

# Riksdagen

## Uppteckningar

### vid EU-nämndens sammanträden

#### 2019/20:55

Onsdagen den 3 juni

---

#### **§ 1 Transport, telekommunikation och energi**

**Infrastrukturminister Tomas Eneroth (deltar per telefon)**

**Återrapport från möte i Europeiska unionens råd för transport, telekommunikation och energi den 2 december 2019**

**Återrapport från informellt ministermöte den 10–11 mars 2020**

**Återrapport från videomöte den 18 mars 2020**

**Återrapport från videomöte den 29 april 2020**

**Information och samråd inför videomöte den 4 juni 2020**

Anf. 1 ORDFÖRANDEN:

Då öppnar vi dagens möte med EU-nämnden.

Jag hoppas att vi har infrastrukturminister Tomas Eneroth med oss.

Anf. 2 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Det stämmer alldeles utmärkt. Jag hoppas att ni hör mig också.

Anf. 3 ORDFÖRANDEN:

Ja, det låter bra. Välkommen! Då går vi in på dagordningen och börjar med punkten Återrapporter.

Anf. 4 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Tack för möjligheten att ge information till EU-nämnden på det här sättet. Det är alltid mycket trevligare att få komma till er och prata, men under rådande omständigheter får vi agera på det här sättet. Jag vill också inledningsvis tacka för gott och välfungerande samarbete, inte minst under den här tiden, då det har varit mycket extraordinära kontakter med anledning av vad som sker.

Låt mig börja med återrapporterna. Det är ju mycket som har hänt. Ni har fått skriftliga rapporter från rådsrådet i december och även från det informella transportministermötet i Opatija i mars. Därför tänker jag fokusera på de två extrainsatta videomöten som vi hade under våren just med anledning av coronapandemin.

Den 18 mars hade vi ett extrainsatt formellt videomöte. Det var i ett tidigt skede av coronapandemin. Under den bordsrundan behandlades bland annat de nationella insatser som genomförts och vikten av att den inre marknaden fungerar för inte minst godstransporter. Våldigt mycket fokus låg på supply chain, alltså ett bra godsflöde för hela varuproduktionskedjan.

Det fanns en gemensam syn på behovet av att snabbt anta förordningsförslaget om att göra tillfälligt undantag från slot-reglerna. Här hade vi en överläggning i trafikutskottet och sedan ett skriftligt samråd i EU-nämnden. Ni kommer ihåg att det var en massmedial diskussion om att flygplan körde tomma för att behålla slot-tider. Här gjordes alltså ett undantag för att detta inte skulle behövas längre.

Rådet antog undantaget den 30 mars och Europaparlamentet den 26 mars. Det gäller under hela sommarsäsongen fram till den 24 oktober.

Regeringen underströk vikten av samarbete och solidaritet i dessa svåra tider liksom att den inre marknaden ska värnas i möjligaste mån utan att äventyra smittspridning och hälsa. De åtgärder som genomförs på nationell nivå ska vara välmotiverade, proportionella och baseras på vetenskapliga bevis.

Respektive medlemsland redogjorde sedan för vilka nationella stödåtgärder som vidtagits, inte minst för att stärka transportsektorn. För svensk del redogjorde jag för de nationella beslut som fattats och de ekonomiska krispaket som vi hade lanserat i Sverige. Även behovet av en ökad koordinering på europeisk nivå belystes, något som resulterade i en informell plattform för informationsdelning och nationella kontaktpunkter för transport.

Vi hade ytterligare ett informellt videomöte med transportministrarna den 29 april. Det mötet fokuserade mindre på de nationella åtgärderna och mer på behovet av åtgärder på EU-nivå.

Väldigt mycket kom att handla om det paket med transportrelaterade lagstiftningsändringar med anledning av coronapandemin som kommissionen lade fram samma dag som mötet. Det paketet inkluderade ändringar i förordningen om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen, tillfälliga ändringar av EU:s hamnförordning, förslag om att skjuta upp sista datum för genomförandet av fjärde järnvägspaketet och dessutom ett så kallat omnibusförslag för att automatiskt förlänga olika licenser och certifikat och senarelägga vissa inspektioner enligt olika rättsakter på väg-, järnvägs- och sjöfartsområdet.

