

Riksdagen

Uppteckningar

vid EU-nämndens sammanträden

2021/22:41

Onsdagen den 25 maj

§ 1 Utrikes frågor – handel

Statsrådet Anna Hallberg

Återrapport från informellt ministermöte den 13–14 februari 2022

Information och samråd inför möte i Europeiska unionens råd för
utrikes frågor – handel den 3 juni 2022

Anf. 1 ORDFÖRANDEN:

Innan vi inleder vill jag påminna nämndens ledamöter om det jag alltid påminner om: kompletterande mervärde. Det som har sagts i utskottet behöver inte nödvändigtvis upprepas vid dagens EU-nämndssammanträde.

Med dessa ord hälsar jag statsrådet Anna Hallberg med medarbetare välkomna. Vi inleder med återrapport från informellt ministermöte den 13–14 februari 2022.

Anf. 2 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Ordförande! Tack för möjligheten att komma till nämnden och samråda om dagordningspunkterna inför kommande möte i utrikesrådet för handelsfrågor – den 3 juni, som sagt. Jag avser att själv delta vid det mötet.

Dagordningen för mötet är först en diskussionspunkt om förberedelser inför WTO:s ministermöte MC12, som äger rum i Genève – nu äntligen blir det av – den 12–15 juni. Nummer två på dagordningen är en diskussionspunkt om EU:s handelsrelationer med USA, inklusive handels- och teknikerådet, det så kallade TTC. Den tredje punkten är en diskussionspunkt om EU:s handelsrelationer med Kina. Det fjärde är egentligen en informell lunchdiskussion om EU:s pågående frihandelsavtalsförhandlingar.

Vad gäller återrapportering från det senaste informella FAC handel den 13–14 februari har sådan skett skriftligen. Jag kan bara kort nämna att vi diskuterade WTO-frågor och att mötet gästades av WTO:s generaldirektör, dr Ngozi. Därtill stod EU:s handelsrelationer med Afrika och USA även den gången på agendan.

Jag tänkte inte gå in mer i detalj på detta, ordförande, med tanke på att vi har begränsad tid. Men har ni frågor svarar jag självklart gärna på dem.

Anf. 3 ORDFÖRANDEN:

Då tackar vi för och noterar återrapporten.

Anf. 4 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Ordförande! Jag skulle inledningsvis vilja ta tillfället i akt och kommentera de handelspolitiska effekterna av kriget i Ukraina. EU fattade i går beslut om att tillfälligt ta bort samtliga import- och antidumpningstullar gentemot Ukraina under ett år. I den frågan har regeringen varit pådrivande, och vi avser att fortsätta att uppmana kommissionen att inom handelspolitiken göra mer för att stötta den ukrainska ekonomin. I det här läget är det väldigt viktigt att upprätthålla handelsflöden och stärka relationerna med Ukrainas handelspartner.

Det var bara initialt en information om detta.

Jag går då in på den första dagordningspunkten, WTO och förberedelserna inför MC12. Vid rådsmötet i Luxemburg ska vi diskutera läget i WTO och förbereda EU:s prioriteringar inför WTO:s tolfte ministerkonferens, som alltså äger rum den 12–15 juni i Genève. Som utskottet känner till sköts MC12 upp strax innan det skulle ha ägt rum i slutet av november 2021, vilket återigen berodde på det allvarliga pandemiläget. Därför är det väldigt välkommet att man nu äntligen får sammankalla en ministerkonferens i Världshandelsorganisationen.

Efter att MC12 sköts upp i november beslutades i WTO att förhandlingarna skulle fokusera på fyra frågor: fiskesubventioner, reformering av själva WTO, WTO:s svar på pandemin – det som vi ibland kallar för handel och hälsa – samt jordbruksfrågor.

Till dessa har nu också tillkommit fokus på livsmedelsförsörjning, till följd av den ryska aggressionen. WTO:s generaldirektör har tagit initiativ till en ministerdeklaration som betonar vikten av öppna marknader och att motverka exportrestriktioner, något som vissa länder har infört på livsmedel – och definitivt också, det kanske viktigaste beslutet, att undanta FN:s World Food Programme från alla former av exportrestriktioner på livsmedel.

Förhandlingsläget inför MC12 är onekligen komplicerat. Det allvarliga pandemiläget och senare den ryska aggressionen mot Ukraina har kraftigt försämrat förutsättningarna att göra framsteg på ett antal områden. Det är också fortfarande oklart hur mötet kommer att genomföras vid MC12. Formella förhandlingar väntas inte kunna ske på plats vid ministerkonferensen eftersom flera WTO-medlemmar, inklusive EU, inte förhandlar med Ryssland. Samtidigt är det viktigt att Rysslands aggression inte hindrar framsteg i förhandlingarna inom WTO.

I frågor som rör handel och klimat har det glädjande nog faktiskt gjorts framsteg. Den 15 december antog WTO tre plurilaterala ministerdeklarationer om handel och miljömässig hållbarhet inom WTO. Utöver deklarationen om handel och klimat, som innefattar skrivningar om bland annat förbättrat marknadstillträde för klimatvänliga varor och tjänster, cirkulär ekonomi och hållbara produktionskedjor, lanserades också en deklaration om utfasning av fossila bränslesubventioner och ytterligare en deklaration om reducering av plastavfall. Så på detta område finns det faktiskt lite framsteg inom WTO – mycket glädjande!

För regeringen är det nu otroligt viktigt att den här deklarationen också omsätts i praktiken och verkligen får effekt. Vi driver alltså på för att

initiera förhandlingar om liberalisering av klimatvänliga varor och tjänster, vilket skulle bidra till och skynda på den gröna omställningen.

För regeringen är det även i fortsättningen viktigt att upprätthålla en hög ambition i de pågående förhandlingarna och visa att vi fortsatt står upp för det regelbaserade multilaterala handelssystemet med WTO i centrum. Det är också av stor vikt att WTO-medlemmarna vid MC12 enas om det nödvändiga arbetet med reformering av WTO, inklusive frågan om tvistlösningsmekanism som fortfarande inte är löst. Det kommer inte heller att ske vi det här ministermötet, tror vi, men vi måste nå resultat vid MC13. För att göra det behöver vi hitta vägar framåt redan nu. Så pass trögt har det varit i denna fråga.

Regeringen stöder EU-kommissionens aktiva ledarskap inom WTO. EU är väldigt aktivt i WTO och verkar också för att hela tiden ha en konstruktiv ansats i förhandlingarna.

De kommande veckorna inför MC12 blir nu helt avgörande för om vi kan lyckas uppnå resultat och framför allt staka ut en väg framåt för WTO.

Anf. 5 HANS ROTHENBERG (M):

Jag tackar ministern för redogörelsen. Fiske, jordbruk, livsmedel – det är intressanta punkter som står på dagordningen. Och det är ju på dem som det brukar haverera, vanligtvis, när det blir diskussioner på MC-mötena. Det är bara att önska ett stort lycka till där med de frågorna. De är avgörande för hur vi ska fungera i vår värld de kommande åren.

Jag skulle vilja lyfta upp två saker här.

Det ena är Ryssland, som ministern nämnde. Det är väl nu elva år sedan Ryssland kom med som officiell medlem i WTO. Från det att man blev medlem har man i princip inte varit aktiv, åtminstone inte på något proaktivt sätt. Det har redan innan kriget i Ukraina varit diskussioner kring hur man ska förhålla sig till Ryssland.

Om nu Rysslandsfrågan tenderar att störa möjligheterna till förhandlingar på plats borde frågan snarare vara hur WTO ska förhålla sig framöver till Ryssland. Ska man betrakta dem som en medlem vilken som helst, eller ska man diskutera om Ryssland eventuellt ska utgå ur WTO? Kommer den här frågan att lyftas? Kommer statsrådet att lyfta upp frågan på toppmötet?

Det andra är något som vi har talat om många gånger: arbetet med modernisering av WTO. Det innehåller många olika moment. Det finns vissa moment som behöver förändras. Dock ser jag inte i regeringens ståndpunkt vilka av dessa som regeringen avser att driva. Sedan har vi också det som ligger utanför själva regelverket, nämligen efterlevnaden av WTO:s spelregler. Det är många länder som helt enkelt högakttningsfullt avstår från att följa dem, och Ryssland är ett av dessa länder.

Här skulle jag önska en mer tydlig precisering: Vad är det Sverige avser att driva i moderniseringsarbetet, och hur ser man på Ryssland i ett långsiktigt perspektiv som medlemsland i WTO?

Anf. 6 JENS HOLM (V):

När det först gäller jordbruksfrågorna är det kanske inte så konstigt att utvecklingsländer, till exempel Indien, vill skydda sitt eget jordbruk och sin egen livsmedelsproduktion. Det är ju faktiskt det som EU har gjort hela tiden och fortsätter att göra. Det blir lite att EU talar med kluven tunga,

tycker jag, i de här internationella sammanhangen. Man kräver att andra länder ska göra det som man själv inte gör.

Jag hade en konkret fråga kring miljö- och klimatkussionerna, som jag tycker är väldigt intressanta ur ett handelsperspektiv. Inom EU finns nu, särskilt med Fit for 55, en helt ny diskurs kring vikten av att både EU och dess medlemsstater går i bräsch för klimatomställningen. Man håller på och ser över statsstödsregler och är mycket mer tillåtande när det gäller statligt stöd etcetera. EU håller också på och inför koldioxidtullar, så kallad CBAM, mot omvärlden.

Jag tycker att det är helt rätt agerande. Detta behövs för att vi ska klara klimatomställningen. Jag kan dock tänka mig att det kan bli mycket diskussioner om just dessa åtgärder på klimatområdet från andra länder ur ett strikt handelsperspektiv. Jag vill därför fråga ministern om det finns en sådan diskussion, eller om hon förutser en sådan diskussion, och vad Sveriges position i så fall är.

Anf. 7 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Ordförande! Jag börjar med Hans Rothenbergs fråga om Ryssland. Det är osäkert om det ens går att utesluta Ryssland, om vi tar den frågan först. Eller jag kan börja här: Vi måste ha en gemensam position i EU, en EU-enighet, om detta. Vad Sverige och samtliga medlemsstater inom EU ser är att man inte kommer att sitta vid ett förhandlingsbord med Ryssland i det här läget. Vi vet inte heller hur Ryssland kommer att vara representerat vid ministerkonferensen. Möjligen får ordföranden vid konferensen ha en dialog med någon rysk representant vid sidan av. Vi tittar på detta just nu, men helt klart är att man inte kommer att ha någon form av förhandling med Ryssland. Det kommer varken Sverige eller någon annan medlemsstat i EU att ha, som sagt.

