Ungern när det gäller rättsstatens principer. Vi har ju haft sådana vid tre olika tillfällen med Polen.

Nu är det alltså första gången med Ungern, vilket är en följd av att Europaparlamentet för ett år sedan beslutade om att aktivera artikel 7 och alltså slog fast att det fanns en klar risk för att förhållandena i Ungern åsidosatte EU:s grundläggande värden.

Regeringen välkomnar att utfrågningen nu kan äga rum – äntligen, kan man säga. Vi hade gärna sett att den hade varit tidigare, men nu kommer den. Tidigare har vi bara fått uppdateringar från kommissionen och i och för sig då fått tillfälle att växla några ord med de ungerska företrädarna. Men det här blir mer utförligt.

Jag avser förstås att klart och tydligt uttrycka våra bekymmer över utvecklingen i Ungern och med eftertryck hävda att de grundläggande värden som finns så tydligt redovisade i artikel 2, som vi står upp för till hundra procent, också måste respekteras.

Det finns faktiskt en lång lista med punkter där det finns anledning att vara bekymrad över läget i just Ungern. Det är alltså inte bara på det rättsstatliga området när det gäller risker för rättsväsendets oberoende, utan det handlar inte minst om farhågor för inskränkt mediefrihet och yttrandefrihet, frågor om begränsningar i civilsamhällets möjlighet att agera fritt och frågor om den akademiska friheten, till exempel Centraleuropeiska universitetet som nästan helt och hållet fått flytta sin verksamhet till Wien.

Vi har behandling av asylsökande och hur man lever upp till folkrätt och respekt för mänskliga rättigheter i anslutning till hur man hanterar asylsökande i sitt eget land.

Det finns alltså en lång rad frågor att ställa, och jag ser fram emot att delta i den utfrågningen på måndag.

Anf. 23 LUDVIG ASPLING (SD):

Jag vet inte om jag behöver anmäla en avvikande mening vad gäller just det här, men jag kan ju ansluta mig till precis det jag sa på punkten före.

Jag tänkte också ställa en kort fråga angående behandling av asylsökande i fallet Ungern.

Den som i slutändan bestämmer om en medlemsstat uppfyller sina åtaganden vad gäller behandling av asylsökande är ju EU-domstolen, då asyrrätten i alla EU-länder är helt och hållet baserad på rättsakter från unionen.

Detta är en ren kunskapsfråga: Finns det något fall där Ungern har vägrat rätta sig efter ett beslut från EU-domstolen, där den har uttolkat vilka skyldigheter det landet har?

Anf. 24 ANNIKA QARLSSON (C):

Jag vill bara tacka så mycket för föredragningen och för regeringens ståndpunkt. Jag instämmer med skärpa i den.

Anf. 25 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru ordförande! Ja, visst har väl Europadomstolen uttalat sig när det gäller Ungerns vägran att följa det beslut som har fattats om omfördelning av flyktingar – frågetecknen. Jag får kolla på det.

Anf. 26 LUDVIG ASPLING (SD):

Jag vill bara förtydliga: EU-domstolen, inte Europadomstolen.

Vad gäller beslutet om omfördelning är det en process som går mellan Ungern och Europeiska unionen. Jag pratar om det som statsrådet nämnde nyss, nämligen behandling av asylsökande, alltså förhållandet mellan asylsökande och den ungerska staten. Det förhållandet regleras också av EU-domstolen eftersom den uttolkar de rättsakter som styr ungersk lagstiftning. Därför undrar jag om det finns något fall som statsrådet känner till där den ungerska staten i det förhållandet har vägrat lyda EU-domstolens beslut.

Anf. 27 ORDFÖRANDEN:

Vi kan väl konstatera att EU-domstolen inte ens hinner med... Det krävs ju att någon tar saker och ting till EU-domstolen för att det ska bli ett domslut.

Någon gång när jag satt på en hearing med miljökommissionären redovisade han att han hade hundratals möjliga ärenden att driva i EU-domstolen och var tvungen att välja ett fåtal av dem för att över huvud taget mäka med. Tyvärr ser det ut på det sättet. Jag vet inte hur det ser ut på asylområdet, men så ser det ut på miljöområdet.

Anf. 28 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Jag känner inte till något sådant beslut av EU-domstolen, men jag ska undersöka saken när jag får möjlighet att gå in i materien.

2019/20:1

13 september

Anf. 29 ORDFÖRANDEN:

Då konstaterar jag att det finns stöd för regeringens här redovisade inriktning.

