

Tisdagen den 17 november

Kl. 13.00–15.55
18.00–19.41

§ 1 Meddelande om frågestund

Tredje vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 19 november kl. 14.00*.

§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövningar

Tredje vice talmannen anmälde att utdrag ur följande protokoll i ärenden om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in:
prot. 2020/21:8 för torsdagen den 12 november från skatteutskottet och
prot. 2020/21:12 för torsdagen den 12 november från miljö- och jordbruksutskottet.

§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer

Följande skrivelser hade kommit in:

Interpellation 2020/21:106

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:106 Flyttning av båtar och skrotbåtar
av Johan Hultberg (M)

Frågan kommer att besvaras fredagen den 11 december. Statsrådet har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 13 november 2020

Miljödepartementet
Isabella Lövin (MP)

Enligt uppdrag
Egon Abresparr
Expeditionschef

Prot. 2020/21:36
17 november

Interpellation 2020/21:120

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:120 Sveriges säkerhetspolitiska linje
av Pål Jonson (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 27 november 2020.

Skälet till dröjsmålet är resor samt tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 13 november 2020

Utrikesdepartementet

Ann Linde (S)

Enligt uppdrag

Lena Nordström

Tf. expeditionschef

Interpellation 2020/21:122

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:122 Valfusk i Venezuela
av Kerstin Lundgren (C)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 27 november 2020.

Skälet till dröjsmålet är resor samt tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 13 november 2020

Utrikesdepartementet

Ann Linde (S)

Enligt uppdrag

Lena Nordström

Tf. expeditionschef

Interpellation 2020/21:132

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:132 Regeringens agerande kring skatteflykt
av Tony Haddou (V)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 4 december 2020.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 13 november 2020

Finansdepartementet

Magdalena Andersson (S)

Enligt uppdrag

Johan Ndure

Departementsråd

Interpellation 2020/21:137

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:137 Det utökade blyförbudet i EU
av Marlène Lund Kopparklint (M)

Frågan kommer att besvaras fredagen den 11 december.

Statsrådet har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 16 november 2020

Miljödepartementet
Isabella Lövin (MP)
Enligt uppdrag
Egon Abresparr
Expeditionschef

Prot. 2020/21:36
17 november

Interpellation 2020/21:140

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:140 Blyförbud
av Sten Bergheden (M)

Frågan kommer att besvaras fredagen den 11 december.

Statsrådet har inte möjlighet att besvara interpellationen inom anvisad tid på grund av redan inbokade engagemang.

Stockholm den 16 november 2020

Miljödepartementet
Isabella Lövin (MP)
Enligt uppdrag
Egon Abresparr
Expeditionschef

§ 4 Anmälan om faktapromemoria

Tredje vice talmannen anmälde att följande faktapromemoria om förslag från Europeiska kommissionen hade kommit in och överlämnats till utskott:

2020/21:FPM31 Beredskap inför covid-19: vaccinationsstrategier och vaccinsatser *COM(2020) 680* till socialutskottet

§ 5 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Konstitutionsutskottets betänkanden

2020/21:KU8 Sekretess för uppgifter om statliga tjänstepensionsförmåner

2020/21:KU13 Uppföljning av riksdagens arbete under coronapandemin

Justitieutskottets betänkanden

2020/21:JuU7 Ändrade bestämmelser om fotografier och fingeravtryck i SIS II-regelverket

2020/21:JuU9 Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om ömsesidigt erkännande av beslut om frysning och beslut om förverkande

2020/21:JuU3 Ett förstärkt medarbetarskydd för polisanställda

2020/21:JuU6 Utvidgade möjligheter att förvandla obetalda böter till fängelse

Prot. 2020/21:36
17 november

Finansutskottets betänkanden
2020/21:FiU6 Redovisning av AP-fondernas verksamhet t.o.m. 2019
2020/21:FiU8 Stärkt konsumentskydd på inlåningsmarknaden

Utrikesutskottets betänkande
2020/21:UU8 Förenta nationerna m.m.