Om det ens går enligt stadgarna att utesluta Ryssland tittar man på just nu. Sedan får vi se vad Ryssland indikerar när det gäller huruvida de själva vill vara kvar i WTO. Det är alltså ett svårt läge.

När det gäller WTO:s modernisering är det framför allt två delar som vi har drivit från Sveriges sida och som EU driver.

Den ena är överprövningsorganet, alltså tvistlösningsmekanismen. Under Trumpadministrationens tid begränsade USA tillsättningen av nya domare. Vi måste få med USA på den här agendan igen. Överprövningssystemet är otroligt viktigt.

Den andra är transparens vad gäller notifieringar. Om man avviker från WTO:s regelverk måste detta notifieras, och det måste vara transparens kring detta. Det har också varit bristande.

Detta är två väldigt viktiga frågor, och både Sverige och EU har varit drivande i detta.

Jens Holm tog upp miljö och klimat. CBAM, koldioxidtullar, är ju ett exempel på detta. Ganska många WTO-medlemmar har varit kritiska mot det. EU går ju före här och driver detta, och Sverige har varit väldigt starkt pådrivande när det gäller handel och klimat. Egentligen säger vi: Ta bort alla handelshinder på miljövänliga varor och tjänster! Hur vi kommer att definiera dem kan det finnas en svårighet kring, men detta är ett exempel där man faktiskt förhindrar inflöde till EU av varor som har ett fossilt avtryck.

Det är viktigt att CBAM och alla instrument av den här typen utformas så att de är WTO-förenliga. Det är viktigt när vi kommer till WTO att vi är trovärdiga där. Där ser vi att vi sannolikt kommer att kunna vara framgångsrika såtillvida att det följer WTO:s regelverk. Regeringens ståndpunkt är att EU ska gå före här. Sverige är pådrivande, men det måste hela tiden vara WTO-förenligt.

Anf. 8 ORDFÖRANDEN:

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

Vi går till dagordningspunkt 4 om handelsförbindelserna med USA, resultatet av det andra mötet i handels- och teknikrådet mellan EU och USA och utsikterna för de bilaterala förbindelserna. Detta är både en informationspunkt och en diskussionspunkt.

Anf. 9 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Ordförande! Vi kommer som sagt även att diskutera den senaste utvecklingen i den transatlantiska handelsrelationen. Detta är en diskussion som regeringen välkomnar. Huvudfokus väntas vara resultatet från det andra mötet, som precis gått av stapeln, med det så kallade Trade and Technology Council. Det ägde rum i Paris den 15–16 maj.

En stark transatlantisk handelsrelation är avgörande för svensk ekonomi, svenskt välstånd men också svensk säkerhet. Regeringen är en konstruktiv stark kraft i EU och verkar för ett fördjupat samarbete mellan EU och USA.

TTC har på kort tid blivit en väldigt viktig plattform för handelsrelationer och för att fördjupa och institutionalisera vårt samarbete i kritiska framtidsfrågor, inte minst i spåren av att den tidigare TT-förhandlingen, frihandelsförhandlingen, mellan EU och USA lades ned. Då behövde man en ny plattform, och den har blivit en väldigt framgångsrik möjlighet för att kunna mötas. Att vi har denna plattform tillsammans är välkommet inte minst med tanke på utvecklingen i vårt närområde.

Kommissionen leder samarbetet från EU:s sida, men regeringen har en löpande dialog med alla parter, såväl kommissionen som andra medlemsstater och direkt med USA, om vad Sverige och regeringen anser att samarbetet framför allt bör fokusera på. Det gemensamma uttalandet som antogs i Paris i stora drag lever upp till svenska prioriteringar.

Det här gäller även en trepartsdialog för arbetsmarknadens parter som ska inrättas, vilket är mycket glädjande. Sverige fick gehör för en tydlig inkludering av social dialog. Här har Sverige mycket att bidra med vid genomförandet. Det finns ett starkt intresse från USA för den svenska arbetsmarknadsmodellen och vår förmåga till omställning genom dialog.

Vi har även genomgående drivit på för en ambitiös agenda för grön omställning och identifierat samarbete om standarder för grön och ny teknik. Att vi har samma standarder i EU och USA är en nyckelfråga för svenska exportprodukter så att vi kan exportera dessa miljövänliga produkter. En ny strategisk standardiseringsmekanism ska nu inrättas inom TTC. Där har den svenska regeringen varit väldigt pådrivande och fått gehör för detta. Vi hoppas att vi nu ska kunna växla upp tempot i arbetet.

Det är som sagt helt centralt för Sverige att ett starkt transatlantiskt samarbete bidrar till upprätthållandet av den multilaterala regelbaserade ordningen och demokratiska principer. Detta har också haft en framträdande roll i uttalandet.

Vid FAC handel avser regeringen att understryka vikten av att värna den nya plattformen, TTC, men samtidigt måste vi höja ambitionsnivån framåt. På längre sikt ser regeringen att det transatlantiska samarbetet bör leda till ett frihandelsavtal mellan EU och USA. Även om det ligger långt fram i tiden bör vi ha den långsiktiga målbilden.

Vid FAC handel avser regeringen även att lyfta upp hur Sverige kan bidra till och genomföra målsättningarna inom TTC. Där har vi särskilt identifierat gemensamma standarder för gröna varor och miljöteknik, forskning, samarbete rörande 5G och 6G, social dialog på arbetsmarknaden och ökat amerikanskt engagemang i WTO.

Till sist avser regeringen att under mötet framföra att vi även fortsättningsvis ser med oro på utvecklingen av defensiva handelspolitiska instrument. Vi bör verka för att så kallade autonoma handelspolitiska instrument från EU:s sida inte ger upphov till ytterligare orosmoln i den transatlantiska relationen.

Anf. 10 HANS ROTHENBERG (M):

Det gläder mig att ministern tog upp ett framtida investerings- och frihandelsavtal. Man kan dock undra varför detta behöver vara så framtida. Det har nu gått ett och ett halvt år sedan Joe Biden vann valet och den nya administrationen började verka. Nu handlar det om att smida medan järnet är varmt.

Jag vill fråga vilka processer som finns för att driva på för ett återuppväckande av de förhandlingar som avstannade hösten 2016. Vilka är drivande i detta? Är Sverige en av dessa? Hur går det till?

Anf. 11 MAGNUS EK (C):

Jag har en snarlik fråga. Först och främst vill jag från Centerpartiets sida säga att det är bra att regeringen lyfter fram vikten vid att EU:s handelspolitik inte ska riskera den transatlantiska handelsrelationen. Den här handelsrelationen är oerhört viktig för EU men särskilt för Sverige. Den synen tror jag att vi alla delar.

Samtidigt har USA:s handelspolitik fokuserat alltmer på America First, inte bara under Trumpåren. Biden har verkligen plockat med delar av det här. Tyvärr finns en ganska bred konsensus i amerikansk politik om att i någon mån arbeta under parollen America First. Man kan diskutera vilka inhemska problem det har skapat, men man kan notera den situation de har nu med välling som behöver flygas in till delstater som har brist.

Det är viktigt att ta kampen mot protektionism, oavsett om den uppstår i EU eller USA. Vi vill se ett brett och djupt frihandelsavtal mellan EU och USA. Låt mig gå in på frågan, som är snarlik Hans Rothenbergs. Hur ser regeringen på utsikten att driva på för nya avtal med USA givet den amerikanska inrikespolitiska utvecklingen?

Dessutom ser vi att fokus i amerikansk politik över årens lopp mer och mer kommit att ligga på Asien snarare än Europa. Hans Rothenberg frågade hur Sverige driver på i detta. Jag undrar om EU tillräckligt mycket

Anf. 12 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Ordförande! Det sas att vi måste smida medan järnet är varmt, men järnet är inte så varmt. Det finns tyvärr en ganska dålig aptit inom både EU och USA för att återuppta frihandelsförhandlingar.

Låt mig börja med USA och begreppet America First. Det finns en stor känslighet när det gäller frihandelsavtal generellt sett. Det här gäller faktiskt även flera medlemsstater inom EU. Därför är det viktigt att vara realistisk i vägen framåt. Det är vad Sverige säger. Vi skulle gärna vilja se detta så fort som möjligt och driver på i frågan.

Vi tycker att det ska vara ett inkluderande frihandelsavtal. Motsättningen i USA har framför allt gällt att många känt sig som förlorare på frihandel. Därför gäller det att formera hela omställningen i frihandelsavtalet så att vi får ett modernt frihandelsavtal som är inkluderande för en stor del av arbetstagarna. Vi behöver ha en social dialog, som jag nämnde tidigare, tillsammans med USA. Det finns en väldigt stor känslighet där och ett negativt synsätt på frihandelsavtal. Det här gäller också inom EU.

Sverige får därför gå fram lite försiktigt för att det inte ska verka alltför orealistiskt. Vi är inte så många som står längst fram nu och driver på för det här. Men den svenska regeringen tycker att det bör komma upp på bordet igen så fort det är möjligt och realistiskt. Framför allt ser vi en möjlighet genom plattformen TTC.

Vi verkar också för att undvika och förebygga nya handelshinder. Autonoma instrument som EU inför ska inte gå emot USA, utan vi ska göra det här med dem så att vi kan börja verka mer och mer tillsammans. Tyvärr ser vi inte att ett nytt frihandelsavtal är realistiskt i närtid.

De gröna standarderna ersätter visserligen inte detta, men de är en väldigt bra väg framåt för att våra två ekonomier lättare ska kunna handla med varor. Men tyvärr är vi inte så långt framme som vi från svensk sida hade önskat.

Sverige och likasinnade länder inom EU försöker förstås motverka alla former av protektionistiska inslag i diskussionerna. I detta är Sverige en stark kraft.

Anf. 13 ORDFÖRANDEN:

Vi noterar och tackar för informationen och konstaterar att det finns stöd för regeringens här redovisade inriktning.

Vi går vidare till dagordningspunkt 5 om Kina och läget i de bilaterala förbindelserna, eventuellt även med avseende på högnivådialogen om ekonomi och handel mellan EU och Kina. Detta är en informations- och diskussionspunkt.

Anf. 14 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Ordförande! Här förväntas rådet ha en framåtblickande diskussion om EU:s arbete i förhållande till Kina, även mot bakgrund av den planerade högnivådialogen om ekonomi och handel. Preliminärt ska den hållas före sommaren. Mötesdatumet är ännu inte fastställt.