Vi går vidare till dagordningspunkt 4, Övriga frågor. Finns det något att säga om detta?

Anf. 30 Statsrådet HANS DAHLGREN (S):

Fru ordförande! Jag vill bara berätta att ordförandeskapet säkert kommer att rapportera om en konferens man anordnade i Helsingfors i början av denna månad som handlade om demokrati, rättsstatens principer och grundläggande rättigheter.

Under punkten Övriga frågor kan det dessutom komma en rapport om den senaste utvecklingen i Polen.

Anf. 31 ORDFÖRANDEN:

Vi tackar för den informationen.

Då tackar vi statsrådet för i dag.

§ 2 Transport, telekommunikation och energi

Infrastrukturminister Tomas Eneroth

Återrapport från möte i Europeiska unionens råd för transport, telekommunikation och energi den 6 juni 2019

Information och samråd inför möte i Europeiska unionens råd för transport, telekommunikation och energi den 20 september 2019

Anf. 32 ORDFÖRANDEN:

Vi hälsar statsrådet Tomas Eneroth med medarbetare välkomna hit – ända från Jönköping, detta vackra län som jag härstammar från. Det är roligt att se att kommunikationerna fungerar därifrån även om det saknas lite järnväg här och var i detta län.

Vi börjar med återrapporten.

Anf. 33 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Trevligt att komma hit! Jag ska göra ordföranden lite besviken: Jag kommer faktiskt inte från Jönköping. Övriga regeringen var där, men jag hade nöjet att i stället vara i Umeå – denna vackra del av landet, björkarnas stad – och tillsammans med företrädare för Norge, Finland och Ryssland prata om Barentsregionens utveckling. Det behöver jag inte rapportera till EU-nämnden, men nu har jag skvallrat om det så att ni vet det.

Denna gång är jag här för att vi snart har möte i TTE-rådet.

Jag ska börja med att rapportera från det föregående mötet i TTE-rådet, som vi hade den 6 juni. Då antog vi, som ni säkert känner till, en allmän inriktning om elektronisk information om godstransporter. Vi noterade fyra lägesrapporter. Dessutom informerade ordförandeskapet om sex övriga frågor och kommissionen om tre övriga frågor. Vill ni att jag ska redovisa lite mer noggrant vad vi gjorde den 6 juni gör jag naturligtvis det, men jag antar att ni har läst underlaget och var väl informerade också inför den 6 juni.

Anf. 34 ORDFÖRANDEN:

Alla anser sig väl informerade, så vi tackar för informationen.

Vi går in på information och samråd inför nästa möte i TTE-rådet och dagordningspunkt 3, En ren jord åt alla, som vi haft uppe i ett antal rådskonstellationer – denna gång i just er.

Anf. 35 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Som ni känner till är det ett lite annorlunda TTE-rådsmöte. Det är en allmän debatt om En ren jord åt alla, där vi ska diskutera en europeisk strategi om en långsiktig vision för stark, modern och konkurrenskraftig och klimatneutral ekonomi när det gäller transportaspekter. Utgångspunkten är kommissionens rapport från 2018. Sedan dess har meddelandet varit uppe i en rad rådskonstellationer, och nu tas det upp till en riktlinjedebatt den 20 september.

Som ni alla vet är klimatfrågan akut. Transportsektorn står för en mycket stor del av utsläppen, och därmed är det viktigt att lösningen ligger i att vi når klimatmålen inte minst på transportsidan med nettonollutsläpp 2050.

Regeringens uppfattning och bild är att EU ska och bör visa ledarskap i hur en omställning ska ske så snabbt som möjligt, inte bara för att stärka Europas konkurrenskraft utan för att klara klimatmålen.

Det finländska ordförandeskapet har aviserat att riktlinjedebatten ska delas in i tre sessioner: en om landtransport, en om sjötransport och en om luftfart.

Jag kommer vid rådsmötet att ge goda exempel på hur Sverige kan minska transportsektorns klimatpåverkan.

Därutöver är det min avsikt att vid sessionen om landtransporter lyfta fram vikten av att EU måste främja att de landtransporter som sker både inom och mellan länder har låga utsläpp av växthusgaser.

När det gäller sjöfarten avser jag att framföra att Sverige förespråkar ett globalt regelverk som begränsar hur den internationella sjöfartens klimatutsläpp kan begränsas samtidigt som vi främjar innovativa lösningar och teknikutveckling.