Här hade jag också en överläggning med trafikutskottet om de olika rättsakterna och ett skriftligt samråd med EU-nämnden. Förslagen har sedan antagits både av rådet och av Europaparlamentet.

Under mötet diskuterade vi också en tillfällig revidering av flygpassagerarförordningen, men det presenterades inget lagstiftningsförslag från kommissionen, och flera medlemsländer kommenterade också de riktlinjer som kommissionen då hade aviserat när det gäller hur passagerartransporter kan återupptas. Jag lyfte slutligen också upp vikten av den gröna given, the green deal, och att den ska integreras i åtgärderna för återhämtning på EU-nivå och att återhämtningen bidrar till den gröna omställningen, vilket flera andra medlemsländer också uttryckte stöd för.

Detta var en sammanfattning av de två videokonferensmöten vi har haft.

Anf. 5 ORDFÖRANDEN:

Då tackar vi för återrapporteringen.

Vi går in på information och samråd inför videomötet den 4 juni. Punkt 1 på rådsdagordningen är En hållbar och digital återhämtning av transportsektorn.

2019/20:55  
03 juni

Anf. 6 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Det var ju planerat att vi skulle ha ett avslutande TTE-råd den 4 juni, men ordförandeskapet har i stället valt att hålla en informell videokonferens med transportministrarna samma datum.

Det finns en diskussionspunkt, och den heter En hållbar och digital återhämtning av transportsektorn. Sedan finns det en övrigt-punkt med information om det tillträdande tyska ordförandeskapets arbetsprogram.

Eftersom det är ett informellt videomöte blir det inte några beslutspunkter. Ordförandeskapet har förberett ett diskussionsunderlag med två huvudsakliga frågor. Den första handlar om vilka initiativ och investeringar som medlemsländerna ser som mest angelägna för en hållbar och digital återhämtning av transportmarknaderna. Den andra handlar om vilka som är de bästa verktygen på medellång och lång sikt för att uppnå dessa mål.

Diskussionspunkten har naturligtvis nära koppling till kommissionens meddelande om en europeisk grön giv som syftar till att ställa om EU:s politik till ett rättvist och välmående samhälle med modern, resurseffektiv och konkurrenskraftig ekonomi med nettonollutsläpp år 2050.

Regeringen anser att återhämtningen efter coronapandemin ska vara hållbar och skynda på omställningen till en klimatneutral ekonomi, och därför välkomnar vi den gröna given och att den integreras i åtgärderna på EU-nivå också inom transportområdet. Coronapandemin får inte bli en förevändning för att sänka ambitionsnivån i klimatarbetet. Regeringens uppfattning är att vi i stället måste höja ambitionsnivån, inte minst inom transportområdet. Det handlar om en ökad uppkoppling, elektrifiering och automatisering i transportsystemet, vilket är centralt för omställningen till hållbar mobilitet. Det är viktigt att EU nu med oförminskad kraft fortsätter det arbete som har påbörjats när det gäller både uppkopplat och multimodalt transportsystem.

Vi får inte heller tappa fart när det gäller omställningen av flyget. Här behövs en övergång till hållbara, förnybara drivmedel men också fortsatta effektiviseringar. Regeringen vill också förbättra förutsättningarna för klimatsmarta resor till och från Sverige och resten av Europa. En del av det arbetet handlar bland annat om att främja en marknad för persontransporter på järnväg. Vi välkomnar det europeiska järnvägsåret 2021 och ser det som en möjlighet att nu sätta extra fokus på järnvägsfrågor.