EU:s Kinapolitik utgår verkligen från mångsidighet i relationen. Den präglas av möjligheter och utmaningar. Det är viktigt att EU för en

långsiktig och tydlig Kinapolitik. Enighet och solidaritet inom EU är helt centrala aspekter i detta.

Toppmötet mellan EU och Kina den 1 april dominerades av diskussioner om Rysslands aggression och kriget i Ukraina. Sverige var pådrivande för att EU verkligen tydligt skulle framföra sina synpunkter på detta

Dialog och samarbete med Kina förblir nödvändigt i många frågor, inklusive handel och investeringar. Det är viktigt att verka för en jämnare spelplan utan att lockas av åtgärder som inte tjänar våra övergripande intressen, som frihandel och multilateral världsordning med WTO i centrum. Det är även fortsättningsvis viktigt med en utveckling av EU:s handelsagenda och ett ökat EU-engagemang i den indo-pacifiska regionen. När det gäller denna region behöver EU generellt sett vara ännu tydligare och ha ett ännu större engagemang för, oavsett Kina.

Anf. 15 HANS ROTHENBERG (M):

Ordförande! Handelsrelationen med Kina är kanske den mest komplexa och intressanta som EU har att hantera. Jag noterar att regeringens ståndpunkt på sju rader egentligen kan ses som en ingress för något som var Sveriges hållning för 20 år sedan. Det finns inte särskilt mycket tydlighet här.

Jag vill därför ställa ett par frågor om vikten av att EU för en långsiktig och tydlig Kinapolitik. Vad är det som ska vara tydligt? Hur ska detta tas fram? Vi måste någonstans ta med det här med mänskliga rättigheter och dimensionerna om övergrepp i Xinjiangprovinsen, inte bara för att de försiggår per se utan också för att de är tätt kopplade till handels- och produktionskedjor i världen. De flesta länders företag som har utbyte med Kina tangerar denna problematik. Det blir därför en fråga som måste följas på lång sikt.

Sverige brukar annars ha en väldigt tydlig profil gentemot Kina. Jag är lite förvånad över att inget ytterligare om det finns med i ståndpunkten. I ministerns nästa inlägg vill jag gärna höra något som skulle kunna komplettera det hela så att vi kan känna oss tillfreds med detta.

Anf. 16 BENGT ELIASSON (L):

Ordförande! Tack, statsrådet, för föredragningen! Låt mig fylla i där Hans Rothenberg slutade. Även vi tycker att man från svensk och från EU:s sida måste vara mycket tydligare mot Kina. Det gäller inte minst agerandet i Xinjiang men också deras obefogade hämndaktioner – det får man nog kalla det – mot europeiska forskare, parlamentariker och institutioner. De måste upphöra om man över huvud taget ska kunna diskutera en närmare handelsrelation och hur den ska kunna återupptas i framtiden.

Vi tycker alltså att man kan vara ordentligt mycket skarp i hur man uttrycker sig om EU:s relation till Kina, också i ljuset av landets faktiska icke-agerande mot Ryssland efter invasionen av och kriget i Ukraina.

Anf. 17 LUDVIG ASPLING (SD):

Regeringens inställning bygger på ett gammalt Kinabetänkande där man talar om ett mångfasetterat förhållande. Detta bygger i sin tur på EU:s Kinastrategi. Det finns dock ett problem med detta, så som jag ser det. Det är att Kina inte är intresserat av ett mångfasetterat förhållande gentemot oss.

Vi brukar säga att Kina i vissa frågor är en systemrival. I andra frågor är det en ekonomisk konkurrent eller en samarbetspartner. I vissa frågor är det en jätte viktig samarbetspartner och så vidare. Men kineserna ser inte förhållandet till oss alls på detta sätt, utan de ser oss som en systemrival. That's it. De är beredda att använda alla till buds stående medel för att vinna striden. Det är så de ser. Förhållandet blir därför asymmetriskt, och det kommer tyvärr inte att fungera i det långa loppet. Men det är kanske en större fråga än det vi kommer att prata om nu.

Mänskliga rättigheter har också en direkt koppling till handelsförhållandet. Ett av skälen till att kineserna är så pass hårdhänta i den provins som Hans Rothenberg nämnde, Xinjiang, är att det finns en enorm mängd jordartsmetaller där. Det är saker som behövs för att tillverka olika produkter som vi sedan köper. Vi köper alltså väldigt många prylar som har sitt ursprung precis i dessa områden, och de är skälet till att kineserna tycker att det är så viktigt att behålla kontrollen där.

Det här är därför definitivt en fråga som är värd att ta upp. Jag tycker att det är konstigt att det inte står något om detta i Sveriges ståndpunkt.

Anf. 18 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Det är ju så att vi har en så kallad Kinaskrivelse med bred förankring i Sveriges riksdag. Det är, som jag sa tidigare, också för EU:s del. EU-enighet i den här frågan är ju helt avgörande. EU är en stark ekonomisk kraft, och enighet inom EU gör att vi är mycket mer slagkraftiga och kan ställa större krav på Kina. Så har också den svenska riksdagen antagit den så kallade Kinaskrivelsen, där vi beskriver de utmaningar och möjligheter som finns med Kina.

Regeringen vill inte visa någon som helst undfallenhet mot Kina. Vi utgår från våra egna intressen. Vi tar upp de frågor som vi vill ta upp med Kina. Vi uttalar oss exempelvis alltid återkommande om situationen för mänskliga rättigheter i Kina och svenska konsulära ärenden.

Kina har ett starkt ekonomiskt tänkande om sina intressen. Så är det, och det är överordnat för Kina att fortsätta ha en fungerande ekonomisk relation med EU.

Den balansen ser vi från Sveriges sida att det är nödvändigt att hålla – att hela tiden påtala den så kallade tvåspårspolitiken och hela tiden påtala vår syn på bristen på demokratiska och mänskliga rättigheter men samtidigt ha fungerande handel med Kina.

Det är också viktigt att ha transparens och krav på transparens i dialogen med Kina vad gäller de globala värdekedjor vi har.

Vi kommer nu att införa lagstiftning inom EU, så kallad human rights due diligence eller corporate responsibility due diligence, där också företagen behöver ta ansvar. Här har Sverige varit pådrivande för EU-gemensam lagstiftning. Företagen måste ta större ansvar för sina globala värdekedjor hela vägen ut till exempelvis Xinjiangprovinsen. Här har det faktiskt funnits synpunkter, och svenska företag har också agerat. Det är på politisk nivå med lagstiftning inom EU men också att vi ställer krav på näringslivet.

Vi är alltså inte undfallande mot Kina, men vi måste ha ett konstruktivt och kravfyllt förhållningssätt till Kina.

Anf. 19 ORDFÖRANDEN:

Vi noterar och tackar för informationen och konstaterar att det finns stöd för regeringens här redovisade inriktning.

Nu till dagordningspunkt 6, Övriga frågor. Är det något där som statsrådet önskar kommentera?

Anf. 20 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Ordförande! Det är lunchdiskussionen, och det handlar om frihandelsavtalsagendan. Det är en informell diskussion om pågående frihandelsavtalsförhandlingar.

Sveriges position är att ett litet, exportorienterat land som Sverige ser att vi måste göra mycket mer för att stå upp för den regelbaserade och öppna handeln. Regeringens prioritering är att EU sluter och genomför moderna bilaterala och regionala frihandelsavtal. Där vill vi vara pådrivande från Sveriges sida.

Anf. 21 ORDFÖRANDEN:

Vi noterar och tackar för informationen.

Då tackar vi statsrådet med medarbetare för närvaron vid dagens EU-nämndssammanträde. Vi önskar lycka till vid kommande rådsmöte och tillönskar er en förhoppningsvis riktigt solig, varm och trevlig försommarhelg. Tack för i dag!

Anf. 22 ORDFÖRANDEN:

Då välkomnar vi statssekreterare Oskar Magnusson med medarbetare
välkomna till dagens EU-nämndssammanträde.

Vi inleder med återrapporterna.

Anf. 23 Statssekreterare OSKAR MAGNUSSON:

Ordförande! Tack för möjligheten att delta digitalt! Jag är rätt så
kraftigt förkyld, och det känns skönt att inte riskera att skicka med
ledamöterna förkylning hem inför Kristi himmelsfärdshelgen.

Vad gäller återrapporterna har ni fått ta del av detta skriftligt, så jag
tänkte inte säga så mycket om det men är självfallet beredd att svara på
frågor.

Anf. 24 ORDFÖRANDEN:

Vi noterar och tackar för informationen.

Då går vi in på dagordningspunkt 3, Åttonde
sammanhållningsrapporten. Det är en diskussionspunkt.

Anf. 25 Statssekreterare OSKAR MAGNUSSON:

Herr ordförande! Den tredje dagordningspunkten på rådsmötet är en
riktlinjedebatt om sammanhållningspolitiken i stort.

Inför denna debatt har det franska ordförandeskapet tagit fram en not.
I denna lyfts bland annat fram att unionens motto Förenade i mångfalden
aldrig varit så aktuellt som nu, med den senaste tidens dramatiska
händelser vid unionens gränser, och att sedan den skapades har den
europeiska sammanhållningspolitiken lagt en grund för gemensamma
utvecklings- och tillväxtvägar, för att söka fler möjligheter till hållbar
utveckling, för att minska riskerna för spänningar till följd av alltför stora
skillnader och för att förbättra livskvaliteten för alla européer.

Samtidigt som den senaste sammanhållningsrapporten visar på att
obalanserna minskar identifieras nya utmaningar och risker som vi också
måste förbereda oss för.

I noten ställer ordförandeskapet också den öppna frågan om
kommande programperioder ska bygga på de tre sista generationernas
metoder eller om det är dags att tänka om.

Vid ministerrådsmötet förväntas också rådets slutsatser om europeisk
sammanhållning inför år 2050 antas. I dessa framgår de utmaningar som
 varit och åtgärder som kan komma att behövas framöver.

Sammanhållningspolitikens villkor är i dag desamma oavsett
förutsättningarna, samtidigt som det ofta är på lokal nivå det finns
kännedom om vad som behöver göras. Frågan är hur gemensamma

europiska mål bäst kan nås och hur genomförandet av politiken kan förenklas samtidigt som vi bevarar principen om flernivåstyr, alltså den så kallade partnerskapsprincipen.