Inom luftfarten stöder Sverige det globala klimatstyrmedlet Corsia, men för att minska flygets klimatpåverkan är det angeläget med ytterligare styrmedel. Därför avser jag att ta upp att vi också måste kunna beskatta fossilt flygbränsle.

Anf. 36 JESSIKA ROSWALL (M):

Ordförande! Det är bra att ni har den här diskussionen. Vi tycker att EU borde gå i täten för klimatomställningen och att nå klimatmålen. Vi tycker att Sverige borde gå i täten för detta och att vi borde ha ett resultatnriktat klimatarbete.

Som ordföranden sa har denna fråga redogjorts och lyfts fram i många olika rådskonstellationer.

Jag har en övergripande fråga och två lite mer specifika.

Under våren och sommaren diskuterades, bland annat i Europeiska rådet, klimatmålet nettonollutsläpp 2050. Det var viss oenighet, och från Sveriges sida har vi tyckt att det är viktigt att man har ett gemensamt mål. Jag skulle därför vilja veta om statsrådet kommer att lyfta fram vikten av att man har en gemensam målsättning. Det var det ena.

När det gäller det andra har jag förstått att man ska diskutera vid tre olika sessioner, som statsrådet sa. Det är ett antal bra frågor, som följt med i dokumentet.

Där vill jag lyfta fram elektrifieringen av fordonsflottan, som jag tror är en viktig och nödvändig del för att kunna nå omställningen. Det gäller både godstrafik och vanlig trafik. Sverige har hunnit ganska långt och är på god väg, både inom vår industri och på våra vägar, även om jag tycker att vi borde ha hunnit längre. Nu lyfte inte statsrådet upp det särskilt, så jag tänkte höra om han kommer att lyfta upp det.

När vi pratar om elektrifiering förstår jag att det inte är energiministerna som ska träffas och prata om energi, men jag vill ändå notera att om vi nu ska göra denna omställning – som jag tror på – har vi ett enormt energibehov. Vi har i andra diskussioner om långsiktiga klimatstrategier lyft upp behovet av förnybart bränsle och även av kärnkraft. Det kommer säkert inte att komma upp särskilt nu, men jag tänkte ändå ta upp det.

Jag vill alltså fråga om man kommer att lyfta fram elektrifieringen av godstrafik och vanlig trafik.

Jag har också en annan fråga. Statsrådet nämnde Corsia. Vi driver på det och vill att det ska fungera tillsammans med EU ETS. Det är viktigt att man inte med Corsia minskar ambitionsnivån för EU ETS. Är det något mer man kan säga om det i dag?

Anf. 37 TINA ACKETOFT (L):

Tack så mycket för redogörelsen! Liberalerna stämmer in i alla de frågor som Moderaterna här ställde.

Detta är ju inte en klimatpolitisk debatt, men jag vill säkerställa att vi inte låser in oss i något så att kärnkraften inte blir rumsren som energislag i fortsatta EU-debatter – om det över huvud taget kommer upp.

När man diskuterar elektrifieringen, pratar man då om en gemensam standard för EU? Jag kan se för mig alla långtradare som nu forslas på båt från Tyskland och sedan vidare genom landet. Är det en gemensam standard som kommer att gälla för alla dem?

I texten står det att regeringen menar att elektrifieringen av luftfarten ligger flera årtionden fram i tiden. Andra rön som vi gemensamt fått ta del av visar på att åtminstone de korta flygturerna faktiskt kan vara elektrifierade inom en snar framtid. Vad menar regeringen när man säger att det kommer att ta flera årtionden innan flygflottan elektrifieras?

Anf. 38 GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Fru ordförande! Jag instämmer i regeringens hållning inför denna diskussion.

Det sker en hel del innovation på flygområdet, men mycket av den är också politisk. Det är roligt att se att fler stater i EU inser att man måste beskatta flyget och använda de verktyg som finns tillgängliga enligt internationella regler fram till dess att vi lyckas ändra de internationella reglerna. Det fanns i den svenska debatten många referenser till Danmark, och det är nu en av de stater som funderar på att införa en flygskatt.

Jag har en fråga rörande regeringens hållning som har redovisats tidigare om att vi gärna ser att EU sätter ett slutdatum för att sälja fossildrivna bilar. En utredning av detta ska tillsättas för svensk lagstiftning, och då ska man också titta på ett slutdatum för att över huvud taget sälja fossila bränslen så att man får till den omställningen. Den typen av verktyg har ju varit gynnsam tidigare. Att Kalifornien arbetade så är anledningen till att vi har katalysatorer i våra bilar i dag. Det är klart att det är bra när en stat gör det och ännu bättre när många stater gör det.