Socialutskottets betänkanden
2020/21:SoU2 Inriktningen för en nära och tillgänglig vård – en primärvårdsreform
2020/21:SoU3 Redovisning av fördelning av medel från Allmänna arvsfonden under budgetåret 2019

*Svar på
interpellationer*

§ 6 Svar på interpellation 2020/21:111 om stöd till företagare med enskild firma

Anf. 1 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Elisabeth Svantesson har frågat finansministern om ministern och regeringen kommer att börja arbeta mer skyndsamt så att vi inte i onödan förlorar jobb och företag. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Fru talman! Regeringen har på mycket kort tid tagit fram en rad åtgärder för att hjälpa landets företag att överbrygga den kris som den pågående pandemin har inneburit för många av dessa. Som exempel kan nämnas stöd för korttidspermittering, omställningsstöd för fasta kostnader, ett särskilt hyresstöd för utsatta branscher, tillfälligt sänkta arbetsgivaravgifter och egenavgifter, ökad avsättning till periodiseringsfond, ökat statligt ansvar för sjuklönekostnader, anstånd med skattebetalningar och utökade lånemöjligheter och kreditgarantier. De allra flesta av dessa kan också sökas av enskilda näringsidkare.

Den 10 september 2020 överlämnade regeringen en proposition med extra ändringsbudget till riksdagen med förslag om att avsätta 3 ½ miljard kronor för ett särskilt omsättningsstöd riktat specifikt till enskilda näringsidkare. Den 23 september 2020 beslutade riksdagen att anvisa dessa medel för stödet.

Regeringen har därefter skyndsamt tagit fram en promemoria med en förordning som reglerar de närmare förutsättningarna för stödet. Promemorian har remitterats och därefter beretts i Regeringskansliet så snabbt som möjligt.

Förordningen om omsättningsstöd till enskilda näringsidkare beslutades av regeringen den 5 november och trädde i kraft den 9 november 2020. Sedan den 10 november 2020 går det att ansöka om stöd, och länsstyrelserna står redo att handlägga inkommande ansökningar.

Fru talman! Jag delar därmed inte Elisabeth Svantessons uppfattning att regeringen inte har arbetat skyndsamt med att få åtgärder på plats för att hjälpa landets företag att överbrygga de ekonomiska konsekvenserna av denna pågående, eländiga pandemi.

Anf. 2 ELISABETH SVANTESSON (M):

Fru talman! Det tog nio månader innan enskilda näringsidkare ens kunde söka krisstöd. Det vill näringsministern och regeringen kalla skyndsamt. Jag kallar det oerhört långsamt.

Fru talman! Detta år har varit en prövande tid. Först och främst givetvis på ett mänskligt plan eftersom många har varit sjuka, drabbats och förlorat nära och kära. Men det har också varit prövande för ekonomin, såväl för den svenska som för många företagens.

Under våren var vi moderater tydliga med vad vi tyckte borde göras för att rädda jobb och företag och pressa tillbaka arbetslöshet. Vi lade fram förslag efter förslag, och i många fall mötte regeringen också upp dem, vilket var mycket glädjande. I riksdagen behandlades dessa förslag skyndsamt, vilket var viktigt för att rädda just jobb och företag.

Vad hände i ekonomin i våras? Utbudet minskade kraftigt. I mars och april hade många företag och industrier det tufft. De fick inte komponenter från andra delar av världen och personal var hemma med olika symtom. Även efterfrågan bromsades kraftigt upp. Vi betedde oss inte som vanligt på grund av de tydliga restriktionerna, och det var helt rätt. Problemet var bara att alla företag i dessa branscher, stora som små, drabbades mycket hårt av dessa restriktioner.

