

Riksdagen

Uppteckningar

vid EU-nämndens sammanträden

2021/22:19

Fredagen den 17 december

§ 1 Miljöfrågor

Klimat- och miljöminister Annika Strandhäll

Återrapport från möte i Europeiska unionens råd för miljö den 6 oktober 2021

Information och samråd inför möte i Europeiska unionens råd för miljö den 20 december 2021

Anf. 1 ORDFÖRANDEN:

Vi hälsar nyttillträdde miljö- och klimatministern Annika Strandhäll med medarbetare välkomna till dagens EU-nämndssammanträde. Vi inleder med återrapport från möte i rådet den 6 oktober 2021.

Anf. 2 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Jag är väldigt glad och förväntansfull över att få vara här i EU-nämnden tillsammans med er i dag. Jag ser fram emot ett viktigt samarbete framöver.

Jag har egentligen ingenting att tillägga på den första punkten.

Anf. 3 ORDFÖRANDEN:

Vi noterar och tackar för informationen.

Vi går in på dagordningspunkt 3, Förordning om batterier och förbrukade batterier, om upphävande av direktiv 2006/66/EG och om ändring av förordning (EU) 2019/1020. Det är en diskussionspunkt. Den rubriceras som informationspunkt i rådsdagordningen, men enligt Miljödepartementet kan det bli aktuellt att göra ett inlägg på rådet. Därför behandlas den som en diskussionspunkt i EU-nämnden.

Anf. 4 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Ordförande! Det slovenska ordförandeskapet kommer att avge en lägesrapport vid miljørådet med möjlighet för medlemsstaterna att uttala sig. Rådet kommer alltså inte att kunna besluta om en allmän inriktning för batteriförordningen den 20 december, utan förhandlingarna kommer att fortsätta under det franska ordförandeskapet. Det måste påpekas att förhandlingarna under det slovenska ordförandeskapet har rört sig mycket långsamt framåt.

Regeringen anser att det är viktigt att bibehålla den höga miljö- och klimatambitionen. På så vis kan lagstiftningen bidra till en hållbar elektrifiering och till att nå klimatmålen samt driva på omställningen till

en cirkulär ekonomi. En annan viktig fråga är naturligtvis att vi måste få lagstiftningen på plats och att reglerna träder i kraft. Det är viktigt, inte minst med tanke på de stora investeringar som just nu görs inom elektrifieringen av transportsektorn och etableringen av europeisk batteritillverkning.

Regeringen avser även att lyfta upp att ämnen som utgör en risk för människors hälsa eller miljö bör regleras i den så kallade Reachförordningen för att undvika dubbelreglering.

Anf. 5 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Ordförande! Statsrådet! Vi fick information om detta i miljö- och jordbruksutskottet i går och hade en diskussion där. En fråga som kom upp var på vilken nivå man sätter kraven, om det är per batterityp eller per batch. Jag uppfattade i går att vi egentligen är överens om att vi inte vill ha det per batterityp utan någon form av mindre administrativt krävande nivå. Det skulle exempelvis kunna vara batch. Kan statsrådet bara bekräfta det?

Moderaterna lyfte också upp en annan fråga. Det är bra att man nu understryker att det inte ska vara dubbelreglering utan att det ska gå via Reach. Men vi hade också due diligence-aspekten uppe. Moderaterna lade fram en avvikande mening i går. Den följer vi nu upp. Det handlar om att vi egentligen inte vill ha sektorsspecifika överlappande regelverk utan välkomnar att det kommer ett horisontellt ramverk för due diligence.

Om man ändå här och nu måste införa sektorsspecifik due diligence på batterier vill vi att det över tid avvecklas till förmån för att gå i linje med de horisontella bestämmelser som nu ska införas på EU-nivå. Vi vill såklart också understryka att det över tid måste harmoniseras med globala standarder.

Anf. 6 JOAR FORSSELL (L):

Tack för introduktionen! Jag var inte med på miljö- och jordbruksutskottet i går. Men när det kommer till due diligence och batterierna är vår ståndpunkt att reglerna ska gälla inte bara stora batterier utan också små batterier. Påverkan kan i många fall vara större när det gäller små batterier eftersom de är fler och så vidare.