Är slutdatum för försäljning av fossildrivna bilar en fråga som finns med i diskussionerna nu, eller är det en fråga som kan lyftas in på ett bra sätt?

Anf. 39 ANNIKA QARLSSON (C):

Tack så mycket för föredragningen! Den var lite fylligare än den ståndpunkt som varit utsänd tidigare. Jag konstaterade när jag läste den att den inte gav så många svar på vad regeringen skulle driva i de olika samtalen. Det fick vi nu muntligt här. Det hade varit ännu bättre om vi också fått ta del av det skriftligt före.

Vad gäller Corsia är det bra att statsrådet för in ytterligare delar som måste till där. Corsia ensamt räcker inte för att nå Parismålen, utan vi måste ha ytterligare styrmedel för att nå fram i den delen.

Vad gäller järnväg finns det ju ett fjärde järnvägspaket som har varit uppe för diskussion. Jag tänker att det finns en poäng i att få det på plats för att kunna skapa bättre förutsättningar för miljövänliga transporter över kontinenten. Jag undrar om det finns med i det som statsrådet tänker ta med sig till den diskussionen.

Anf. 40 ILONA SZATMARI WALDAU (V):

Tack, statsrådet, för föredragningen!

Jag har egentligen ingen fråga. Jag tycker att det är en bra inriktning som regeringen har i den här frågan. Men statsrådet säger också att vi måste ha en omställning så snart som möjligt, och det håller vi i Vänsterpartiet verkligen med om. Därför tycker vi att det är olyckligt att man i klimatmålen har satt nollutsläpp till år 2050. Vi menar att vi borde ha nollutsläpp 2040. År 2050 är verkligen inte så snart som möjligt, och vi har inte tid att vänta.

Jag passar redan nu på att anmäla en avvikande mening i just den delen.

Anf. 41 ROBERT HALEF (KD):

Ordförande! Tack, statsrådet, för redogörelsen!

Det är viktigt att man hittar olika vägar för att komma till rätta med växthusgasutsläppen. Det är många områden som behöver ta sitt ansvar för att man ska komma till de nivåer som har satts upp till 2050.

Vi pratar i dag om transporter, speciellt vägtransporter, sjöfart och luftfart. Statsrådet talade om att beskatta på EU-nivå, alltså flygskatt. Du nämnde något om flygbränsleskatt. Jag skulle vilja ha det lite mer utvecklat. Det ska väl vara upp till varje land att bestämma om och hur man ska beskatta drivmedel? Det är något som inte finns med i utskicken, och därför vill jag gärna att ni utvecklar den biten.

När det gäller kärnkraften instämmer jag till fullo med vad Jessica från Moderaterna sa i sitt inlägg. Kärnkraften har stor betydelse för att komma fram till den uppställda nivån om nettonollutsläpp till 2050. Vi vet redan i dag att nästan 90 procent av vår energi i Sverige kommer från kärnkraft, vattenkraft, sol och vind och vatten. Man får inte bortse från betydelsen av kärnkraften för att minska utsläppen, i avvaktan på att det på längre sikt kommer förnybart.

Det pratas mycket om elektrifiering i dag, laddstolpar, elektrifierade person- och godstransporter och så vidare. Där finns ett stort behov av kärnkraften. Den spelar en stor roll där, liksom för industrin. Samtidigt måste man se över alternativa drivmedel för att komma till rätta med utsläppen. Man måste alltså forska och utveckla teknik som gör att man på sikt kan uppnå dessa mål, som är väldigt viktiga, så att vi inte förbrukar de resurser vi har utan förvaltar dem på bästa möjliga sätt.

Jag hade egentligen inte tänkt göra något inlägg, men nu nämnde statsrådet detta med flygskatt och flygbränsle. Men du nämnde ingenting om reduktionsplikt där, som ju verkar vara ett effektivt sätt att uppnå målet fossilfritt på sikt.

Anf. 42 JIMMY STÅHL (SD):

Ordförande! Statsrådet! Det som jag tänkte trycka på är lite grann det som Tina Acketoft var inne på, alltså att man försöker få en gemensam vägstandard för elvägar över hela Europa. Vi har ju i dag i Sverige en hel

del testanläggningar, och vad jag förstår är även Tyskland långt framme med just pantograf.

Om vi nu ligger så långt framme är frågan om vi hade kunnat bjuda in. Pantograf gäller ju bara tung trafik, och då missar vi väldigt lågt hängande frukter som laddning av vanliga personbilar under körning.