Fru talman! En stor del av landets företagare är enskilda näringsidkare. De är till exempel frisörer, taxichaufförer, ljudtekniker eller massörer. De jobbar i branscher med mycket kontakt med människor, och denna kontakt har självfallet bromsats upp på grund av smittspridningen. När nu de nya restriktionerna kommer på plats kommer de att få det ännu tuffare.

Många av dessa företagare är som sagt enskilda näringsidkare. De har valt att driva sitt företag så. I sitt svar säger näringsministern att enskilda näringsidkare kan ta del av de flesta av de stöd som regeringen har kommit fram med. Men det stämmer inte. Det allra största och viktigaste stödet, korttidspermittering, kan de inte ta del av.

De kunde i de allra flesta fall inte heller ta del av omställningsstödet som kom i våras. Det skulle täcka upp för fasta kostnader, som i deras fall är lönen. Men lön fick inte anges som fast kostnad, och därmed kunde de inte ta del av stödet.

Sänkta arbetsgivaravgifter och egenavgifter kan de ju bara ta del av om de har några intäkter.

Fru talman! Jag har pratat med många av dem, och de allra flesta har inte kunnat ta del av dessa stöd.

Det var därför som vi moderater tidigt i våras tog detta initiativ och drev på. Till slut fick vi med hela riksdagen på att vara tydlig mot regeringen, näringsministern och finansministern: Ni måste komma tillbaka med ett stöd till de enskilda näringsidkarna.

Detta var i juni. När vi kom tillbaka hit i augusti hade inget hänt. Regeringen gick på en lång sommaresemester och lämnade dessa småföretag i sticket.

Låt mig än en gång fråga näringsministern: Tycker näringsministern att regeringen, näringsministern och finansministern har hanterat denna viktiga fråga för alla enskilda näringsidkare skyndsamt?

Anf. 3 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Dessa nio månader har för många säkert känts som en evighet. Det är nog många som knappt kommer ihåg hur det var innan pandemin slog till, med allt vad det har inneburit. Att det är en svår situation för dem som har drabbats och lider av smittan och för de alltför många som har mist nära och kära förstår vi alla.

Därutöver är det precis som Elisabeth Svantesson säger: Det blev en mycket stor påfrestning på ekonomi och sysselsättning.

Mot denna bakgrund vidtog regeringen skyndsamt ett stort antal åtgärder. Summerar vi dessa direkta stöd och kredit- och lånegarantier sjösatte vi det största stödprogrammet någonsin. Vi gjorde detta så skyndsamt vi kunde av den enkla anledningen att hastigheten var viktig. Vi gjorde det dessutom under mycket osäkra förhållanden.

Med facit i hand kan man alltid säga ”så här var det”, men när vi var mitt uppe i det kunde nog varken Moderaternas Elisabeth Svantesson eller någon annan se exakt hur detta skulle utvecklas.

Jag skulle säga att Regeringskansliet och regeringen har jobbat skyndsamt. Jag uppskattar också att vi i många stycken har haft en bra dialog och ett bra samarbete med riksdagens partier. Så ska det vara tycker jag. Under sådana väldigt svåra omständigheter som dessa, som vi är långt ifrån att komma ur, borde man hålla sig för god för att försöka ta partipolitiska poäng och i stället samarbeta för landets väl och ve. Utöver att begränsa smittan och rädda människoliv har vi haft som prioritering att mildra effekterna på företagande och sysselsättning i vårt land.

Fru talman! Man får nog i kriser som denna alltid vara ödmjuk och säga att man jobbar på och gör sitt bästa. När man inte har färdiga system, vilket varken vi eller något annat land, tror jag, har haft för att mildra effekterna på just jobb och företagande, får man jobba med de verktyg man har. Vi har sjösatt ett stort antal olika stöd. Jag upprepar dem: korttidspermittering, omställningsstöd, hyresstöd, tillfälligt sänkta arbetsgivaravgifter, utökad avsättning för periodiseringsfond, staten tar över sjuklönekostnader och anstånd med skattebetalningar. Därutöver finns utökade lånemöjligheter och kreditgarantier. Inalles, Elisabeth Svantesson, talar vi om närmare 700 miljarder av skattebetalarnas pengar som vi har använt för att försöka mildra krisen och dess effekt på jobb och sysselsättning.