Sedan har diskussionspunkten också en koppling till kommissionens nyligen presenterade paket om åtgärder för att främja turism, i vilket ett meddelande om riktlinjer för återställande av transporttjänster och tillgänglighet ingick. Här välkomnar regeringen kommissionens paket som ett viktigt första steg för en koordinerad återöppning av våra samhällen. I nästa steg är det viktigt att medlemsstaterna involveras och koordinerar sitt arbete, särskilt när det gäller detta känsliga område i dessa extraordinära tider.

Vi välkomnar alltså en koordinering mellan medlemsstaterna. Det är också angeläget med ett koordinerat arbete för att värna de grundläggande

värderingarna i unionen i samband med återöppningen, och detta tänker jag särskilt markera. Då tänker jag främst på principerna för den fria rörligheten, icke-diskriminering och likabehandling av alla medborgare inom unionen.

Slutligen anser regeringen att gemensamma åtgärder till skydd mot smittspridning av covid-19-viruset inom transportområdet bör vara sakliga, proportionerliga, tidsbegränsade och bygga på vetenskaplig grund. Åtgärderna ska naturligtvis också vara sektorsoberoende och inte föregripa förhandlingarna om EU:s långtidsbudget. Detta är utgångspunkten inför den videokonferens vi ska ha den 4 juni.

Anf. 7 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru ordförande! Tack, infrastrukturministern, för informationen och föredragningen inför videokonferensen. Det är glädjande att infrastrukturministern nämner detta med icke-diskriminering när det gäller öppnandet av gränser. I dagsläget är det lite problematiskt med inställningen till Sverige, inte minst i och med att våra flygplatser i Stockholm ses som högriskflygplatser. Det är viktigt att den frågan lyfts fram tydligt.

Jag har en annan fråga. I diskussionsunderlaget nämns eurovinjett. Det är en fråga som kan få stor betydelse för inte minst åkerinäringen i Sverige. Jag vill bara höra hur infrastrukturministern ser på vägen framåt när det gäller beslut om eurovinjett. Från moderat håll anser vi att det skulle vara väldigt olyckligt om detta landade i någon form av skriftligt förfarande. Det är en stor fråga som behöver djupare diskussion.

Anf. 8 ANNIKA QARLSSON (C):

Fru ordförande! Tack, statsrådet, för genomgången inför videokonferensen! Jag uppskattar att statsrådet lägger stor tyngd vid kopplingen till den gröna given och att även transportsektorn måste vara en viktig del i omställningen för ett hållbart samhälle.

Jag uppskattar också mycket att det är stort tryck på att ta bort de gränsrestrktioner som har införts och se till att vi kommer tillbaka till fri rörlighet av varor och tjänster. Vi kan sätta hur mycket pengar vi vill i en återhämtningsplan, men det gör ingen skillnad om vi inte får igång den inre marknadens funktionssätt. Det är helt avgörande för att vi sedan ska kunna ta nästa steg.

I den utskickade ståndpunkten betonar regeringen att uppkoppling, elektrifiering och automatisering är helt centralt för omställningen. Jag skulle gärna vilja höra om det finns möjlighet att ytterligare förtydliga det vad gäller uppkopplingen. I de urbana miljöerna brukar det vara lite enklare att få till stånd utbyggnad, men när det gäller hela landet kan det vara problematiskt. Vi ser att denna fråga har stor aktualitet nu när 5G-tekniken rullas ut. Det är dyra licenser, och det finns risk för att operatörerna ensidigt prioriterar utbyggnad i urbana miljöer. Jag skulle gärna vilja höra statsrådets ståndpunkt i denna fråga.

Anf. 9 JENS HOLM (V):

Jag delar helt infrastrukturministerns ståndpunkt att det i omstarten efter coronapandemin måste finnas en grön återhämtning fullt ut integrerad och att den gröna given ska integreras i omstartspolitiken. Det

vore bra om ministern också framhöll vikten av högre klimatambitioner både för transportsektorn och för EU överlag. EU behöver ha högre klimatambitioner, högre satta mål, och det måste vidtas fler åtgärder, så att utsläppen verkligen minskar på allvar.