Sedan tycker jag att Tomas Eneroth ska ta med sig att vi har en väldigt bra godsstrategi i Sverige. I delmötena får vi inte missa helheten, så att vi bara riktar in oss på ett trafikslag åt gången, vilket kan vara farligt. Det är samma sak när det gäller energin. Det är kanske inte en fråga som ligger på bordet just nu, men det är viktigt att vi får ut rätt sorts energi i elnätet, så att vi inte får smutsig el.

Detta gäller framför allt nu när vi ser att arbetet med Femahn Bält-tunneln börjar ta fart. Vi kommer att få enorma möjligheter att frakta på järnväg, både gods- och persontrafik, och då måste vi hitta ett reellt järnvägsnät även för godstrafiken. Det är annars lätt att missa den.

Anf. 43 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Tack för både frågor och synpunkter! Det här är en bred debatt om alla transportslag, och risken blir nu att jag håller långa utläggningar om allt som händer på detta område, för detta är ju ett område där vi i Sverige gemensamt har en ganska ambitiös agenda och dessutom gärna vill dela den med övriga EU. Men jag ska försöka beta av frågorna och synpunkterna punkt för punkt.

Vi börjar med Jessica Roswalls inlägg om nettonoll. Självklart välkomnar vi det. Det är viktigt, också givet den diskussion som har varit mellan EU:s medlemsländer, att vi betonar uppslutningen bakom 2050 och nettonollutsläppen och att vi både på nationell nivå och på gemensam EU-nivå har ett ansvar för att leda processerna i den inriktningen. Det tror jag är otroligt viktigt att manifestera i alla sammanhang.

När det gäller elektrifiering är det en given strategi från svensk sida – den nämns i standpunkten men jag tog inte upp den här – att om vi ska lyckas med den omställning av transportsektorn som måste göras är elektrifiering av inte minst fordonssektorn helt avgörande. Det gäller både tunga fordon och andra fordon, naturligtvis. Inte minst har det att göra med att biobränsle framöver kommer att behöva användas i andra sammanhang, till exempel till flyget.

Då kommer frågan om våra erfarenheter av elektrifiering fram. Det handlar om hur vi bygger ut laddstrukturen och hur vi nu är längst framme i EU när det gäller elvägar. Vi blir sannolikt det land som får den första permanenta elvägen i Europa. Men samtidigt är det viktigt att standardiseringen blir sådan att vi inom EU hittar gemensamma regler. Jag är glad för att ni tar upp detta.

Vi ska komma ihåg att vi har ett välfungerande samarbete, inte minst med Tyskland men också med Frankrike när det gäller elvägar. Det är viktigt att vi då hittar en gemensam europeisk standard, så att vi inte skapar olika, separata system. Det handlar om Europas gemensamma konkurrenskraft också.

På motsvarande sätt kommer jag naturligtvis att lyfta fram vikten av elektrifiering av fordonsflottan. Här gör vi i Sverige flera insatser som alla känner till.

Tina Acketoft nämner särskilt elflyget. Jag vet ärligt talat inte var uppgiften att det skulle ta flera årtionden kommer ifrån. Jag hittar den inte någonstans i mitt underlag. Men det är ingen tvekan om att vi i Sverige ändå har kommit en bra bit på väg med att forska om förutsättningarna för elflyg. Jag tror att väldigt många skulle uppskatta om utvecklingen gick snabbt, men branschen själv konstaterar i sin rapport att det är en teknik som ännu inte är riktigt mogen. Det är ett av skälen till att vi nu tittar mycket på framför allt reduktionsplikt och biobränsleintroduktion för flyget. Det är en av de viktigaste insatserna.

Detta kommer inte att lösa höghöjdseffekter, men det kommer ändå att vara en viktig del i att reducera utsläppen, inte minst från inrikesflyget. Men vi kommer också att behöva titta på en elektrifiering av flyget framöver.

Jessika Roswall nämnde särskilt Corsia. Där är det viktigt att vi betonar att det inte är det enda verktyget, även om det är ett viktigt verktyg och att det har varit en viktig process att få uppslutning bakom det. Detta är viktigt att markera. Flyget behövs, men flyget behöver också klara omställningen.

Det är ett internationellt regelverk som i stor utsträckning styr förutsättningarna. Det är därför frågan om beskattning – inte på gemensam europeisk nivå – av fossilt flygbränsle kommer upp. Denna fråga har faktiskt lyfts fram för EU-nämnden tidigare. Jag vet att Max Elger har varit här och rapporterat från finansministrarnas möte, som var i Amsterdam, vill jag minnas, om just frågan om att beskatta flygbränsle.