Samma sak gäller redovisningen av carbon footprint. Det bör också gälla små batterier, inte bara större.

Anf. 7 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Ordförande! Jag börjar med en återkoppling till ledamoten Jessica Rosencrantz. Vi kan väl säga så här: Vår uppfattning är att vi har fått ett visst gehör för ståndpunkten om batch. Men det finns fortfarande olika syn på det.

Det är också en fråga om vad som avses med en batch. Det finns uppenbarligen olika tolkningar.

Anf. 8 Departementssekreterare DAVID HANSSON:

När det gäller batch uppfattade jag det som att det kanske var en felsägning, att kravet inte ska ligga på batch.

Ja. Vi har haft viss framgång där, men det ligger fortfarande kvar. Men jag uppfattar också att ambitionen är att det inte ska vara för omfattande krav, att det ska rapporteras på varje batteri, vilket sas i går.

Då är frågan vad man menar med batch och om man kan definiera det på ett sätt som gör att det inte blir så krävande. I dag saknas en definition av batch i förslaget.

Anf. 9 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Ordförande! Vi noterar synpunkterna från både Moderaterna och Liberalerna.

Anf. 10 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar att det finns stöd för regeringens här redovisade inriktning med en avvikande ståndpunkt från Moderaterna och en oliklydande avvikande ståndpunkt från Liberalerna.

Vi går vidare till dagordningspunkt 4, 55-procentspaketet.

Innan vi kör igång ministrarnas dragning vill jag vädja om en sak. Det här är jättemycket materia. Det har framställts och framlagts väldigt många oliklydande avvikande ståndpunkter i fråga om de olika punkter som ingår i paketet. Alla avvikande ståndpunkter är noterade och antecknade och ligger väl dokumenterade. Min vädjan nu, för tids vinnande och för att vi ska kunna ha en bra, konstruktiv diskussion, är att ni när ni begär ordet hänvisar till era avvikande ståndpunkter. Om det är någonting i den avvikande ståndpunkten som ni vill förtydliga är det helt klart okej att säga det. Då kan det kanske kopplas till begreppet kompletterande mervärde, som nämndens ledamöter är väl bekanta med.

I slutet kommer jag att sammanfatta med ett klubbslag. Jag kommer inte att gå igenom de fem olika punkterna, utan jag kommer att sammanfatta med ett klubbslag och därefter konstatera de olika avvikande ståndpunkter som sannolikt kommer att framföras.

Anf. 11 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Ordförande! Jag noterar att nämnden uppenbarligen är väl förtrogen med det som vi nu ska diskutera.

Miljörådet kommer som sagt att hålla en riktlinjedebatt om klimaträttsakterna inom Fit for 55-paketet. Inför mötet har det slovenska ordförandeskapet presenterat enskilda lägesrapporter för de fem rättsakter som huvudsakligen hanteras i miljörådet och en övergripande rapport om hela paketet. Som en vägledning för diskussionerna har ordförandeskapet även ställt två frågor, dels hur medlemsstaterna ser på de fortsatta förhandlingarna, dels vilka frågor som bedöms vara känsliga. Medlemsstaterna har också möjlighet att framföra övergripande prioriteringar för respektive rättsakt.

Regeringen välkomnar att ordförandeskapet har presenterat framstegsrapporter för såväl de enskilda rättsakterna som Fit for 55-paketet i stort. Det är centralt att EU antar ett ambitiöst, kostnadseffektivt och samstämmigt paket i linje med 1,5-gradersmålet och att vi ska ha klimatneutralitet senast 2050. Där utgör utsläppsmålet till 2030 ett golv snarare än ett tak.

EU:s utsläppshandel är central för att vi ska uppnå klimatmålen. Regeringen välkomnar därför att kommissionen har presenterat en övergripande skärpning av systemet, till exempel gällande den linjära reduktionsfaktorn och marknadsstabilitetsreserven.