Regeringen ser precis som det franska ordförandeskapet att det finns ett behov av att unionen redan nu påbörjar resonemangen om hur den framtida sammanhållningspolitiken ska utformas, men regeringen anser att detta måste ske inom ramen för förhandlingarna om den fleråriga budgetramen. I diskussionen avser regeringen att välkomna en sådan diskussion men samtidigt lyfta fram att programmen inom sammanhållningspolitiken även i fortsättningen bör ha möjlighet att bidra till återhämtning, konkurrenskraftig hållbarhet, grön och digital omställning, motståndskraft och ekonomisk, social och territoriell sammanhållning.

Samtidigt finns det utmaningar för medlemsstaterna i att hantera en rad nya EU-instrument såsom faciliteten för återhämtning och resiliens, fonden för en rättvis omställning och brexitjusteringsreserven.

Direkta och indirekta effekter av kriget i Ukraina och covid-19-pandemin och behovet av att vidta åtgärder mot detta har dessutom lett till ett flertal ändringar i regelverken. Bara antalet ändringar av nuvarande regelverk och nya instrument ger sammantaget en större komplexitet för medlemsländerna jämfört med tidigare programperioder.

Dessutom har inga program kommit igång för programperioden 2021–2027, och kommissionens halvtidsöversyn ska göras redan år 2024.

Utmaningarna är med andra ord många.

Regeringen anser att sammanhållningspolitiken ska vara en långsiktig politik som syftar till att stödja regionernas tillväxt, konkurrenskraft och sysselsättning. För regeringen är det fortfarande viktigt att insatserna bidrar till ett grönt, hållbart och socialt mer innovativt Europa. De insatser som görs ska bland annat vara innovativa och ha högt EU-mervärde.

Avslutningsvis ska jag säga att det också kommer att hållas en informell lunch på temat effekterna av kriget i Ukraina på sammanhållningspolitiken, vilket jag tror att ni har fått information om.

Anf. 26 LUDVIG ASPLING (SD):

Jag tänkte hålla mig till sammanhållningspolitiken. Det är ju ingen hemlighet att vi är djupt skeptiska till mycket av detta och tycker att mycket av det borde avvecklas.

Vi tycker att målsättningarna är något motstridiga. De två huvudpunkterna i sammanhållningspolitiken är ju att minska regionala skillnader, eller göra dem så små som det bara går, samtidigt som man vill ha regional tillväxt. Man kan inte få tillväxt utan att det också ökar skillnaderna – om man inte har exakt lika mycket tillväxt på alla platser i unionen samtidigt, men länder fungerar inte på det sättet i verkligheten. De här två målsättningarna strider alltså mot varandra, och tillväxt är ju betydligt viktigare än jämlikhet – tycker jag.

Någonting som jag funderat lite grann på är att i upptakten till budgetförhandlingarna – jag var ju här då; det är många här som var med då också – upprepade Socialdemokraterna gång på gång att budgetrestriktivitet var viktigt. Det fick vi höra, jag vet inte hur många gånger. Det verkar ha försvunnit.

Det här om något är ju ett tillfälle då man bör framföra att man ser budgetrestriktivitet som någonting viktigt – om det nu är så att man faktiskt

tycker det. Jag noterar att det helt saknas i regeringens ståndpunkt. Det här är ju det som kostar väldigt mycket pengar.

Jag noterar också att frågan om korruption, stölder och fusk helt och hållet saknas i regeringens ståndpunkt. Detta är också något som man borde ta upp om man tycker att ansvarsfull offentlig förvaltning är något som är viktigt. Det finns ju ganska gott om exempel på hur dessa fonder missbrukas. Väldigt högt uppsatta personer i EU har också ertappats med att själva ha fingrarna i syltburken. Detta är lite av en varningsklocka. Om ledare för länder personligen är misstänkta eller till och med dömda för bedrägerier som involverar dessa fonder kan man nog misstänka att problemet är ganska endemiskt även lite längre ned i hierarkin.

Vi tycker naturligtvis att målsättningen borde vara att fonderna fasas ut på lite längre sikt eller kanske till och med på lite närmare sikt. Det fanns en större poäng med dem 2004 och 2007, då vi hade nya medlemsländer som var betydligt fattigare än resten av Europa, men det är ganska länge sedan nu. Nu har de här länderna varit med i ett tag. De har ändå haft en hygglig ekonomisk tillväxt. De har fått ganska stora stöd, och nu tycker vi att det faktiskt får räcka. Det är dags att tänka om. Det var ju ett av de alternativ som nämndes här.

Anf. 27 MAGNUS EK (C):

Jag har tre olika frågor. Den första rör underlaget, där det framhålls att sammanhållningspolitiken i ökad omfattning måste utgå från lokala förutsättningar och mer decentraliserade beslut. Regeringen kommenterar inte detta i ståndpunkterna, men vi hoppas att regeringen välkomnar den linjen. Det skulle vara trevligt att få ett förtydligande av detta. Vi kommer inte att kräva någon avvikande ståndpunkt, men jag skulle ändå vilja höra vad regeringen säger.

Sedan var statssekreteraren inne på detta med Rysslands utvidgade anfallskrig i Ukraina och den påverkan detta har på sammanhållningspolitiken, och han nämnde en ökad komplexitet. Finns det några fler områden där man ser att sammanhållningspolitiken påverkas av Rysslands anfallskrig i Ukraina och de effekter det har på världsordningen?

Min sista fråga rör just det sista som statssekreteraren nämnde, nämligen de informella lunchmötena. Skulle man kunna få höra lite mer om vad regeringen avser att framföra vid dessa möten?

Anf. 28 ORDFÖRANDEN:

Lunchdiskussionen får vi ta under Övrigt.

Anf. 29 Statssekreterare OSKAR MAGNUSSON:

Ordförande! Låt mig börja med Magnus Eks övriga frågor. Jag förtydligar gärna och understryker att vi fortsätter att se principen om målstyrd[??otydligt] och lokal förankring som viktiga ledstjärnor i sammanhållningspolitiken både nu och framöver. Detta är ett perspektiv som hela tiden behöver finnas med, och det är med från regeringens sida.

Vad gäller Rysslands påverkan på sammanhållningspolitiken är detta något som sker på flera olika sätt. Ett ganska påtagligt exempel handlar om de regioner som gränsar till Ukraina, där man i nuläget hanterar ett stort inflöde av flyktingar från kriget. Där finns det såklart andra och mer

begränsade förutsättningar att hantera det arbete som krävs för att omsätta fonderna i projekt. Man har också stora och snabbt påkomna behov som man vill möta.

Detta är ett viktigt perspektiv. Det andra viktiga perspektivet är samtidigt att sammanhållningspolitiken tillåts vara ett långsiktigt utvecklingsinstrument och att det inte i för hög grad används som en krisreserv för helt andra behov. Men detta blir hela tiden en avvägning, och det är på samma sätt inom jordbrukspolitiken. Där har vi ju haft diskussioner och fortsätter med detta, inte minst kopplat till kostnadsläget i livsmedelssektorn.

Jag hoppas att detta var svar på Magnus Eks frågor.

Vad gäller frågorna från Sverigedemokraterna förtydligar jag gärna att det jag sa om att regeringen vill se att alla diskussioner om den framtida sammanhållningspolitiken förs inom ramen för diskussionen om den fleråriga budgetramen är en tydlig referens till Sveriges position i budgetfrågor. Jag hoppas att det inte finns några tvivel kring att ett ledord där även i fortsättningen är budgetrestriktivitet. Jag uppfattar inte att det finns någon annan syn på Sverige på EU-nivå. Men där vill vi alltså ta fasta på budgetrestriktiviteten. Det ska vi såklart vara tydliga med, som alltid.

Jag tror också att det fortsatta arbetet mot fusk och korruption och med god revision av hur fonderna används kommer att bli viktigt. Om det finns tid och möjlighet kommer jag också att försöka träffa Eva Lindström, Sveriges representant i Europeiska revisionsrätten, när jag är på plats i Luxemburg. Det är också ett viktigt perspektiv.

Anf. 30 ORDFÖRANDEN:

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

Vi går in på dagordningspunkt 4, Slutsatser om sammanhållning i Europa på väg mot 2050. Detta är ett beslutsärende.

Anf. 31 Statssekreterare OSKAR MAGNUSSON:

Herr ordförande! Egentligen flyter hela dagordningen ihop tematiskt. Den fjärde dagordningspunkten är bara lite formalia. Det är beslut, utan diskussion, om att anta rådets slutsatser om sammanhållning i Europa på väg mot 2050. Förslaget har granskats och godkänts i sak på teknisk nivå. Det är alltså en så kallad falsk B-punkt.

Slutsatserna sammanfattar många av de utmaningar som det franska ordförandeskapet valt att ta fasta på i utformningen av noten inför riktlinjedebatten som jag nyss redogjorde för.

Anf. 32 ORDFÖRANDEN:

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

Vi går in på dagordningspunkt 5, Övriga frågor. Då kan vi ta upp lunchdiskussionen.

Anf. 33 Statssekreterare OSKAR MAGNUSSON:

Herr ordförande! Tack för frågan om den informella lunchen! Temat är som sagt effekterna av kriget i Ukraina på sammanhållningspolitiken.

Lunchdiskussionen är föranledd av ett brev som har skickats från ett tiotal länder – jag tror att det är tio eller tolv som har undertecknat det i dag, däribland Bulgarien, Tjeckien, Estland, Ungern, Polen, Slovakien och Rumänien – är riktat till sex kommissionärer och innehåller ett uttalande om att åtgärder behövs med anledning av Ukrainakrisen och de direkta och indirekta konsekvenser som den får. Det handlar bland annat om brist på arbetskraft, högre råvarupriser och högre energipriser.

I brevet skissar man på förslag på ändringar som man skulle vilja se för den innevarande och den kommande programperioden. Det förväntas att dessa medlemsländer kommer att lyfta fram de behov som man ser. Regeringen och de medlemsländer som inte har undertecknat brevet kommer att tydliggöra sina ståndpunkter. För min del kommer sådana kommentarer att ligga i linje med vad jag redogjort för kopplat till riktlinjediskussionen. Våra kommentarer kommer alltså att ligga inom ramen för det.

Jag ska också säga att vi inte har fått något formellt diskussionsunderlag för lunchmötet än. Det är som sagt en informell lunch. Men detta är alltså den information jag har i nuläget.

Anf. 34 ORDFÖRANDEN:

Vi noterar och tackar för informationen.

Vi tackar för statssekreterarens närvaro vid dagens EU-nämndssammanträde och önskar lycka till vid kommande rådsmöte och givetvis en trevlig helg! Krya på sig, statssekreteraren!