Till den som nu tittar kan jag säga att vi kommer att fortsätta. I en djup och bred kris som denna behöver vi stå tillsammans. Vi behöver hjälpas åt för att försöka ta oss ur detta så bra det bara går.

Det är precis som Elisabeth Svantesson sa. Det är klart att vi under och efter sommaren också har jobbat och kommer att fortsätta jobba för att försöka se till att det så långt det är möjligt rädda företag och därmed jobb i vårt land. Det ingår i oppositionens roll – jag har själv suttit i opposition i åtta år – att säga att det alltid är för sent och för lite. Men jag skulle önska att man i denna svåra situation kunde höja sig lite till och jobba tillsammans med oss så att vi kan ta oss ur det här eländiga läget.

Anf. 4 ELISABETH SVANTESSON (M):

Fru talman! Är det något som oppositionen, inklusive Moderaterna, gjorde i våras var det just att arbeta tillsammans. Vi har lagt fram konstruktiva förslag. Finansutskottet – ibland alla åtta partier – justerat och förbättrat regeringens förslag. Vi har verkligen varit konstruktiva.

Det är inte att ta partipolitiska poäng om man konstaterar att en stor grupp företagare, som vi länge har ropat till er om, inte har fått stöd. Det är inte att ta partipolitiska poäng om man poängterar att mammor och pappor har belånat hus och hem. Andra har gått i konkurs. Jag har haft många samtal under krisen, fru talman, med företagare och andra som har det väldigt tufft. Jag fick höra av en man att han nu bor i husvagn för att han har gått i personlig konkurs.

Många har haft en otroligt tuff resa. Jag kommer att göra allt jag kan för att alla de företag som i grunden är livskraftiga men som har drabbats hårt då de nu mer eller mindre har fått näringsförbud kommer att få det stöd som jag tycker att de har rätt till. Vi måste ha dessa branscher även efter krisen.

Det går inte att komma ifrån att det tog nio månader innan man ens kunde söka detta stöd. Vi har lyft upp frågan under många månader utan att få gehör. Det dröjde ända tills jag och Moderaterna hotade med att vi skulle ta tag i det här i finansutskottet och lägga fram förslaget där; jag tycker dock alltid att det är bättre om Regeringskansliet jobbar fram förslagen. Då satte regeringen till slut fart. Det här är att vara en konstruktiv opposition och att vara en blåslampa i baken på regeringen, som i detta fall och vid just detta stöd jobbade alldeles för långsamt.

Fru talman! Jag vill säga något kort om vilka de personer är som har fått vänta länge. Det är som jag sa mammor och pappor. Det är hårt arbetande människor som har valt att driva sitt arbete som enskild firma. Det är lönearbetet som är deras intäktskälla. Alla de mycket bra stöd som näringsministern alldeles nyss räknade upp är bra för andra företag men inte för just denna grupp. Jag hoppas därför att regeringen ska koppla en tydligare ekonomisk strategi till pandemin när nu krisen, smittspridningen och pandemin fortsätter. Det får inte dröja så här länge.

När nu nya restriktioner kom i går, vilka jag helt står bakom, måste man vara snabb på fötterna och se till att inte ännu fler företag går omkull så att vi får en ännu högre arbetslöshet. Det vore så onödigt. Vi har en riksdag med åtta partier. I grund och botten vill ju alla pressa tillbaka arbetslösheten och rädda företag. Det är fullt möjligt. Använd oss till det!