Vidare anser regeringen att det i EU ETS behöver tas hänsyn till låg- och nollutsläppstekniker och inte missgynna anläggningar som fasar ut sina växthusgasutsläpp. Det bör även tydliggöras att förbränning av avfall ska ingå i systemet. Regeringen anser också att den fria tilldelningen i EU ETS bör fasas ut snarast möjligt, enligt principen att förorenaren betalar, och beakta konkurrenskraftsaspekter.

Regeringen ser positivt på användning av utsläppshandel för att kostnadseffektivt minska växthusgasutsläppen och välkomnar inriktningen att införa ett utsläppshandelssystem för vägtransporter och byggnader. Regeringen har tillsammans med våra expertmyndigheter analyserat kommissionens förslag under hösten och bedömer preliminärt att förslaget har potential att bidra till att minska EU:s utsläpp på ett samhällsekonomiskt effektivt sätt samtidigt som förslaget inte hindrar enskilda länder att gå före i omställningen genom nationella mål och styrmedel.

Regeringen välkomnar skärpningen av EU:s ansvarsfördelningsförordning och att samtliga medlemsstater ska bidra i ambitionsökningen. Förordningen bör även främja konvergens i klimatarbetet då samtliga medlemsstater kommer att behöva nå mycket låga utsläppsnivåer till 2050. Regeringen framhåller att flexibiliteten i systemet måste utformas så att miljöintegriteten upprätthålls och klimatmålets uppfyllelse inte äventyras.

I transportsektorns klimatomställning inom ramen för Fit for 55 behöver livscykelperspektiv och samlad miljönytta beaktas. Här behöver flera rättsakter samspela. Regeringen välkomnar kommissionens förslag om koldioxidkrav för nya lätta fordon men verkar för att nollutsläppskravet tidigareläggs tidigast från 2030. Ambitiösa CO₂-krav för nya lätta fordon stärker konkurrenskraften, driver på klimatomställningen, förbättrar luftkvaliteten samt frigör hållbara biodrivmedel till övriga transportsektorer.

Utöver det krävs utökad laddinfrastruktur och ren elproduktion i medlemsländerna. Här finns en nära koppling till förordningen om infrastruktur för alternativa drivmedel, som förhandlas i TTE-rådet.

När det kommer till den reviderade LULUCF-förordningen har regeringen under hösten haft flera diskussioner med miljö- och jordbruksutskottet som har utmynnat i den ståndpunkt som framgår av den kommenterade dagordningen. På samma sätt som regeringen avser att verka för en hög ambitionsnivå för att minska de fossila utsläppen genom andra rättsakter avser vi att verka för att förordningen utformas på ett sätt som bättre beaktar sektorns förutsättningar och skogens mångsidiga nytta i klimatomställningen.

Regeringen stöder LULUCF-förordningens målsättning till 2030 under förutsättning att ambitionsökningen fördelas på ett sätt som reflekterar den klimatnytta särskilt skogsrika länder faktiskt bidrar med. Regeringen är kritisk till den föreslagna beräkningsmodellen för medlemsstaternas åtaganden och ifrågasätter kommissionens föreslagna metodik för att uppnå EU:s mål.

Regeringen konstaterar att beräkningsgrunden i LULUCF-översynen utgår från data som överskattar Sveriges kolsänka, vilket innebär att det åtagande som tilldelats Sverige till år 2030 blir oproportionerligt högt. Regeringen konstaterar också att skogspolitiken är nationell kompetens.

När det kommer till förslaget att inrätta en utvidgad marksektor ser regeringen att det kan finnas en viss logik i detta i termer av en samlad rapportering. Dock bör det territoriella ansvaret för utsläppen behållas. Regeringen anser därför att ett eventuellt klimatneutralitetsmål till 2035 bör sättas på nationell nivå.

Förslaget om att inrätta en social klimatfond syftar till att kompensera för prisförändringar som kan uppstå till följd av kommissionens förslag att inrätta ett utsläppshandelssystem för vägtransporter och byggnader. Det handlar främst om att finansiera åtgärder som minskar förbrukningen av fossila bränslen och på så sätt sänker energikostnader för hushåll, transportanvändare och mikroföretag. Utöver detta föreslås också ett tillfälligt inkomststöd.