Anf. 35 Statssekreterare OSKAR MAGNUSSON:

Tack, snälla! Trevlig helg så småningom! På återseende!

Anf. 36 ORDFÖRANDEN:

Jag vill också till protokollet läsa upp, för er som inte redan känner till detta, att en falsk B-punkt är ett ärende som Coreper egentligen har uppnått enighet kring men som på grund av sin politiska betydelse inte kan bli en A-punkt. Nu vet ni ungefär vad det handlar om.

**§ 3 Transport-, telekommunikations- och energifrågor
Statssekreterare Per Callenberg**

**Återrapport från möte i Europeiska unionens råd för transport,
telekommunikation och energi den 3 december 2021**

Återrapport från informellt ministermöte den 9 mars 2022

**Information och samråd inför möte i Europeiska unionens råd för
transport, telekommunikation och energi den 3 juni 2022**

Anf. 37 ORDFÖRANDEN:

Då hälsar vi statssekreterare Per Callenberg med medarbetare välkommen. Vi inleder med återrapport från möte i rådet den 3 december 2021 och återrapport från informellt ministermöte den 9 mars 2022.

Anf. 38 Statssekreterare PER CALLENBERG:

Ordförande! Det är kul att vara här.

Det har gått ut skriftlig information om återrapporterna, och jag är beredd att svara på frågor om sådana finns.

Anf. 39 ORDFÖRANDEN:

Det finns inga frågor. Vi noterar och tackar för informationen.

Vi går över till Lagstiftningsöverläggningar och dagordningspunkt 10, Förordningen om harmoniserade regler för artificiell intelligens (rättsakt om artificiell intelligens) och om ändring av vissa unionslagstiftningsakter. Det är en informationspunkt.

Anf. 40 Statssekreterare PER CALLENBERG:

Ordförande! Vid mötet förväntas ordförandeskapet presentera en lägesrapport om förhandlingen om förslaget till förordning om harmoniserade regler för artificiell intelligens, den så kallade AI-akten. Lägesrapporten redogör bland annat för att man under våren har tagit fram ett heltäckande kompromissförslag baserat på diskussionerna i rådet. Ännu har ingen överenskommelse kunnat nås. Regeringen avser att notera lägesrapporten.

Anf. 41 ÅSA COENRAADS (M):

Herr ordförande! Tack, statssekreteraren, för dragningen!

Brottsligheten i Europa ökar, vilket inte har gått någon förbi. Vi måste återupprätta den trygghet som behövs för att vi ska känna oss säkra i hela unionen. Ett problem i Sverige har varit vår egen lagstiftning kontra den europeiska. Här har vi kunnat få hjälp av till exempel Encrochat genom artificiell intelligens.

Nu är det viktigt att den nya förordningen inte försvårar för brottsbekämpningen. I regeringens pm nämns just brottsbekämpning, och jag skulle vilja höra om regeringen kommer att fortsätta att driva på på samma sätt i fortsättningen.

Anf. 42 JENS HOLM (V):

Förslaget är formulerat som en förordning, så det är en detaljlagstiftning som träder i kraft hos medlemsstaterna, utan ändringar. Vi i Vänsterpartiet har tidigare lyft upp att vi tycker att det hade varit bättre

med ett direktiv som ger Sverige och medlemsstaterna lite mer manöverutrymme att anpassa så att det funkar i linje med våra nationella förutsättningar.

2021/22:41
25 maj

Jag skulle vilja veta om regeringen har lyft upp möjligheten att omvandla förordningen till ett direktiv. Den första frågan är förstås ifall regeringen anser att det hade varit bättre med ett direktiv än en förordning och om regeringen i så fall har lyft upp detta och kommer att fortsätta att driva det.

Anf. 43 Statssekreterare PER CALLENBERG:

Ordförande! Jag börjar med Åsa Coenraads fråga. Jag kan bara bekräfta att vi fortsätter att driva möjligheten för bland andra rättsvårdande myndigheter att vidta åtgärder. Som vi ser det säkerställer ordförandeskapets kompromissförslag i flera delar att förslaget inte negativt påverkar nationella myndigheters förmåga att bedriva en effektiv brottsbekämpning eller arbetet med nationell säkerhet. AI är i dag ett viktigt verktyg för dessa ändamål, och möjligheten till undantag för viss användning av till exempel biometrisk identifiering kvarstår. Vi är nöjda med detta så långt.

När det gäller Jens Holms fråga har vi inte drivit i våra diskussioner med kommissionen att det ska göras om till ett direktiv. Vår bedömning är att det är rimligare att göra en förordning. Det kan göra att det blir en bättre, harmoniserad tillämpning i hela Europa.

Anf. 44 ORDFÖRANDEN:

Vi noterar och tackar för informationen.

Vi går över till dagordningspunkt 11, Förordningen om ändring av förordningen om en ram för europeisk digital identitet. Det är också en informationspunkt.

Anf. 45 Statssekreterare PER CALLENBERG:

Ordförande! Ordförandeskapet väntas informera om sin lägesrapport om förhandlingen om kommissionens förslag till ändring av EU:s förordning om elektronisk identifiering, även kallat eIDAS 2. Det pågår just nu ett intensivt tekniskt arbete för att förbereda för en "pilot" om den digitala plånboken med målsättningen att möjliggöra bland annat digitala körkort, digitala läkemedelsrecept och digitala examensbevis, som ska kunna ingå i den digitala identitetsplånboken.

Det franska ordförandeskapet har tagit fram två kompromissförslag som nu diskuteras bland medlemsstaterna. Även här avser regeringen att notera lägesrapporten.

Anf. 46 ORDFÖRANDEN:

Vi noterar och tackar för informationen.

Vi går över till dagordningspunkt 12, Förordningen om harmoniserade regler för skälig åtkomst till och användning av data (dataakten). Det är också en informationspunkt.

Anf. 47 Statssekreterare PER CALLENBERG:

Ordförande! Dataakten har nu behandlats i en första omgång i rådsarbetsgruppen, med frågor och förtydliganden. I maj hålls tre

workshoppar under ordförandeskapets ledning. Vi kan konstatera att vi fortfarande är inne i ett tidigt skede av förslagets behandling, och vid rådmötet förväntas ordförandeskapet informera om arbetet så här långt.

Anf. 48 ORDFÖRANDEN:

Vi noterar och tackar för informationen.

Vi går över till Icke lagstiftande verksamhet och dagordningspunkt 13, Den digitala och den gröna omställningen. Det är en diskussionspunkt.

Anf. 49 Statssekreterare PER CALLENBERG:

Ordförande! Vid rådmötet kommer en riktlinjedebatt om grön och digital omställning att hållas. Som stöd för debatten ställer ordförandeskapet två frågor om hur man på europeisk nivå kan fastställa metoder för att mäta det miljömässiga avtrycket från digitaliseringen samt vilka konkreta målsättningar EU bör ha till 2030 och vilka åtgärder som bör prioriteras på europeisk nivå.

Regeringen anser att säkra digitala lösningar kan främja den gröna omställningen, bland annat genom lösningar för energieffektivisering och materialkonsumtion, smartare användning av resurser, spårbarhet för produkter, automation, återvinning och återbruk, samt även ge upphov till nya och resurseffektiva affärsmodeller. EU ska vara världsledande på att ta till vara de möjligheter som den digitala och den gröna omställningen medför, och EU:s politik ska svara mot de utmaningar som unionen står inför.

Regeringen anser att frågan om hur klimatsmarta digitaliseringsåtgärder kan identifieras behöver diskuteras vidare inom EU. Bra metoder för mätning och uppföljning av digitaliseringens miljö- och klimatavtryck behövs. Regeringen anser också att digital teknik, datahantering och plattformar som stöder spårbarhet för exempelvis råvaror är viktiga för att åstadkomma hållbara värdekedjor för den gröna och digitala omställningen. De gemensamma europeiska dataområden – data spaces – som förutses i EU:s datastrategi kan bli viktiga verktyg vid utvecklingen av en hållbar digital ekonomi.

Regeringen vill även lyfta upp betydelsen av forskning och innovation samt att internationell handel och en väl fungerande inre marknad tillvaratar digitaliseringens möjligheter. Gynnsamma villkor för investeringar och incitament för företag som investerar i forskning och innovation är viktiga förutsättningar för att främja en grön och digital omställning. Regleringar på EU-nivå bör därför i första hand vara teknikneutrala och ge utrymme för aktörer att utveckla och anpassa säkra lösningar efter sociala och klimat- och miljömässiga förutsättningar som är hållbara även på längre sikt.

Anf. 50 ÅSA COENRAADS (M):

Herr ordförande! Tack, statssekreteraren, för dragningen!

Den gröna och digitala omställningen är viktig, både nu och inför framtiden. Det är också viktigt att Sverige är tydligt med vad vi vill och vilka våra klimatambitioner är för att höja nivån inom Europeiska unionen. Min korta och enkla fråga är: Kommer ministern själv att delta under rådmötet?

Anf. 51 Statssekreterare PER CALLENBERG:
Ordförande! Det korta och enkla svaret är nej, statsrådet kommer inte att delta på rådsmötet.

2021/22:41
25 maj

Anf. 52 ORDFÖRANDEN:
Jag konstaterar att det finns stöd för regeringens här redovisade inriktning.
Vi går över till dagordningspunkt 14, Övriga frågor. Önskar statssekreteraren kommentera något där?

Anf. 53 Statssekreterare PER CALLENBERG:
Ordförande! Nej, det har gått ut information. Jag är förstås beredd att svara på frågor.

Anf. 54 ORDFÖRANDEN:
Vi tackar för och noterar informationen.
Vi önskar statssekreteraren lycka till på kommande rådsmöte och tackar för närvaron vid dagens EU-nämndssammanträde. Vi tillönskar en förhoppningsvis solig helg.

§ 4 Transport-, telekommunikations- och energifrågor
Infrastrukturminister Tomas Eneroth

Återrapport från möte i Europeiska unionens råd för transport, telekommunikation och energi den 9 december 2021

Återrapport från informellt ministermöte den 21–22 februari 2022

Återrapport från informellt videomöte den 8 april 2022

Information och samråd inför möte i Europeiska unionens råd för transport, telekommunikation- och energi den 2 juni 2022

Anf. 55 ORDFÖRANDEN:

Vi hälsar infrastrukturministern med medarbetare välkomna till dagens EU-nämndssammanträde.

Anf. 56 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Det är trevligt att vara här.