Vi vill hitta flera olika sätt att bidra till att också flyget gör sin omställning.

Kärnkraften nämns här i några sammanhang. Detta är inte en energipolitisk debatt. Jag tror alltså inte att detta kommer upp. Däremot är det viktigt, som också påpekas, att om man gör en omställning till en elektrifiering av transportsektorn är utgångspunkten naturligtvis att det ska vara förnybar el eller ren energi som kommer in vid omställningen. Från svensk sida har vi en bred uppslutning bakom den inriktningen på energipolitiken.

Gustav Fridolin tar upp frågan om slutdatum för att sälja fossildrivna bilar. Den frågan behöver vi först bereda i Sverige innan vi går fram på europeisk nivå. Men det är klart att det är en fråga som pågår i hela Europa och hela världen, inte minst i Kalifornien, som nämndes här. Här har vi dock en process i Sverige där frågan måste beredas innan vi lyfter upp den på EU-nivå.

Annika Karlsson tog upp Corsia. Jag tror att jag nämnde det ordentligt här. Jag hoppas att du är nöjd med det svaret.

Detta med det fjärde järnvägspaketet är alldeles riktigt. I dessa tider är det särskilt viktigt att betona att vi i Sverige nu gör den största järnvägssatsningen i modern tid, med stora investeringar i ny järnväg och med renovering och reinvesteringar i järnvägssystemet, men vi är faktiskt inte ensamma. Det pågår också en tågboom, om jag får använda det uttrycket, i flera europeiska länder.

Vi har nu ett engagemang att öka tågresandet för att kunna ersätta flyg eller hitta bättre förbindelser för inte minst godstrafiken, och det intresset delas av flera europeiska länder. Det gör att arbetet med fjärde

järnvägspaketet och andra cross border-relaterade frågor är otroligt angeläget.

Ilona Szatmari Waldau nämner år 2040. Vi känner till den ståndpunkten och har förståelse för den, men vi tror också att det är viktigt att det inte minst i detta läge finns en bred uppslutning bakom EU:s 2050-mål. Därför har vi också en bred uppslutning i Sveriges riksdag bakom detta.

Sedan tror jag att jag har svarat på Robert Halefs fråga om kärnkraften och om flygbeskattningen.

Då återstår Jimmy Ståhls frågor. När det gäller elvägar och standard har han alldeles rätt. Jag tror att det är viktigt att vi hittar en standardisering. Vi ligger längst fram i Sverige, men vi ska komma ihåg att vad vi har är ett antal demonstrationsanläggningar. Nu är vi på väg att skapa den första permanenta elvägen. I andra länder är man inte på långa vägar så långt framme. Vi är alltså i ett tidigt skede. Därför har det också varit viktigt för oss att föra en diskussion om reglering och standardisering med fordonsindustrin och relevanta industriella aktörer, inte minst på energisidan.

I detta sammanhang kommer vi naturligtvis att lyfta fram godsstrategin. Jag är extra stolt över att vi i Sverige gör ett ordentligt arbete med att lyfta fram godstransporternas betydelse för klimatomställningen och för Sveriges konkurrenskraft. Detta är något som nu också fler länder i Europa ser är viktigt och, tror jag, eventuellt kommer att ta efter.

Anf. 44 TINA ACKETOFT (L):

Det verkar som om vi har en genuin samsyn i de här frågorna, och jag känner mig trygg med det. Just i och med att vi i Sverige ligger i täten är det viktigt att vi visar tydligt ledarskap och att det går att kombinera klimatperspektiv med näringsperspektiv. Det är viktigt att vi får med alla i EU, så att vi blir en stormakt i denna fråga.

Jag tror att jag sa att det stod i regeringens ståndpunkt att elektrifieringen av flyget kommer att ligga flera årtionden framåt i tiden. Det menade jag inte. Det är kommissionens ståndpunkt det handlar om. Där säger man lite raljant i det underlag som finns inför diskussionerna att det ligger långt fram i tiden. Därför är det ännu viktigare att Sverige tydligt tar tag i pekpinnen och framhåller att det inte ligger så långt fram i tiden. Det ligger faktiskt inom en nära framtid att vi kan ha kortare flyglinjer elektrifierade.