Regeringen delar kommissionens bedömning att klimatomställningen behöver beakta rättvis- och solidaritetsaspekter samtidigt som ingen lämnas utanför. Omfattande medel finns dock redan avsatta till klimatomställningen via EU-budgeten och återhämtningsinstrumentet. Dessutom innehåller Fit for 55-paketet flera fördelningspolitiska komponenter av kompenserande karaktär. Regeringen ser därför inte behov av ytterligare budgetära mekanismer och är kritisk till den sociala klimatfonden.

Om en fond ska införas måste åtgärder inom fonden vara ändamålsenliga och effektiva och inte överlappa med andra utgifter. Finansiering ska ske genom utgiftsminskningar på andra områden, och en eventuell ny fond bör därtill ligga inom budgetramens tak och vara tidsbegränsad till innevarande fleråriga budgetram.

Anf. 12 JESSICA ROSENCRANTZ (M):

Ordförande! Efter uppmaning om kompletterande mervärde hänvisar vi till vår avvikande mening från gårdagens möte i miljö- och jordbruksutskottet angående LULUCF, där det handlar om den övergripande målnivån på 310 miljoner ton. Vi efterfrågar en beskrivning av bakgrunden till denna målnivå och en konsekvensutredning, för vi anser att det är ett väldigt högt åtagande som riskerar att få stora effekter på skogsbruket. Vi konstaterar också att det är en högre målnivå än vad som får tillgodoses enligt klimatlagen.

Vi hade diskussioner i går om utbyggd laddinfrastruktur och ren elproduktion inom EU. Eftersom det är det talade ordet som gäller här uppskattar jag det tillägg som statsrådet gjorde nu och även kopplingen till de andra lagstiftningsakter som pågår. Vi är nöjda där.

Vi hade också ett ytterligare mindre tillägg i går som gällde beskrivningen av vad som nu sker med EU ETS: Regeringen välkomnar en skärpning av den linjära reduktionsfaktorn och ser positivt på att en sådan skärpning kombineras med en engångssänkning av utsläppstaket.

Där hade vi ett medskick i går om att även i denna del betona att denna sänkning måste göras på ett sätt som ändå säkerställer europeisk konkurrenskraft och att det finns visst behov av ytterligare analys. Jag undrar egentligen om det är en uppfattning som regeringen delar och om

man kan tänka sig att göra detta tillägg. Jag uppfattar att man hade detta tillägg till exempel när det gäller utfasningen av den fria tilldelningen. Det måste ske på ett sätt som beaktar konkurrenskraftsaspekter. Det här gällde alltså specifikt engångssänkningen av utsläppstaket.

Anf. 13 MARTIN KINNUNEN (SD):

Ordförande! Det här är omfattande materia, och vi har redan diskuterat detta i åtskilliga timmar och kommer att göra det i ännu fler timmar.

Också vi hänvisar till tidigare lagda avvikande ståndpunkter rörande nästan alla de punkter som tas upp.

Det vi presenterade i går var också att vi vill ha en tydligare skrivning rörande klimatfonden, där vi tycker att regeringen ska avvisa detta.

Jag skulle också vilja höra lite om det finns några potentiella allierade Sverige har i EU vad gäller en kritisk hållning till klimatfonden. De beräkningar som finns tyder ju på att Sverige kommer att få ta del av ytterst lite från fonden, och det är olyckligt om vi får en upprepning av det som hände med återhämtningsfonden. Då var regeringen också kritisk, men det beslutades om den i alla fall. Vad jag har förstått är Finland väldigt kritiskt mot fonden, i alla fall vad jag har kunnat läsa från deras stora utskott, som det heter.

Den stora nyheten, som jag ser det, i den svenska ståndpunkten rör EU ETS för vägtrafiken. I stället för att notera förslagen från kommissionen välkomnar nu regeringen dem i stället.