Först har vi återrapporterna. De är utsända, men ni har kanske särskilda frågor. Det är en ganska lång process som vi nu har haft med TTE-rådet i december, det informella mötet, videomötet med transportministrarna samt ett extra möte med anledning av Rysslands invasion av Ukraina, där för övrigt också Ukrainas transportminister närvarade. Jag står till förfogande för frågor om det är något särskilt med anledning av rapporterna.

Anf. 57 ORDFÖRANDEN:

Vi noterar och tackar för informationen.

Vi går över till dagordningspunkt 3, Förordningen om säkerställande av lika villkor för hållbar luftfart (initiativet ReFuelEU Aviation). Jag tycker att det låter jättecoolt. Det är ett beslutsärende.

Anf. 58 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ordförande! Det är alldeles rätt. Inom ramen för Fit for 55-paketet finns de mest fantastiska förkortningar. Detta handlar om flygområdet, ReFuelEU Aviation, och framför allt om flygbränsle och hur vi ska se till att det är lika villkor för hållbart flyg. Detta är som sagt en del i Fit for 55-paketet, som vi nu förhandlar fram i hög takt. Ambitionen är att klara av en hel del redan under det franska ordförandeskapet, men mycket tyder på att vi också kan få ta hand om en del av processerna under det svenska ordförandeskapet.

Ordförandeskapet siktar på att få en allmän inriktning. Förhandlingar har pågått, både i rådsarbetsgrupp och i Coreper. Diskussionen har framför allt handlat om ambitionsnivån, om möjligheterna för medlemsstaterna att gå längre, vilket bland andra Sverige vill, om vilka biobränslen som ska klassas som hållbara flygbränslen men också om konkurrenssituationen i förhållande till tredjeland.

Som ni vet har regeringens utgångspunkt i förhandlingsarbetet varit att få ett regelverk som har hög klimatnytta och att på ett kostnadseffektivt sätt bidra till uppsatta mål som dessutom ska vara administrativt enkla att hantera för alla berörda aktörer. Vi vill att ambitionsnivån ska höjas på EU-nivå genom att höja kraven på inblandning av hållbart flygbränsle, alternativt genom att de medlemsstater som har höga klimatambitioner,

som tack och lov blir allt fler, ska kunna gå längre än EU-kraven. Här har flera steg tagits i rätt riktning, men vi anser fortfarande att begränsningarna skulle kunna minskas.

2021/22:41
25 maj

Regeringen vill att alla bränslen som bedöms som hållbara enligt förnybarhetsdirektivet ska kunna användas för att uppfylla kraven för inblandning i flygbränsle. Här har vi inte fått fullt gehör under förhandlingarna. Därför kommer regeringen, efter att ha återupprepat sin ståndpunkt, att acceptera att biobränslen som baseras på livsmedels- och fodergrödor inte godkänns som hållbart flygbränsle i ReFuelEU Aviation. Motsvarande diskussion kommer att gälla bränsle för den marina sektorn. I båda fallen ska vi veta att vi i princip inte har någon sådan produktion i Sverige i dag, men det har ändå varit en principiell ståndpunkt från svensk sida att hålla fast vid förnybarhetsdirektivet.

Avslutningsvis hade regeringen synpunkter på systemet med sanktionsavgifter. Det handlar om att intäkter från straffavgifter inte skulle öronmärkas för den så kallade Invest EU Green Transition Investment Facility. Här har vi fått gehör för vår ståndpunkt, och därför föreslås nu att intäkter från sanktionsavgifterna ska tillfalla medlemsstaterna.

Så ordförandeskapet kommer på rådsmötet den 2 juni att presentera ett förslag till allmän inriktning, och trots att vi inte är helt nöjda bedömer vi ändå att förslaget överlag är ett steg i rätt riktning. Det är viktigt att komma vidare med processen och godkänna förslaget, och det var också trafikutskottets uppfattning när jag var där.

Anf. 59 MARTIN KINNUNEN (SD):

Från Sverigedemokraternas sida har vi ingen annan åsikt vad gäller att godkänna den allmänna inriktningen.

Dock vill vi påpeka att det här om lika villkor är viktigt. Vi ser inte att exempelvis svensk industri ska få väsentligt andra villkor för transporterna än andra länder. Vi ser det alltså inte som väldigt viktigt att vissa länder ska kunna gå före. Det blir inte hållbart.

Vi vill också påpeka att utmaningarna på det här området är enorma, och inriktningen för såväl sjöfart som vägtransporter och flyget kommer att påverka varandra. Man bör därför ha i åtanke att man kan tvingas justera de här nivåerna framgent om man inte ska få en ohållbar situation när det gäller pris och utbud på marknaden.

Anf. 60 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Det är helt rätt att det gäller att bevaka hur frågan utvecklas. Men när det gäller att ha högre klimatambitioner ska vi komma ihåg att här är faktiskt också flygets företrädare lite kluvna. Väldigt många av flygets aktörer säger nu att vi borde kunna gå längre för att konkurrera med ett hållbart flyg. Om vi från svensk sida, lite i förlängningen, har en ökad andel biobränslen i Sverige, eller för delen så småningom elektrifierat flyg, så kan det öka svenskt flygs konkurrenskraft.

Det som har varit fallet tidigare, att låga klimatambitioner innebär något slags marknadsfördel, är alltså inte givet. Tvärtom kan det faktiskt komma att bli en fördel, och det är så vi resonerar från svensk sida: Att vara tydligare med introduktion av biobränsle och att påskynda satsningen på till exempel elektrifieringen av flyget kan till och med öka förutsättningarna för och tilltron till flyget.

Vi får bevaka det, och det återstår naturligtvis att se hur långt vi kommer.

Anf. 61 ORDFÖRANDEN:

För EU-nämnden var det där ett exemplariskt sätt att göra ett kompletterande mervärde till utskicket, så nu känner ni till vad det handlar om.

Med dessa ord vill jag säga att det finns stöd för regeringens här redovisade ståndpunkt.

Vi går in på dagordningspunkt 4, Förordningen om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen och om upphävande av direktiv 2014/94/EU. Detta är också ett beslutsärende.

Jag sa som jag gjorde för att jag alltid inleder sammanträdena med att man ska tänka på kompletterande mervärde, alltså att man ska fylla på med ytterligare information under pågående EU-nämndssammanträde.

Anf. 62 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Ordförande! Jag uppskattar det sista; jag tror att det är viktigt. Jag vill ändå säga att vi hade en väldigt bra diskussion i trafikutskottet som också redde ut en del oklarheter. Den diskussion vi hade där underlättade både för regeringen och riksdagen, så det var vällovligt.

Det här gäller AFIR, alltså förordningen om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen. Även här siktar ordförandeskapet på att få en allmän inriktning.

Vi har precis som på övriga punkter verkat för att få ett regelverk som ger hög klimatnytta och på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till uppsatta klimatmål. I detta ingår att utbyggnaden av laddinfrastruktur inom EU sker i sådan takt att det inte blir ett hinder för elektrifieringen inom transportsektorn.

Vi välkomnar därför att det i förslaget till allmän inriktning finns bindande mål för medlemsstaterna att bygga ut publik laddinfrastruktur för såväl lätta som tunga fordon i hela EU och särskilt med fokus på TEN-T-nätverket. Det här är viktigt, och det är också positivt för transportsektorns klimatomställning.

Samtidigt finns nu en flexibilitet i förslaget – det har vi haft en diskussion om i trafikutskottet – som gör att distanskrav och effektkrav kan anpassas längs vägar med låga trafikflöden, till exempel i norra Sverige.

Regeringen välkomnar också att förslaget innebär att det nu blir enklare att betala, att priset blir tydligare när man behöver ladda sin elbil under en resa och likaså att det ställs krav på att hamnar och flygplatser i TEN-T-nätverket också ska erbjuda elanslutning till angörande fartyg som ligger till kaj och dessutom till parkerade flygplan.

Regeringen bedömer att Sverige kan godkänna den allmänna inriktningen.

Anf. 63 MARIA FERM (MP):

Jag vill anmäla en avvikande ståndpunkt.

Miljöpartiet anser att regeringen bör verka för att förslaget till förordning inte ska ställa krav på tillhandahållande av infrastruktur för flytande naturgas, särskilt vad gäller den tunga vägtrafiken.

Flytande naturgas är en fossil energikälla, och även om tanknings-

infrastrukturen skulle kunna användas för flytande biogas är tillgången på sådan gas i Europa låg. Att ställa krav på tillhandahållande av tankningsinfrastruktur för flytande naturgas leder därför inte till den nödvändiga omställning som krävs mot ett nollutsläppssamhälle.

2021/22:41
25 maj

Anf. 64 ORDFÖRANDEN:

Tack, Maria Ferm, för att du förtydligade den avvikande ståndpunkten så att EU-nämnden fick den till del!

Anf. 65 JENS HOLM (V):

Vi hade också en avvikande ståndpunkt i trafikutskottet. Men jag vill först höra vad ministern svarar just om naturgasen, som ju är fossilgas.

Jag tänker till exempel på det som står i artikel 8 och artikel 11 i det här förslaget, för där åläggs faktiskt medlemsländerna att bygga ut infrastrukturen för just naturgas. Det är väldigt olyckligt om vi ska behöva installera sådant i Sverige när det är en energikälla som vi inte vill ha.

Jag undrar därför vad ministern gör för bedömning av innehållet i AFIR. Kommer vi att tvingas att bygga ut laddpumpar för fossilgas?

Anf. 66 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Ordförande! Tack för frågorna! Jag delar synpunkten. Sverige har också försökt att mota undan naturgasen under förhandlingar i flera år och i många olika sammanhang. Vi är också tydliga med att detta är ett övergångsbränsle, och det har vi fått kommissionen att acceptera.

I det här fallet gäller kraven fram till år 2025, och de är dessutom villkorade med att det ska finnas en efterfrågan på naturgas. Jag tror därför att vi har kommit så pass långt man kan tänka sig. För svensk del handlar det inte om att bygga ut infrastruktur för naturgas men däremot att säkra att vi har förutsättningar för biogas till exempel, för att inte tala om vätgas så småningom. Det är dock en lite annan typ av infrastruktur.

Sveriges position är alltså väl känd, och jag kommer också att markera detta vid något tillfälle under ministerrådsmötet så att alla känner till den positionen.

Anf. 67 JENS HOLM (V):

Jag tycker att det var ett bra förtydligande av ministern. Jättebra att ministern tar ton mot naturgasen!

Jag står fortsatt bakom vår avvikande ståndpunkt, och den är gemensam med Miljöpartiet från trafikutskottet – tror jag i alla fall. Det Maria sa var väldigt bra, så vi tycker också så.