Häromveckan presenterade regeringen och stödpartierna att de ska förlänga exempelvis omställningsstöd. Det är mycket bra. Jag förstår dock inte varför man dröjer till nästa år. Jag förstår heller inte varför man nu inte ser till att göra detta mer träffsäkert när så många drabbas. Men jag kan lova att vi moderater kommer att göra allt vi kan för att så snabbt som möjligt få igenom vartenda förslag som regeringen lägger på riksdagens bord för att rädda jobb och företag. Vi kanske till och med kan vara med och förbättra dem. Men pandemin drar ut på tiden – låt det inte gå för lång tid när det gäller förlängningarna och att rikta stöd dit där de bäst behövs. Det skulle Sverige inte ha råd med.

Anf. 5 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Det är alltid viktigt att vara ödmjuk, särskilt när man hamnar i en sådan här djup kris som kom med en väldig hastighet. Man måste jobba snabbt för att få saker och ting på plats. Det är bra att Elisabeth Svantesson nu kan tillerkänna regeringen viss förtjänst att vi snabbt fick ett stort antal insatser och stöd på plats. Det gjordes dessutom i en omfatt-

ning som vi i vårt land aldrig varit med om och förhoppningsvis aldrig mer behöver, men det kan man inte veta.

Det är viktigt att hålla sig till fakta, särskilt under tider som dessa när väldigt många är oroliga och osäkra och har drabbats som företagare eller för att man har blivit av med jobb som löntagare. Tyvärr har alldeles för många blivit det under krisen. Att hålla sig till fakta gäller inte bara regeringen utan även oppositionen. Många av de stöd som vi har räknat upp har man som enskild näringsidkare kunnat ta del av. Men som Elisabeth Svantesson säger har det i en del fall visat sig att man inte har den här typen av fasta kostnader. I andra fall är det annat som har gjort att man inte har haft lika stor nytta av dem. Det är mot denna bakgrund som vi har fortsatt jobba och har tagit fram omsättningsstödet för enskilda näringsidkare.

Elisabeth Svantesson talar om nio månader som om vi vore vid slutet av detta. Vi är nog båda medvetna om att det här eländet kommer att pågå under en längre tid. Mycket tyder på att ett vaccin kanske är det som till slut kommer att ta knäcken på smittan.

Vi kommer parallellt med detta att fortsätta jobba. Jag kan försäkra både dem som lyssnar och Elisabeth Svantesson om att vi för en kontinuerlig diskussion, samtal och dialog med företrädare för näringsliv och fackföreningar liksom även med enskilda näringsidkare. Jag har såklart hört många av dessa historier och träffat enskilda näringsidkare, sådana som jobbar med aktiebolag och löntagare. Jag har verkligen förståelse för att det är en väldigt tuff tid. Det är tufft för att vi för första gången på hundra år är med om en global pandemi. Vi ska göra vårt yttersta för att mildra effekterna.

Jag tror dock att det vore farligt om vi stod här som företrädare för regering eller opposition och försökte ge sken av att vi kommer att kunna åtgärda alla negativa effekter av krisen. Det kommer vi inte att kunna göra. Men vi ska göra vårt bästa med de stora resurser som vi som rikt land har. Resurserna är trots allt begränsade, och vi måste se till att använda dem på bästa möjliga sätt.

Parallellt med att vi har aviserat nya restriktioner för att smittan fortsätter att öka jobbar vi naturligtvis också med att se hur vi kan använda våra gemensamma pengar och skattebetalarnas pengar för att mildra effekterna på jobb och företagande. Jag hade önskat att inte ett enda företag behövde gå i konkurs på grund av pandemin. Jag hade önskat att inte en enda människa hade behövt bli av med sitt jobb.

Under våren var det alldeles för många företag som gick i konkurs av den här anledningen. En del gjorde det kanske för att de hade haft svårigheter redan innan och blev påskyndade av pandemin. Andra gjorde det direkt för att pandemin satte stopp för det sätt som de bedrev sin verksamhet och den affärsmodell de hade.