Vi fick lite information i går, och som jag förstår det finns det något slags konsekvensbedömning eller analys som regeringen har gjort. När kan vi få ta del av den? Det är något jag undrar över. Vi tycker fortfarande att den svenska ståndpunkten borde formuleras utifrån att vi noterar förslagen, just eftersom det finns så många oklarheter.

Det berör exempelvis de svenska styrmedlen och vilka indirekta effekter ett utsläppshandelssystem på vägtrafiken kan få för till exempel priserna på biodrivmedel. Det är ju det mest betydande styrmedel som finns i Sverige. Jag läste någon spekulation om att om man överför dagens priser på utsläppsätter som finns i ETS på vägtrafiken handlar det om flera kronor per liter bränsle.

Vi känner oss inte tillräckligt trygga med de konsekvensbedömningar och analyser som finns i dagsläget för att välkomna förslaget.

Jag skulle också vilja veta lite hur det ser ut i rådet när det gäller om det finns några länder som är uttalat kritiska. Vad jag förstår av den mediala rapporteringen i går är exempelvis Frankrike kritiskt till förslaget vad gäller vägtrafiken. Har ministern mer information om hur det ser ut i rådet?

Vi hänvisar alltså till de avvikande ståndpunkter som vi lämnade i utskottet i går.

Anf. 14 ORDFÖRANDEN:

Jag missade att säga i inledningen att detta både är ett informationsärendet och ett diskussionsärendet. Det återkommer när vi ska ta ställning till ståndpunkter, men det är lite längre fram.

Anf. 15 JENS HOLM (V):

Jag hänvisar också till den avvikande mening som vi lämnade på det senaste mötet i miljö- och jordbruksutskottet.

Vi vill överlag ha högre ambitioner än regeringen i de här otroligt viktiga rättsakterna. Jag ska försöka hålla mig till tre frågor som jag vill ställa utöver det som vi redan har tagit upp i vår avvikande mening.

Den första rör LULUCF och mark- och skogsanvändning, där vi tycker att den svenska positionen är ytterst beklaglig. Den sänder dåliga signaler till resten av Europa. Sverige är EU:s mest skogsrika land, och det är inte konstigt att vi får ett högt åtagande i förordningen.

Min fråga till ministern är följande: Är inte ministern rädd för hur det kan bli när Sverige, som ska vara ett föregångsexempel och en pådrivare i klimatfrågor, säger att vi tycker att vi nu har fått ett för högt åtagande inom ramen för LULUCF? Är inte risken stor att Sverige då sänder en signal till andra länder att de kan säga precis samma sak inom ramen för utsläppshandelssystemet eller burden sharing i ESR-systemet och så vidare? Jag tycker tvärtom att vi borde bejaka detta och visa på att detta är någonting som vi absolut klarar.

Min andra fråga rör en eventuell utvidgning av handelssystemet. Jag tänker särskilt på vägtransporterna. Det finns en motsättning i den svenska positionen. På den ena sidan är det någonting som Sverige välkomnar. Jag tycker att det är väldigt viktigt att ni i den svenska positionen säger att det inte får innebära att vi inte ska kunna gå före på nationell nivå. Det är viktigt eftersom vi har höga ambitioner på just detta område. Vi ska minska utsläppen med 70 procent senast till 2030.

Men samtidigt säger ni att vi ska undvika ineffektiva dubbelregleringar. Med en sådan formulering är jag rädd för att om vägtransporterna tas in i utsläppshandelssystemet kommer det att vara svårt att gå fram med skarpa nationella åtgärder.

Jag vill därför veta lite mer om hur ministern resonerar på detta område. Kan vi helt enkelt vara helt säkra på att vi kommer att ha kompletterande nationella åtgärder för att minska utsläppen inom transportsektorn och inte bara förlita oss på det som görs inom handelssystemet om det här dras in i handelssystemet?

Min sista fråga rör den sociala klimatfonden. Vi tycker att det här är ett intressant förslag. Vi vill precis som alla andra partier inte ha någon utvidgad EU-budget. Men förslaget är utformat så att man tar intäkter från utsläppshandelssystemet, och det är ju ingen nyhet. Det görs redan i dag; man öronmärker intäkter från ETS. På så sätt undviker man att EU-budgeten totalt sett utvidgas.