Jag tycker, precis som Tomas Eneroth är inne på, att coronakrisen inte får leda till sänkta ambitionsnivåer på miljö- och klimatområdet. Här har jag en konkret fråga gällande flyget. Klimatkompensationsprogrammet Corsia nämns i underlaget vi har fått utskickat. Nu pågår också ett skriftligt förfarande parallellt med detta sammanträde just om Corsia.

Den svenska regeringen vill ha en annan referensbana än genomsnittet av 2019 och 2020, att det endast ska vara genomsnittet av utsläppen från 2019 som ska gälla. Det kommer att bli en tydlig ambitionssänkning som vi i Vänsterpartiet ser det.

Är det verkligen en så klok hållning, ministern? Innebär det inte att just ambitionsnivåerna sänks när man nu diskuterar kompensationsprogrammet för flyget? Det är ett kompensationsprogram som vi i Vänsterpartiet redan innan tyckte var uselt. Det handlar om kompensation, inte reella utsläppsminskningar.

Anf. 10 JIMMY STÅHL (SD):

Jag håller med om mycket som har sagts här. Nu när coronakrisen eventuellt släpper måste vi också ha stor respekt för att transportnäringen har lidit hårt ekonomiskt, inte minst företag som försörjer sig på persontransporter – bussar, fartyg med mera. Godstrafiken har ju fungerat rätt väl. Det kan vara ekonomiskt tungt för dessa att ställa om i en grön giv. Man måste ha med sig det i tanken när man diskuterar framtiden.

Anf. 11 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Tack för bra frågor och synpunkter!

Det är för övrigt självklart att vi från svensk sida är mycket tydliga när det gäller klimat- och miljöambitionen. Det hoppas jag också framgick i det fokus jag redovisade för EU-nämnden. Det är inte läge att sänka ambitionsnivån i EU. Tvärtom kvarstår betinget med de tydliga ambitionsnivåer som finns enligt Parisavtalet. Det innebär att en återhämtning verkligen måste bli grön. Det gäller hela transportsektorn.

I det sammanhanget ställde Maria Stockhaus en fråga om eurovinjetten. Där finns sedan tidigare en tydlig och fast förankrad position från svensk sida i riksdagen. Nu gör ordförandeskapet ett nytt försök när det gäller Eurovinjettdirektivet. Beroende på hur det går kan det bli aktuellt med ett antagande av en allmän inriktning i juni. Utgångspunkten här är att man har tagit fram ett förslag i rådsarbetsgruppen, och medlemsstaterna har haft möjlighet att lämna skriftliga kommentarer till flera kompromissförslag.

Man har kallat till ett nytt möte med en rådsarbetsgrupp den 8 juni, och man har ambitionen att därefter anta en allmän inriktning genom ett skriftligt förfarande. Men vi har ännu inte sett ett slutligt förslag till text.

Det förslag vi har sett ser i huvudsak bra ut för svensk del. De framgångar som tidigare har uppnåtts när det gäller flexibilitet vid valet av avgiftssystem och möjligheten att anpassa systemet till svenska förhållanden med långa avstånd och låga trafikolymer finns fortfarande kvar. Det sker också tydliga framsteg när det gäller prissättningen för

koldioxid för tunga fordon. Dessutom kan intäkterna från dagens tidsbaserade avgifter troligen säkras genom att maxnivåerna för sådana avgifter har höjts.

Det är klart att förslaget måste analyseras även i fortsättningen, men det är upp till ordförandeskapet att avgöra hur beslutet ska fattas i rådet, det vill säga om det också ska vara en skriftlig procedur. Det återstår från vår sida att analysera frågan vidare. Men det är ändå en avsevärd förbättring i förhållande till den tidigare diskussionen. Jag förstår ordförandeskapets ambition att ändå få något beslut under det kroatiska ordförandeskapet, men det är inte alldeles givet att det kommer att finnas förutsättningar för detta.