Fru talman! Tack vare många av de insatser som vi gjort har vi under hösten kunnat se att konkursvågen avstannat. Den har i varje fall inte varit särskilt mycket högre än tidigare normalår. Det betyder dock inte att vi har kommit ur det här. Tvärtom kommer vi att behöva fortsätta jobba.

Fru talman! Låt mig återigen få säga att jag tror att det finns tider för politisk debatt och att försöka ta partipolitiska poäng. Men jag tror att svenska folket liksom svenska företag och löntagare förväntar sig i den tid vi befinner oss i nu att vi jobbar tillsammans. Regeringen är fortsatt beredd att jobba tillsammans med riksdagen för att hitta bra lösningar.

Anf. 6 ELISABETH SVANTESSON (M):

Fru talman! Jag tror att Sveriges företagare räknar med att vi ska jobba tillsammans, men de räknar också med att ha en näringsminister som förstår deras villkor. Vi befinner oss i en kris just nu, och jag tänker fortsätta att påminna om att alla inte har fått de stöd som de borde ha fått och att en del av stöden har blivit tillkrånglade. Detta ser jag som min uppgift, för att rädda så många jobb och företag som möjligt.

Fru talman! Näringsministern talar om ödmjukhet. Då vore det på sin plats att konstatera att det har tagit långt tid med stöd för enskilda näringsidkare. Det är lite förvirrande, fru talman. Å ena sidan säger näringsministern och regeringen att man har kunnat ta del av de flesta av stöden. Detta är inte sant. Å andra sidan säger Baylan själv ibland, till exempel på Facebook häromveckan, att det har visat sig att små enskilda näringsidkare inte har kunnat dra nytta av regeringens åtgärder. Det var ett bra erkännande. Det är precis så det har varit – det tog nio månader innan man ens kunde söka stöden.

Jag hoppas – det är därför jag har denna debatt – att det inte ska gå så långt i det som vi behöver göra framöver, utan att det ska gå snabbt och att de små företagen inte ska hamna längst bak i kön. De är många. De anställer inte många – enskilda näringsidkare är helt ensamma – men de är viktiga och många. Jag hoppas att regering och riksdag tillsammans ska kunna se till att vi kan rädda så många jobb och företag som möjligt.

Självfallet kommer många att drabbas av arbetslöshet och konkurs. Det har de redan gjort, men vi måste göra allt vi kan för att livskraftiga företag och branscher, som nu mer eller mindre har näringsförbud, faktiskt överlever krisen. Det är därför jag har ställt interpellationen, och jag hoppas att näringsministern kan visa lite ödmjukhet i detta.

Anf. 7 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Ödmjukhet är lätt att kräva av andra, men som det står i Bibeln får man alltid titta på och ha en insikt om sina egna. Jag försöker verkligen ha en ödmjukhet inför att vi är i en svår situation. På samma sätt tror jag att man får ha en ödmjukhet inför att trots att vi är ett rikt land med stora resurser är dessa ändå begränsade. Vi får göra det bästa med de resurser vi har för att mildra effekterna på jobb och företagande i vårt land. Det försöker vi göra.

Jag sa tidigare att vi har sett att enskilda näringsidkare inte har kunnat söka vissa stöd och åtgärder, trots att dessa nominellt är möjliga att ta del av, därför att de ibland inte har fasta kostnader och ibland inte har några kunder. Då hjälper det inte, och det är därför vi har både skruvat och tagit fram nya stöd.

Fru talman! Det är klart att vi alltid ska ha politisk debatt. Det är en viktig del av den demokratiska modell vi har, och jag har full respekt för det. Likväl är vi i ett svårt läge. Det är klart att jag, om jag nu ville ha den typen av polemik, skulle kunna säga till Elisabeth Svantesson att hon i april sa att vi skulle pumpa ut 100 miljarder kronor per månad av skattebetalarnas pengar. I september kritiserade hon i stället regeringen för att vi föreslog att vi skulle ha ett budgetutrymme på 100 miljarder för ett helt år – det var alldeles för frivolt och slösaktigt. Nu står vi här i november, och då heter det att det är för lite och för sent.