Min fråga är: Varför denna skepticism? Och varför dessa kamerala budgetinvändningar? Är det inte bättre att faktiskt positivt välkomna att vi ska kunna ta pengar från utsläppshandelssystemet och investera till dem som behöver det mest inom EU?

Anf. 16 AMANDA PALMSTIERNA (MP):

Ordförande! Tack, statsrådet, för redogörelsen! Jag vill börja med att välkomna att statsrådet har tagit med formuleringen om att fasa ut den fria tilldelningen. Det är väldigt viktigt.

Vad gäller konkurrenskraft tycker jag att det är väldigt tydligt här i Sverige att vi har ett konkurrenskraftigt näringsliv just för att vi har reglerat mycket kring klimat.

Jag ska inte upprepa den långa avvikande ståndpunkt som vi hade i miljö- och jordbruksutskottet, utan jag hänvisar helt enkelt till den.

Anf. 17 SOFIA DAMM (KD):

Egentligen vill jag bara hänvisa till den avvikande ståndpunkt som vi förde fram i utskottet i går och som Jessica Rosencrantz har redogjort för. Det är lite oklart om ordföranden ville att jag skulle vänta ett steg med det, men nu har jag i alla fall meddelat det.

Anf. 18 ORDFÖRANDEN:

Tack, Sofia Damm – jag vill hävda att det var föredömligt att du gjorde det på det sätt du gjorde! Det underlättar för mig att hantera detta.

Anf. 19 MALIN BJÖRK (C):

Ordförande! Också jag tänkte göra som föregående talare och bara hänvisa till den avvikande ståndpunkt som Centerpartiet lämnade i miljö- och jordbruksutskottet i går.

Anf. 20 ORDFÖRANDEN:

Tack, detta underlättar som sagt processarbetet!

Som miljö- och klimatministern märker är det här en fråga som engagerar nämndens ledamöter. Varsågod att komma in med kommentarer och svar!

Anf. 21 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Ordförande! Det är naturligtvis väldigt glädjande. Jag ska försöka ta det hela i tur och ordning.

Jag börjar med Jessica Rosencrantz. Min bild är att du dels tycker att det är bra med återkopplingen från gårdagen, dels noterade punkten kring den utbyggda laddinfrastrukturen.

När det gäller utsläppstaket och vikten av att påpeka att man måste ta hänsyn till konkurrenskraften har vi ingen avvikande mening, så detta kan vi absolut ta till oss. Det var ett kort svar på det.

Jag ska gå in lite grann på Martin Kinnunens frågor. Vad jag förstår i den första fråga han ställde – och där fick jag luta mig lite mot mina tjänstemän här – gällde den vilka andra länder som möjligtvis är på samma linje som Sverige i den sociala klimatfonden. Vi är inte helt ensamma, men det är i så fall Danmark och Nederländerna som har en liknande ståndpunkt, vad jag förstår. Detta öppnar kanske också för att det här på något sätt kommer att komma med, och då är frågan hur vi reglerar det på ett klokt sätt.

När det gäller EU ETS och vårt ställningstagande att vi nu i stället välkomnar inriktningen i fråga om ett utsläppshandelssystem för vägtransporter och byggnader är detta, vilket jag också lyfte fram i miljö- och jordbruksutskottet i går, en process som har skett tillsammans med våra expertmyndigheter under hösten. Vi har analyserat kommissionens

förslag och utifrån det helt enkelt fått en mer positiv inställning till att detta kan vara ett samhällsekonomiskt effektivt sätt.

När det gäller den rapport som det hänvisades till är det en rapport från EU-kommissionen där Naturvårdsverket sedan har gjort en del tillägg. Den är offentlig och tillgänglig, vad jag förstår, så den ska ganska enkelt gå att ta del av.

Jag måste nästan vända mig till Per när det gäller vägtrafiken och systemfrågan som kom från Martin Kinnunen.