Anf. 68 ORDFÖRANDEN:

Vi konstaterar att den är gemensam. Det är gott att ni kan samarbeta på det positiva sättet! Man sparar lite tid om man skriver ihop något gemensamt.

Jag konstaterar att det finns stöd för regeringens här redovisade ståndpunkt, med en gemensam avvikande ståndpunkt från Vänsterpartiet och Miljöpartiet.

Vi går in på dagordningspunkt 5, Förordningen om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Det är en diskussionspunkt.

Anf. 69 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Ordförande! Som sagt, väldigt många kommun- och regionpolitiker känner väl till TEN-T. Det här är då grundlagen för TEN-T, höll jag på att säga. Sedan kommer andra tillfällen när man pratar om exakt vilka sträckor som ska ingå. Här är väldigt många kommuner och regioner engagerade och känner till det. Det är dock inte aktuellt i det här sammanhanget, utan här är det själva grundstrukturen för TEN-T-nätverket.

Kommissionen har presenterat ett förslag till reviderad TEN-T-förordning. Det har jag redogjort för i trafikutskottet. Med den reviderade förordningen vill kommissionen utveckla ett TEN-T-nätverk som är tillförlitligt, heltäckande och håller hög kvalitet.

Det franska ordförandeskapet har kommit en bra bit på väg i förhandlingarna och i vissa delavsnitt faktiskt presenterat nya kompromissförslag. Förhandlingsarbetet ska nu tas över av det inkommande tjeckiska ordförandeskapet.

På rådsmötet får vi en lägesrapport om hur förhandlingsarbetet går. Vi kommer också att hålla en riktlinjedebatt, där jag kommer att utgå från de ståndpunkter som vi tidigare redovisat i fakta-PM och i överläggningar med utskottet.

Det handlar om att det TEN-T-nätverk vi har i dag har fungerat bra. Vår utgångspunkt är att revideringen snarare bör handla om mindre anpassningar och förbättringar än att göra större förändringar. Dessutom tycker regeringen att det är viktigt att det ska vara tydligt att det är medlemsstaterna som ansvarar för att ta fram nationella transportinfrastrukturplaner utifrån nationella mål med prioriteringar och finansieringsmöjligheter men samtidigt med utgångspunkten att det ska vara möjligt att bidra till utveckling av det gemensamma TEN-T-nätverket.

Det är vår ståndpunkt.

Anf. 70 ORDFÖRANDEN:

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

Vi går till dagordningspunkt 6, Översyn av direktivet om ett ramverk för införande av intelligenta transportsystem (ITS). Det här är ett beslutsärende.

Anf. 71 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Ordförande! För den som inte är familjära med ITS handlar ITS i huvudsak om att bilar och fordon ska kunna tala med varandra, kommunicera och utbyta information. Då förstår ni att det är en fråga som både rör fordonen, big data, hur vi hanterar cybersäkerhet och liknande.

Här avser rådet att ta en allmän inriktning gällande förslaget till reviderat direktiv för intelligenta transportsystem på väg men också mot andra trafikslag. Jag har redogjort för detta i trafikutskottet den 29 mars under en överläggning.

Digitaliseringen är ju en viktig del för att få ett bättre fungerande transportsystem som både är hållbart och som kan vara uppkopplat. Exempel på områden som kommer att gynnas av ökade datautbyten är exempelvis mobilitet som tjänst, Mobility as a Service, för er som känner till det. Det är trafiksäkerhet, det är trafikledning, det är uppkopplad och automatiserad mobilitet.

Förhandlingarna i rådsarbetsgruppen har resulterat i ett förslag till allmän inriktning som ger medlemsstaterna betydande inflytande och flexibilitet på en rad punkter. Exempelvis kommer det här att innebära att geografisk omfattning och tid för genomförandet fastställs steg för steg i samråd med medlemsstaterna. Kommissionens mandat vid akuta kriser förtydligas och begränsas nu ordentligt till tjänster där det finns antagna specifikationer.

Vidare har hanteringen av persondata tydliggjorts med referenser bland annat till GDPR. Likaså har referenser till bestämmelser om teknikneutralitet i den elektroniska kommunikationskoden lagts till.

Vi tycker att förslaget innebär att vi nu tar nya steg i arbetet med att nå uppkopplad mobilitet. Regeringen bedömer att ordförandeskapets förslag till allmän inriktning är väl avvägt och tillgodoser Sveriges intressen. Därför kommer vi att verka för att vi antar förslaget den 2 juni.

Vi har även haft dialog med branschen under den här tiden, och Bil Sweden, eller Mobility Sweden som det nu heter, ställer sig också bakom detta och tycker att det är ett väl fungerande arbete där Sverige ligger i framkant.

Anf. 72 ORDFÖRANDEN:

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

Punkt 7, Förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport, FuelEU Maritime. Det här är också ett beslutsärende.

Vad coolt – det låter nästan lite som ett rockband!

Anf. 73 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Lite rockkänsla kanske vi kommer att få under Fit for 55. Men det får bli mogenrock här.

FuelEU Maritime handlar om att fokusera på förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport. Förslaget är en del i Fit for 55.

Också här är tanken att få ett förslag på allmän inriktning till rådsmötet. Det har behandlats i rådsarbetsgruppen för sjöfart under både hösten och våren, och vi har haft diskussioner i Coreper och även på TTE-rådet i december.

Framför allt har diskussionen handlat om vilka fartyg det är som ska omfattas så att vi är klara med det, vilka bränslen som ska få användas och framför allt det föreslagna systemet med sanktionsavgifter.

Precis som innan – ni känner igen formuleringen – har regeringen verkat för att vi ska få ett regelverk med hög klimatnytta som på ett kostnadseffektivt sätt bidrar till uppsatta klimatmål och som är administrativt enkelt att kunna genomföra för berörda aktörer.

Vi vill att ambitionsnivån i förordningarna ska höjas, dels genom att kraven på utsläppsminskningarna skärps, dels genom att fartyg med

bruttodräktighet större än 400 omfattas. För att detta ska vara möjligt krävs dock en ändring av den så kallade MRV-förordningen, och därför har regeringen valt att verka för att sänka fartygsgränsen vid ett senare tillfälle.

Vi hade en diskussion på trafikutskottets möte om detta, och jag vill förtydliga att gränsen nu är fartyg med en bruttodräktighet på 5 000. Det innebär att man omfattar ungefär 90 procent av utsläppen inom EU som nu inkluderas. Huvuddelen av fartygen med stora utsläpp är alltså i den klassen, men vi vill ju ändå gå vidare ned till 400. Det faktum att vi nu inkluderar 90 procent av utsläppen gör att vi ändå kan acceptera förslaget i det här sammanhanget.

Sedan ville regeringen att alla bränslen som bedöms hållbara enligt förnybarhetsdirektivet skulle kunna användas för att uppfylla kravet på utsläppsminskningar. Här har vi inte fått gehör. Precis som när det gäller ReFuelEU Aviation har vi fått acceptera att biobränslen som baseras på livsmedels- och fodergrödor inte godkänns för utsläppsminskningarna i ReFuelEU Maritime. Det innebär inte att biogas baserad på avfall från sådana grödor utesluts. Det är viktigt att säga det. Eftersom i princip all biogas som produceras i landet i dag i Sverige baseras på avfall kommer vi i huvudsak inte att beröras av detta.

Regeringen anser att det är olyckligt att fokus även läggs på naturgas för att minska utsläpp av växthusgaser. Det riskerar att man bygger sig fast i ett beroende av fossilt bränsle. Därför är vår utgångspunkt, och det har också EU sagt, att detta är ett övergångsbränsle som ska fasas ut. Det är beklagligt att vi inte har fått gehör för denna ståndpunkt, men regeringen anser ändå att förslaget är ett litet steg i rätt riktning, och det är viktigt att komma vidare i processen.

Avslutningsvis: Det finns enligt regeringen ett antal oklarheter när det gäller systemet med sanktionsavgifter som innebär att certifikat kan erhållas genom betalning av en avgift. Det handlar dels om kontrollörens roll och om att slå vakt om rättssäkerheten i systemet, dels om att intäkter från straffavgifter inte ska öronmärkas till i detta fall innovationsfonden. Här har regeringens ståndpunkter fått gehör, och det innebär att beslut om sanktionsavgift nu ska fattas av behörig myndighet på området. Det kan dessutom överklagas. När det gäller intäkterna från sanktionsavgifterna ska de nu tillfalla medlemsstaterna och inte innovationsfonden.

Överlag anser regeringen att förslaget är ett steg i rätt riktning och bedömer därför att förslaget till allmän inriktning kan godkännas.

Anf. 74 JENS HOLM (V):

Jag vill säga att vår avvikande ståndpunkt som vi presenterade i trafikutskottet ligger fast. Jag tycker att ministern sa många bra saker, så min konkreta fråga till ministern är om han kommer att lyfta exempelvis att naturgasen inte borde finnas med i det här systemet och kritisera det faktum att EU säger att det här är en övergångslösning när det finns en uppenbar risk att det blir en permanent lösning, särskilt när man bygger ut infrastrukturen kring detta så mycket.

Sedan kan det låta som att det är bra att det är 90 procent av utsläppen som omfattas av det här. Jag såg själv den siffran i EU-förslaget, men jag vet att den är ifrågasatt av miljörorelsen. Ministern kan dubbelkolla det eller höra med miljörorelsen eller andra aktörer om det verkligen är så mycket av utsläppen som omfattas.

Likväl är det bra att regeringen vill sänka kravet kraftigt, men vi i Vänsterpartiet tycker inte att man kan vänta till revisionen 2028. Det här borde gå att driva igenom redan nu.

Vår avvikande ståndpunkt ligger alltså fast.

2021/22:41
25 maj

Anf. 75 MAGNUS EK (C):

Vi kan egentligen hoppa över min fråga, för den gällde just biogasen, och där var ministern föredömligt tydlig med att det här inte får diskvalificeras som bränsle. Jag delar för övrigt också regeringens åsikt att det är synd att EU vill diskvalificera andra svenska biobränslen. Det hade varit välkommet om så inte var fallet.

Anf. 76 ÅSA COENRAADS (M):

Ordförande! Tack, statsrådet, för dragningen!

Vi hade en ganska uttömmande diskussion om detta i trafikutskottet, så vi behöver inte upprepa den. Men jag vill ändå poängtera att det är viktigt att vi fortsätter att arbeta för en teknikneutralitet och att vi inte snedvrider marknaden gällande bränslen samtidigt som vi håller uppe de höga ambitionsnivåerna från kommissionen så att gränsvärdena inte sänks.