Jag har full förståelse för att det är en viktig del av oppositionens roll att säga att regeringen gör alldeles för lite, alldeles för sent, och att oavsett vad regeringen föreslår borde det ha gjorts något annat. Jag förstår detta – under normala omständigheter, men nu är det inte det.

Jag kan för regeringens del säga att vi kommer att fortsätta att jobba, i tät dialog med företag, med fackföreningar och också med oppositionen för att försöka ta fram insatser för att mildra effekterna av ett elände som vi ännu är långt ifrån att ta oss ur.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2020/21:96 om tillgången till skyddsutrustning

Anf. 8 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Ann-Christine From Utterstedt har frågat mig om Sveriges beredskapslager och vilket ansvar jag anser att regeringen har för att tillse medborgarnas behov av skyddsmateriel i en samhällskris.

Jag vill inleda med att förklara den svenska krisberedskapen, som grundar sig i ansvarsprincipen. Ansvarsprincipen innebär att den som har ansvar för en verksamhet under normala förhållanden har motsvarande ansvar under kris- och krigssituationer.

I Sverige är det regionerna och kommunerna som är huvudmän för hälso- och sjukvården. Detta innebär bland annat att de ska planera sin hälso- och sjukvård med utgångspunkt i behovet av vård hos dem som omfattas av regionens ansvar men också planera så att katastrofmedicinsk beredskap upprätthålls. I detta ingår att huvudmännen ska planera så att hälso- och sjukvårdens försörjning av skyddsutrustning och förbrukningsmateriel tillgodoser det behov som kan uppstå vid allvarlig händelse.

Pandemins snabba förlopp innebar samtidigt att det fanns behov av samordnade nationella insatser. För att stötta regioner och kommuner och för att säkerställa det nationella behovet av skyddsutrustning tog regeringen därför flera snabba beslut. Regeringen beslutade i mars att ge Socialstyrelsen i uppdrag att på nationell nivå säkra tillgången till skyddsutrustning och medicinteknisk utrustning med mera. I uppdraget ingick också att på nationell nivå ansvara för fördelning respektive omfördelning mellan huvudmännen vid behov samt att myndigheten skulle ta initiativ till att det startades produktion av materiel inom Sverige.

Inom ramen för dessa uppdrag har Socialstyrelsen byggt upp ett nationellt beredskapslager innehållande skyddsutrustning och medicinteknisk utrustning med mera. Om det råder brist på skyddsutrustning i regioner och kommuner kan de således vända sig till Socialstyrelsen för att få stöd från detta lager till dess att deras ordinarie inköpskanaler åter fungerar.

Det är viktigt att förstå bakgrunden till att den svenska beredskapen ser ut som den gör. I början av 90-talet avvecklades stora delar av det civila försvaret i Sverige, vilket bland annat innebar att Sverige inte längre skulle ha nationella beredskapslager. Jag tror att vi är flera som i dag kan konstatera att det var ett misstag.

Redan innan pandemin bröt ut hade regeringen påbörjat arbetet med att stärka beredskapen. Detta är ett långsiktigt arbete – det tidigare civila för-

svaret växte fram under flera decennier. År 2015 fattades ett avgörande beslut om att återuppta totalförsvarsberedskapen.

En annat viktigt beslut för arbetet med att stärka Sveriges beredskap togs i augusti 2018, då regeringen tillsatte en utredning om hälso- och sjukvårdens beredskap inför och vid allvarliga händelser i fredstid och höjd beredskap. Utredningen ska bland annat se över nuvarande ordning för att säkerställa att det finns tillgång till läkemedel och annan hälso- och sjukvårdsmateriel vid allvarliga händelser i fredstid respektive under höjd beredskap. Detta ska göras med utgångspunkt i ansvarsprincipen, men utredningen ska pröva om det finns skäl att förtydliga regionernas, kommunernas, statens eller privata aktörers ansvar. Utredningen har under sommaren 2020 även fått ett tilläggsuppdrag att under den fortsatta utredningstiden ta hänsyn till erfarenheter från utbrottet av covid-19.