Anf. 22 Ämnesrådet PER ROSENQVIST:

Jag uppfattade att frågan också gällde vilka länder som driver linjen att inte ta in vägtransporter och bostäder i EU ETS. Det är framför allt länderna i östra Europa – Bulgarien, Ungern, Polen och några till som jag inte har i huvudet just nu. Det har varit ett större välkomnande till denna lösning från våra vanligtvis allierade, de västliga länderna i Europa.

Det finns naturligtvis också en förklaring till det. De länderna kommer ju att vara de som ser de största effekterna av det här systemet, medan vi kommer att se ganska små effekter eftersom vi redan har kommit långt och har andra styrmedel.

Anf. 23 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Ordförande! Då ska jag försöka gå över på frågorna från Jens Holm.

Den första handlade om LULUCF. Vänsterpartiets ståndpunkt är ju att vi bör ha en betydligt mer välkomnande hållning till det ambitiösa mål som Sverige har fått i relation till detta. Vi har gjort bedömningen att det mål man gett Sverige faktiskt överskattar vår kolsänka. Det innebär att det blir ett oproportionerligt högt mål för Sveriges del. Jag tror att det är otroligt viktigt att vi påpekar det.

Många länder delar Sveriges ståndpunkt. Kommissionen har konstruerat en förordning som gör det svårt för länder att veta vilket åtagande som ska uppnås till 2030. Jag tycker att vi har varit ganska tydliga i vår kritik. Som sagt är vi inte heller ensamma om att vara kritiska till utformningen av LULUCF. Jag tror att det är viktigt att vi har höga ambitioner tillsammans, men de system som vi utformar måste också ha en bred förankring och upplevas som rättvisande.

När det gäller vägtransporterna, som jag uppfattade var Jens Holms andra fråga, är vi av den bestämda uppfattningen att vi absolut ska undvika ineffektiva dubbelregleringar, vilket är det sätt vi uttrycker oss på. Dubbelregleringar kan ju förekomma, men det är de ineffektiva dubbelregleringarna vi är ute efter. Jag vill vara väldigt tydlig på den punkten.

Sedan var det en fråga om den sociala fonden. I grund och botten tror jag att vi alla vill välkomna att vi får en rättvis och hållbar omställning. I den meningen förstår vi naturligtvis den bakomliggande tanken bakom att man nu introducerar den sociala fonden. Det handlar naturligtvis också om att få en större uppslutning från olika länder bakom de ambitiösa målen, och vi delar verkligen synen att vi måste beakta både rättvise- och solidaritetsperspektiv och se till att ingen lämnas utanför i den stora omställning som nu sker.

Vår bedömning är dock också att det redan finns ganska omfattande medel avsatta till klimatomställningen via EU-budgeten och

återhämtningsinstrumentet. Därför ser regeringen helt enkelt inte något behov av ytterligare budgetära mekanismer. Det är själva grunden till att vi är kritiska till den sociala klimatfonden.

Det kommer också att ske särskilda överläggningar i miljö- och jordbruksutskottet kring den här frågan den 20 januari, så diskussionen lär fortsätta.

Anf. 24 ORDFÖRANDEN:

Då tackar vi för informationen och konstaterar att det finns stöd för regeringens här redovisade inriktning med likalydande avvikande ståndpunkter anmällda från Moderaterna och Kristdemokraterna samt oliklydande avvikande ståndpunkter anmällda från Sverigedemokraterna, Vänsterpartiet, Miljöpartiet och Centerpartiet.

Då går vi in på dagordningspunkt 5, EU:s markstrategi för 2030 – Att utnyttja fördelarna med hälsosam mark för människor, livsmedel, natur och klimat. Det här är en diskussionspunkt.

Anf. 25 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):

Ordförande! Rådet kommer att ta upp EU:s nyligen presenterade markstrategi för ett åsiktsutbyte.

Regeringen välkomnar den övergripande visionen om hälsosamma och resilienta mark- och jordekosystem inom EU till 2050. Regeringen värnar samtidigt om subsidiaritetsprincipen och om vikten av att respektera olika nationella och lokala förutsättningar, inklusive de ansträngningar som redan gjorts och medlemsstaternas olika utgångspunkter.