Anf. 45 PYRY NIEMI (S):

Statsrådet har fått en mängd spännande och intressanta uppslag att ta med sig. Det är vi väldigt glada för. En sak som inte har tagits upp just i dag är dock elektrifieringen av fartygsflottan. Sjötransporterna är ju inte helt oviktiga för ett Östersjöländ som Sverige och även för flera andra länder som omges av hav och sjöar.

Det kan vara värdefullt att statsrådet lyfter fram detta område. Det finns jättemycket spännande forskning och innovationer och, inte minst, produktion och tillverkning. Inte minst ägnar man i vårt västra grannland väldigt mycket tid och kraft åt detta.

En till sak som jag vill ta upp är vätgasproduktion. Sverige skrev ju på vätgasdeklarationen 2018. Det är något som jag tror att det kan vara värdefullt att i alla sammanhang försöka lyfta fram.

2019/20:1
13 september

Anf. 46 GUSTAV FRIDOLIN (MP):

Fru ordförande! Tack, statsrådet, för jättebra svar!

Jag instämmer med Pyry Niemi i att vi har haft en intressant diskussion med flera viktiga medskick och tankar som behövs för att detta ganska breda och allmänt hållna dokument ska fyllas med handling som gör att man når en god jord för alla.

Jag vill bara i sammanhanget, med anledning av statsrådets svar, understryka att det i den sakpolitiska överenskommelse som innebar att regeringen kunde tillsättas slås fast att det från år 2030 inte längre kommer att vara tillåtet att sälja nya bensin- och dieseldrivna bilar. Regeringen kommer att driva ett motsvarande förbud i hela Europeiska unionen. Jag förutsätter såklart att detta inte är någonting som kommer att ske någon gång i framtiden. Den politiska beredningen är ju klar. Vi är övertygade om att ett sådant förbud behövs. Sedan måste lagstiftningen för svenskt vidkommande tas fram. Men frågan finns på bordet i EU genom att den har lyfts upp av flera andra länder. Jag förutsätter därför att Sverige står bakom och följer den linje som fastslogs när regeringen tillsattes.

Anf. 47 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Det sista stämmer naturligtvis. Frågan finns på bordet, och hela omställningen av fordonsflottan är någonting som samtliga europeiska medlemsstater jobbar ganska intensivt med, ihop med branschen naturligtvis. Jag är optimist när det gäller förutsättningarna att klara den omställningen.

Tack för klargörandet, Tina! Jag delar uppfattningen att vi har bättre förutsättningar än att inom flera årtionden lösa en elektrifiering av flyget, i vart fall på korta distanser. Jag har själv i ett svagt ögonblick lovat att flyga med elflyget, så jag hoppas att det fungerar.

Ja, det är helt rätt, Pyry Niemi, att vi pratar mycket om elektrifiering av fordonsflottan för att det är den som ligger närmast till hands – tekniken har kommit långt. Men det pågår också en omfattande elektrifiering av sjöfarten. Det var nyligen invigning på sträckan Helsingborg–Helsingör. Det är ordentligt stora investeringar som görs.

Jag pratar mycket om den permanenta världsutställningen. Sverige ska vara en permanent världsutställning för implementering av ny miljösmart teknik. Det är hit man ska komma för att se hur ett samhälle och alla aktörer gemensamt kan klara omställningen. Vi är faktiskt där på många områden.

Sjöfarten ökar nu ordentligt. Vi lägger över mer gods på sjöfart. Det är klimatsmart, och det är bra. När det gäller sjöfarten har vi också dubblat anslagen för forskning och utveckling just för att påskynda inte minst elektrifieringen. Sedan gäller det naturligtvis att ha kapacitet för att klara av detta i hamnar och hos rederier. Men där är jag optimistisk. Branschen själv lyfter fram elektrifieringen, så det är någonting jag gärna också nämner.

Men alla här inser att det finns en risk att det blir väldigt långa inlägg från svensk sida. Jag ska försöka prioritera insatserna men också ta med mig de synpunkter jag har fått med mig från er i dag.

Anf. 48 ROBERT HALEF (KD):

Ordförande! Nu lyftes frågan om förbud mot både bensin och diesel som drivmedel 2030. Om det är regeringens avsikt att driva den frågan under dessa diskussioner kommer vi från Kristdemokraterna att anmäla en avvikande mening i den frågan. Där vill jag ha lite klarhet från statsrådet. Är det statsrådets mening att driva frågan om förbud mot bensin och diesel som drivmedel 2030?