Sedan ställde Annika Qarlssoon en fråga om uppkoppling, elektrifiering och automatisering. Självklart har vi i Sverige utgångspunkten att det gäller i hela landet – det vet vi sedan tidigare. Det gäller också den nationella politiken. I det här sammanhanget handlar det inte om 5G-utbyggnaden, utan här handlar det i huvudsak om de indirekta förutsättningarna för uppkoppling av trafik, det vill säga geofencing och annan typ av trafikinformation där vi utvecklar gemensamma standarder inom transportområdet för att delge information om godstransporter, trafiksäkerhet etcetera.

Det pågår ett spännande utvecklingsarbete där Sverige är ledande, och vi jobbar med standardisering på europeisk nivå för att kunna implementera inte minst geofencing. Det är naturligtvis självklart att vi från svensk sida ständigt har med oss att uppkopplingen ska gälla i hela landet.

Den stora utmaningen de kommande åren handlar om att se till att få standarder och gemensamma tillämpningar inom unionen, som gör att vi kan hitta möjliga lösningar för hela den europeiska marknaden. Det är inte minst viktigt för svensk fordonsindustri.

Jens Holm markerar vikten av höga klimatambitioner. Det lyfter vi naturligtvis fram. Det görs ju på förekommen anledning. Både frågan om värderingarna inom EU och den fria rörligheten samt frågan om ambitionen när det gäller klimatomställning väljer jag och regeringen att ta upp på transportministermötet just för att det finns röster som inte leder den utvecklingen i alla medlemsländer. Det är viktigt att vi från svensk sida är tydliga när det gäller inte minst klimatomställningen.

Låt mig när det gäller Corsia få rekapitulera följande. Den svenska regeringen har varit tydlig med att flyget behövs, men flyget behöver ställa om. Vi gör mycket nationellt när det gäller start- och landningsavgifter samt flygskatten. Internationellt var Sverige det enda land som i ICAO:s generalförsamling i Montreal valde att lyfta fram vikten av att ändra tillämpningen av Chicagoförordningen så att vi öppnar för beskattning av fossilt flygbränsle. Inget annat land hade den positionen. Men min gissning är att den opinionen rör sig till att även andra länder ser vikten av att flyget också hittar mekanismer för att ställa om utöver Corsia.

Corsia är naturligtvis viktigt, och Sverige stöder Corsia. Men Sverige anser att ambitionsnivån måste höjas väsentligt om det ska bli ett relevant styrmedel. Då behöver Corsia kompletteras med regionala styrmedel, till exempel EU ETS, och med nationella styrmedel om vi i verkligheten ska minska flygets klimatpåverkan.

Därför verkar Sverige för en stark styrning av flygets utsläpp på EU-nivå genom till exempel EU ETS och genom att verka för att beskattning av fossilt flygbränsle möjliggörs genom bilaterala avtal mellan medlemsstater, ännu hellre om det är möjligt genom multilaterala avtal.

Under förhandlingarna på rådsarbetsgruppsnivå har Sverige förmedlat att vi helst hade behållit nuvarande baslinje baserat på medelvärdet av utsläppen 2019 och 2020. Sverige föreslår också en kompromiss med en tillfällig justering av baslinjen till enbart 2019 under pilotfasen 2021–2023. Men vi fick inte gehör för denna kompromiss. Vi var i princip det enda landet, kanske med ytterligare något medlemsland, som hade den positionen. Det gör att vi nu accepterar den föreslagna EU-positionen som innebär att 2019 blir baslinje.

Den förändrade EU-positionen i rådsbeslutet utesluter inte att baslinjen bara ändras för pilotfasen. Ändringen föregriper inte vilken baslinje som ska gälla efter pilotfasen då baslinjen kan justeras i samband med kommande planerade översyn av Corsia. Den första inleds 2022. Det är ingen ambitionssänkning – det är viktigt, relaterat till vad Jens Holm sa – utan det här innebär att vi faktiskt är lojala mot det förhandlingsresultat som fanns från början och inte vill sänka ambitionsnivån och göra undantag i detta läge.

Sedan var det Jimmy Ståhls fråga. Jimmy Ståhls fråga gällde snarare utmaningar för transportsektorn och de ekonomiska insatser som kan komma att behövas.