Regeringens utgångspunkt är att jordfrågorna i huvudsak är nationell kompetens med begränsad gränsöverskridande betydelse och ser därför generellt att utrymmet för EU-lagstiftning inom området är begränsat. Regeringen kommer i det fortsatta arbetet att bevaka att förslag som läggs fram respekterar kompetensfördelningen i fördraget samt subsidiaritets- och proportionalitetsprincipen.

Eftersom strategin i flera fall refererar till målsättningar som beslutats i andra processer är det viktigt att kommissionen i sitt genomförande av strategin undviker oklarheter och dubbelarbete.

Anf. 26 MARTIN KINNUNEN (SD):

Jag vill bara hänvisa till den avvikande ståndpunkt som vi lämnade i går i miljö- och jordbruksutskottet och som utgår från att vi vill trycka lite mer på nationell kompetens här.

Anf. 27 AMANDA PALMSTIERNA (MP):

Ordförande! Jag tackar statsrådet för redogörelsen.

Vi hade också en avvikande ståndpunkt i miljö- och jordbruksutskottet där vi tycker att detta är både EU-kompetens och nationell kompetens. Om vi tar parallellen med jordbrukspolitiken finns det ju väldigt mycket EU-kompetens i att bördiga jordar och frisk mark är viktigt för att EU ska kunna nå sina klimatmål och sina mål för biologisk mångfald enligt den europeiska gröna given.

Anf. 28 ORDFÖRANDEN:

Då konstaterar vi att det finns stöd för regeringens här redovisade inriktning med två oliklydande avvikande ståndpunkter anmällda från Sverigedemokraterna och Miljöpartiet.

Då går vi in på dagordningspunkt 6 a–h, Övriga frågor. Är det någonting där som miljö- och klimatministern önskar kommentera?

Anf. 29 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):
Nej, ordförande.

Anf. 30 ORDFÖRANDEN:

Då tackar vi för och noterar informationen. Vi önskar miljö- och klimatministern lycka till på det kommande rådsmötet, och så önskar vi miljö- och klimatministern med medarbetare en trevlig helg och naturligtvis en god jul och ett gott nytt år. Tack också för närvaron i dag!

Anf. 31 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S):
Tack, ordförande! God jul och gott nytt år till nämnden!

Innehållsförteckning

§ 1 Miljöfrågor

.....	1
Anf. 1 ORDFÖRANDEN.....	1
Anf. 2 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	1
Anf. 3 ORDFÖRANDEN.....	1
Anf. 4 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	1
Anf. 5 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	2
Anf. 6 JOAR FORSSELL (L)	2
Anf. 7 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	2
Anf. 8 Departementssekreterare DAVID HANSSON	2
Anf. 9 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	3
Anf. 10 ORDFÖRANDEN.....	3
Anf. 11 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	3
Anf. 12 JESSICA ROSENCRANTZ (M)	5
Anf. 13 MARTIN KINNUNEN (SD)	6
Anf. 14 ORDFÖRANDEN.....	6
Anf. 15 JENS HOLM (V)	7
Anf. 16 AMANDA PALMSTIERNA (MP)	7
Anf. 17 SOFIA DAMM (KD)	8
Anf. 18 ORDFÖRANDEN.....	8
Anf. 19 MALIN BJÖRK (C).....	8
Anf. 20 ORDFÖRANDEN.....	8
Anf. 21 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	8
Anf. 22 Ämnesrådet PER ROSENQVIST	9
Anf. 23 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	9
Anf. 24 ORDFÖRANDEN.....	10
Anf. 25 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	10
Anf. 26 MARTIN KINNUNEN (SD)	10
Anf. 27 AMANDA PALMSTIERNA (MP)	10
Anf. 28 ORDFÖRANDEN.....	11
Anf. 29 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	11
Anf. 30 ORDFÖRANDEN.....	11
Anf. 31 Klimat- och miljöminister ANNIKA STRANDHÄLL (S).....	11