Anf. 49 ORDFÖRANDEN:

Jag tror att det är viktigt att hålla isär dessa frågor. Förbud mot försäljning av bilar som drivs av dessa drivmedel är en sak, och förbud mot försäljning av drivmedel är en annan. Hittills har diskussionen, tror jag i alla fall, handlat om förbud mot bilar som drivs av dessa drivmedel.

Anf. 50 ROBERT HALEF (KD):

Förlåt, jag menade bilar i så fall.

Anf. 51 ORDFÖRANDEN:

Bra, då vet vi allihop vad vi pratar om.

Anf. 52 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Det är en fråga som inte hanteras av Infrastrukturdepartementet heller, utan det är en fråga som Miljödepartementet också hanterar i andra sammanhang. Där pågår ett beredningsarbete. Jag har inte för avsikt att i detta sammanhang ta upp det mer än genom att generellt belysa vikten av omställning i hela fordonsflottan, för vi har ett beredningsarbete att göra också i Sverige.

Anf. 53 ORDFÖRANDEN:

Med det konstaterar jag att det finns stöd för regeringens här redovisade inriktning med en avvikande mening anmäld från Vänsterpartiet.

Då är vi på punkten Övriga frågor. Finns det något att säga där, statsrådet? Nej. Då tackar vi för i dag.

§ 1 Allmänna frågor

.....	1
Anf. 1 ORDFÖRANDEN.....	1
Anf. 2 Statsrådet HANS DAHLGREN (S)	1
Anf. 3 ORDFÖRANDEN.....	1
Anf. 4 Statsrådet HANS DAHLGREN (S)	1
Anf. 5 ANNIKA QARLSSON (C).....	2
Anf. 6 DÉSIREE PETHRUS (KD)	2
Anf. 7 PÅL JONSON (M).....	2
Anf. 8 ORDFÖRANDEN.....	2
Anf. 9 LUDVIG ASPLING (SD).....	3
Anf. 10 Statsrådet HANS DAHLGREN (S)	3
Anf. 11 ORDFÖRANDEN.....	4
Anf. 12 Statsrådet HANS DAHLGREN (S)	4
Anf. 13 ORDFÖRANDEN.....	5
Anf. 14 Statsrådet HANS DAHLGREN (S)	5
Anf. 15 ERIK OTTOSON (M).....	6
Anf. 16 GUSTAV FRIDOLIN (MP).....	6
Anf. 17 LUDVIG ASPLING (SD).....	6
Anf. 18 ANNIKA QARLSSON (C).....	7
Anf. 19 ORDFÖRANDEN.....	7
Anf. 20 Statsrådet HANS DAHLGREN (S)	8
Anf. 21 ORDFÖRANDEN.....	9
Anf. 22 Statsrådet HANS DAHLGREN (S)	9
Anf. 23 LUDVIG ASPLING (SD).....	10
Anf. 24 ANNIKA QARLSSON (C).....	10
Anf. 25 Statsrådet HANS DAHLGREN (S)	10
Anf. 26 LUDVIG ASPLING (SD).....	10
Anf. 27 ORDFÖRANDEN.....	10
Anf. 28 Statsrådet HANS DAHLGREN (S)	11
Anf. 29 ORDFÖRANDEN.....	11
Anf. 30 Statsrådet HANS DAHLGREN (S)	11
Anf. 31 ORDFÖRANDEN.....	11

§ 2 Transport, telekommunikation och energi

.....	12
Anf. 32 ORDFÖRANDEN.....	12
Anf. 33 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	12
Anf. 34 ORDFÖRANDEN.....	12
Anf. 35 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	12
Anf. 36 JESSIKA ROSWALL (M).....	13
Anf. 37 TINA ACKETOFT (L)	14
Anf. 38 GUSTAV FRIDOLIN (MP).....	14
Anf. 39 ANNIKA QARLSSON (C).....	14
Anf. 40 ILONA SZATMARI WALDAU (V).....	15
Anf. 41 ROBERT HALEF (KD).....	15
Anf. 42 JIMMY STÅHL (SD)	15
Anf. 43 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	16
Anf. 44 TINA ACKETOFT (L)	18

Anf. 45	PYRY NIEMI (S).....	18
Anf. 46	GUSTAV FRIDOLIN (MP).....	19
Anf. 47	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	19
Anf. 48	ROBERT HALEF (KD).....	20
Anf. 49	ORDFÖRANDEN.....	20
Anf. 50	ROBERT HALEF (KD).....	20
Anf. 51	ORDFÖRANDEN.....	20
Anf. 52	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	20
Anf. 53	ORDFÖRANDEN.....	20