Jag skulle vilja höra lite om hur ministern ser på just teknikneutraliteten och hur regeringen arbetar för att få in detta i kommissionens förslag.

Anf. 77 MARIA FERM (MP):

Vi vill ansluta oss till Vänsterpartiets avvikande ståndpunkt.

Anf. 78 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ordförande! Tack till frågeställarna för kloka synpunkter och tack till Jens Holm för berömmet!

Självklart kommer jag att lyfta frågan om naturgasen. Jag tycker att det är en viktig ståndpunkt som vi har haft under lång tid från svensk sida. Vi är pådrivande i omställningen inom EU och försöker hävda, vilket jag tycker att vi kan göra med allt bättre trovärdighet, att det dessutom är lönsamt och bra för Sverige men också för EU som stärker sin konkurrenskraft om vi ställer om snabbare.

När det gäller frågan om bruttodräktighet, som nu är ett begrepp som vi allihop kan, kommer jag naturligtvis att upprepa också argumenten för att vi ska sänka bruttodräktigheten. Naturligtvis gäller det att hitta rätt tillfälle för att ta rätt strid, men i det här fallet är det påverkat av ett annat direktiv, och då är det lättare att ta diskussionen i det sammanhanget.

Tack också till Magnus Ek för bifallet! Jag känner att det var bra att jag förtydligade detta – det var lite oklart på trafikutskottets möte – så att vi lugnar biogasproducenterna i Sverige.

Till Åsa Coenraads kan jag säga att vi alltid lyfter fram teknikneutraliteten. Vi har våra egna erfarenheter i Sverige från tider när vi lyfte fram särskilda bränslen. Alla kommer ihåg etanolhistorien, och den var inte lyckad. Låt oss nu se till att inte EU gör samma sak. Vi måste vara teknikneutrala, för vi vet inte heller riktigt vilka vägval vi kommer att göra – tydligast är det kanske inom sjöfarten – och då är det viktigt att vi är teknikneutrala.

Däremot påskyndar vi elektrifieringen väldigt mycket nu. Jag vill ändå säga det. Det är nödvändigt. Jag höll på att säga att det är än mer nödvändigt givet det säkerhetspolitiska läget att vi ser till att göra Sverige och Europa oberoende av fossila bränslen, inte minst fossila bränslen från öst.

Anf. 79 ORDFÖRANDEN:

Jag konstaterar att det finns stöd för regeringens här redovisade ståndpunkt med en gemensam avvikande ståndpunkt från Vänsterpartiet och Miljöpartiet.

Vi går in på dagordningspunkt 8, Direktivet om ändring av direktiv 2003/25 om införande av förbättrade stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg. Jag tror att det är roll on roll off eller någonting sådant som det betyder. Ni som jobbar i trafikutskottet kan det här mycket bättre än jag. Det här är ett beslutsärende.

Anf. 80 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Herr ordförande! Ordföranden var inne förut på rock and roll, och här kommer roll on och roll off i alla fall – ro-ro-fartyg – så vet ni det.

Kommissionen har presenterat ett förslag på ändring av direktiven om stabilitetskrav för ro-ro-passagerarfartyg. Huvudsyftet är att minska komplexiteten och den tekniska administrativa bördan när det gäller kraven på skadestabilitet. Det här syftar också till att så långt som möjligt kunna säkerställa att man har en överensstämmelse med uppdaterade internationella normer för skadestabilitet som överenskommelse inom IMO för passagerarfartyg.

Vi välkomnar revideringen av direktivet så att det nu anpassas till det globala regelverk som vi har och att sjösäkerheten därmed förstärks. Vi föreslår att Sverige ska godkänna förslaget till allmän inriktning.

Anf. 81 ORDFÖRANDEN:

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

Vi går in på dagordningspunkt 9, Övriga frågor. Är det någonting där som statsrådet önskar kommentera?

Anf. 82 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Inte mer än att ni har sett vilka övriga frågor jag står till förfogande att svara på om det skulle vara någonting.

Det jag tror blir intressant är det tjeckiska ordförandeskapets agenda. Jag vill påminna EU-nämnden om att det snart är Sveriges tur att vara ordförande. Jag förutsätter och vet att ni är väl förtrogna med detta. Hur vi nu under det franska ordförandeskapet lyckas med en del processer är jätteviktigt, för sedan blir det tufft för det tjeckiska ordförandeskapet att se vad som kan slutföras. Men vi måste nu vara beredda – och det gäller faktiskt alla i det här rummet – att sedan, under det svenska ordförandeskapet, bära flera av de delar som rör inte minst Fit for 55.

Vi vet inte vilken regering vi kommer att ha, och jag förutsätter att alla här beredda att då hjälpa till och se till att Sverige tar ordförandeskapet och slutför processerna inom Fit for 55. Mot den bakgrunden är det väldigt

intressant att se hur tjeckerna nu tänker lägga upp sitt arbetsprogram. Jag tycker för egen del att det kommer att vara den mest intressanta punkten.

2021/22:41
25 maj

Anf. 83 ORDFÖRANDEN:

Vi tackar för och noterar informationen. Vi önskar statsrådet lycka till på kommande rådsmöte och tillönskar statsrådet med medarbetare en förhoppningsvis solig och trevlig helg. Tack för i dag!

Anf. 84 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Tack detsamma och ha en trevlig Kristi himmelfärdshelg!

Innehållsförteckning

§ 1 Utrikes frågor – handel

.....	1
Anf. 1 ORDFÖRANDEN.....	1
Anf. 2 Statsrådet ANNA HALLBERG (S)	1
Anf. 3 ORDFÖRANDEN.....	1
Anf. 4 Statsrådet ANNA HALLBERG (S)	2
Anf. 5 HANS ROTHENBERG (M).....	3
Anf. 6 JENS HOLM (V)	3
Anf. 7 Statsrådet ANNA HALLBERG (S)	4
Anf. 8 ORDFÖRANDEN.....	5
Anf. 9 Statsrådet ANNA HALLBERG (S)	5
Anf. 10 HANS ROTHENBERG (M).....	6
Anf. 11 MAGNUS EK (C).....	6
Anf. 12 Statsrådet ANNA HALLBERG (S)	7
Anf. 13 ORDFÖRANDEN.....	7
Anf. 14 Statsrådet ANNA HALLBERG (S)	7
Anf. 15 HANS ROTHENBERG (M).....	8
Anf. 16 BENGT ELIASSON (L)	8
Anf. 17 LUDVIG ASPLING (SD).....	9
Anf. 18 Statsrådet ANNA HALLBERG (S)	9
Anf. 19 ORDFÖRANDEN.....	10
Anf. 20 Statsrådet ANNA HALLBERG (S)	10
Anf. 21 ORDFÖRANDEN.....	10

§ 2 Allmänna frågor – sammanhållning

.....	11
Anf. 22 ORDFÖRANDEN.....	11
Anf. 23 Statssekreterare OSKAR MAGNUSSON.....	11
Anf. 24 ORDFÖRANDEN.....	11
Anf. 25 Statssekreterare OSKAR MAGNUSSON.....	11
Anf. 26 LUDVIG ASPLING (SD).....	12
Anf. 27 MAGNUS EK (C).....	13
Anf. 28 ORDFÖRANDEN.....	13
Anf. 29 Statssekreterare OSKAR MAGNUSSON.....	13
Anf. 30 ORDFÖRANDEN.....	14
Anf. 31 Statssekreterare OSKAR MAGNUSSON.....	14
Anf. 32 ORDFÖRANDEN.....	14
Anf. 33 Statssekreterare OSKAR MAGNUSSON.....	15
Anf. 34 ORDFÖRANDEN.....	15
Anf. 35 Statssekreterare OSKAR MAGNUSSON.....	15
Anf. 36 ORDFÖRANDEN.....	15

§ 3 Transport-, telekommunikations- och energifrågor

.....	16
Anf. 37 ORDFÖRANDEN.....	16
Anf. 38 Statssekreterare PER CALLENBERG.....	16
Anf. 39 ORDFÖRANDEN.....	16
Anf. 40 Statssekreterare PER CALLENBERG.....	16
Anf. 41 ÅSA COENRAADS (M)	16
Anf. 42 JENS HOLM (V)	16

Anf. 43	Statssekreterare PER CALLENBERG.....	17	2021/22:41
Anf. 44	ORDFÖRANDEN.....	17	25 maj
Anf. 45	Statssekreterare PER CALLENBERG.....	17	
Anf. 46	ORDFÖRANDEN.....	17	
Anf. 47	Statssekreterare PER CALLENBERG.....	18	
Anf. 48	ORDFÖRANDEN.....	18	
Anf. 49	Statssekreterare PER CALLENBERG.....	18	
Anf. 50	ÅSA COENRAADS (M)	18	
Anf. 51	Statssekreterare PER CALLENBERG.....	19	
Anf. 52	ORDFÖRANDEN.....	19	
Anf. 53	Statssekreterare PER CALLENBERG.....	19	
Anf. 54	ORDFÖRANDEN.....	19	

§ 4 Transport-, telekommunikations- och energifrågor

		20
Anf. 55	ORDFÖRANDEN.....	20
Anf. 56	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	20
Anf. 57	ORDFÖRANDEN.....	20
Anf. 58	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	20
Anf. 59	MARTIN KINNUNEN (SD)	2
Anf. 60	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	21
Anf. 61	ORDFÖRANDEN.....	22
Anf. 62	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	22
Anf. 63	MARIA FERM (MP)	22
Anf. 64	ORDFÖRANDEN.....	23
Anf. 65	JENS HOLM (V)	23
Anf. 66	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	23
Anf. 67	JENS HOLM (V)	23
Anf. 68	ORDFÖRANDEN.....	23
Anf. 69	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	24
Anf. 70	ORDFÖRANDEN.....	24
Anf. 71	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	24
Anf. 72	ORDFÖRANDEN.....	25
Anf. 73	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	25
Anf. 74	JENS HOLM (V)	26
Anf. 75	MAGNUS EK (C).....	27
Anf. 76	ÅSA COENRAADS (M)	27
Anf. 77	MARIA FERM (MP)	27
Anf. 78	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	27
Anf. 79	ORDFÖRANDEN.....	28
Anf. 80	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	28
Anf. 81	ORDFÖRANDEN.....	28
Anf. 82	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	28
Anf. 83	ORDFÖRANDEN.....	29
Anf. 84	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	29