Det görs naturligtvis många nationella insatser. Det som är angeläget och viktigt på EU-nivå är naturligtvis att vi ser till att de stämmer väl överens med de statsstödsregler som finns. Här har EU-kommissionen inrättat en 24-timmarsservice som vi använder oss av, inte minst när det gäller kreditgarantierna till flyget. Då kan vi snabbt få besked. Det är också ett sätt att säkerställa att vi vidtar åtgärder på medlemsnivå för att stödja transportsektorn som ändå inte rubbar grundläggande balans- eller konkurrensvillkor. Min uppfattning är att det hittills har fungerat förhållandevis väl.

Jag kan ta som exempel flygupphandlingen för flyg i Sverige till Norrland och Gotland. Det är en procedur som i vanliga fall ska ta sex månader, men i Sverige lyckades vi, med stöd och acceptans från kommissionen, göra detta på ungefär två veckor. Det är för att alla inser att det är ett extraordinärt läge och att nuvarande regleringar inte fullt ut hade förutsett en sådan kraftig minskning av flyget. Det har faktiskt fungerat väl. Men naturligtvis kommer varje land att i huvudsak ha ansvaret för att utveckla och värna sin transportsektor.

Anf. 12 JENS HOLM (V):

Vi vill då markera att Vänsterpartiet anser att den svenska hållningen i Corsia är en ambitionssänkning eftersom Sverige kan rösta nej och hänvisa till att baslinjen 2019–2020 ska ligga fast. Den frågan debatteras inte här, men jag säger till nämnden att vi kommer att anmäla en avvikande mening i det skriftliga samrådet i frågan.

Om ordföranden tycker att jag ska läsa upp den hör gör jag det förstås. Annars kommer den med i det skriftliga protokollet.

2019/20:55  
03 juni

Anf. 13 ORDFÖRANDEN:

Nej. Den har ni redan skickat in. Numera kallar vi det för ståndpunkt, men en avvikande mening eller avvikande ståndpunkt är redan inskickad. Jens Holm har även redogjort för innehållet här. Jag tror att de som är intresserade har uppfattat innehållet.

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

Vi går vidare till punkt 2, Övriga frågor och information om det tyska ordförandeskapet.

Anf. 14 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru ordförande! Jag har ingen mer information mer än att vi verkligen ser fram emot att Tyskland kommer med en gedigen och ambitiös plan för ordförandeskapet. De har indirekt signalerat detta vid ett antal tillfällen. Nu finns inget skäl att kommentera Tysklands arbetsprogram för kommande ordförandeskap. Vi får se när en detaljerad redovisning kommer.

Anf. 15 ORDFÖRANDEN:

Vi tackar för informationen.

Tack statsrådet och tack Jens Holm för att vi inte rörde till det utan verkligen klargjorde vad som sker skriftligt och vad som sker på mötet så att det blev tydligt för alla. Tack så mycket för det.

Jag påminner om att vi har ett möte igen på fredag kl. 8.00. Med det avslutar vi dagens nämndsammanträde.



# Innehållsförteckning

2019/20:55

03 juni

---

## § 1 Transport, telekommunikation och energi

.....	<b>1</b>
Anf. 1 ORDFÖRANDEN.....	1
Anf. 2 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	1
Anf. 3 ORDFÖRANDEN.....	1
Anf. 4 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	1
Anf. 5 ORDFÖRANDEN.....	2
Anf. 6 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	3
Anf. 7 MARIA STOCKHAUS (M) .....	4
Anf. 8 ANNIKA QARLSSON (C).....	4
Anf. 9 JENS HOLM (V) .....	4
Anf. 10 JIMMY STÅHL (SD) .....	5
Anf. 11 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	5
Anf. 12 JENS HOLM (V) .....	7
Anf. 13 ORDFÖRANDEN.....	8
Anf. 14 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S).....	8
Anf. 15 ORDFÖRANDEN.....	8