Utredningen ska i april 2021 lämna en delredovisning för de delar som avser försörjning av hälso- och sjukvårdsmateriel och läkemedel. Detta kommer vara ett viktigt underlag för regeringens arbete med att stärka den svenska beredskapen.

Anf. 9 ANN-CHRISTINE FROM UTTERSTEDT (SD):

Fru talman! Jag har ställt tre frågor till socialministern angående tillgången till skyddsutrustning. Det är viktiga och inte speciellt komplicerade frågor, och de lyder så här:

1. Stämmer det som ministern uttryckt i medier om att hon saknade en helhetsbild och en sammanfattning av Sveriges bristfälliga beredskapslager?
2. Vilket ansvar anser ministern att regeringen har för att tillse medborgarnas behov av skyddsmateriel i en samhällskris?
3. Har ministern för avsikt att snarast återuppbygga Sveriges beredskapslager till en nivå som är tillräcklig för att kunna skydda vår befolkning?

Trots de enkla frågorna uteblir de flesta av svaren. Fru talman! Min uppfattning är att socialministern inte riktigt vill svara tydligt på frågorna.

Vårt land genomgår den allvarligaste krisen i modern tid. Men regeringen vill uppenbarligen inte ta ansvar i sin dialog med medborgarna genom att exempelvis ge tydliga svar i debatter likt denna.

Det är därför förvånande men också mycket glädjande att socialministern i sitt svar i just denna debatt faktiskt konstaterar att det var ett misstag att ta bort de nationella beredskapslagren.

Regeringen med Hallengren i spetsen har annars skyllet allt på regionerna. Det ger lite dålig eftersmak när vi samtidigt får ta del av information om att det statliga lager som regioner gjorde sina beställningar från och som skulle vara en backup för regioner och kommuner i kris inte fanns. Exempelvis Region Uppsala vittnar om detta.

Min förhoppning är att Coronakommissionen kommer att visa var det felat. Tyvärr är deras arbete nu försenat, och en del rapporter dröjer, samtidigt som pandemin åter skördar nya offer. Misstagen får inte upprepas.

Fru talman! Förra gången jag hade en debatt med minister Hallengren beskyllde hon mig för att raljera i talarstolen. Det står givetvis ministern fritt att tycka så. Men jag hoppas att denna debatt kommer att hålla en

avsevärt högre nivå och faktiskt ge svar på ställda frågor. Det tycker jag att väljarna kan kräva av sina folkvalda i allmänhet och av regeringens företrädare i synnerhet.

Anf. 10 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! De undertoner som Ann-Christine From Utterstedt alltid har i alla interpellationsdebatter kan den som lyssnar själv höra.

Jag tycker faktiskt att det är anmärkningsvärt att Ann-Christine From Utterstedt i svaret inte alls utläser det precis det som är svar på åtminstone två av frågorna och som handlar om hur ansvarsprincipen ser ut. Det är definitivt inte oväsentligt att vara överens om den, framför allt inte för Sveriges riksdagsledamöter. Om Ann-Christine From Utterstedt har en annan uppfattning om hur ansvarsfördelningen ser ut i landet kan vi gärna ha en interpellationsdebatt om det. Men det är den situation som vi har.

Om regionerna är ansvariga för hälso- och sjukvård tycker jag inte att det på något sätt handlar om att någon lägger skulden på en annan, utan var och en har ett ansvar. Jag tror att det är väldigt viktigt i krislägen, och inte minst i en pandemisituation, att man vet vem som är ansvarig för vad. Utöver det behöver man samarbeta och samverka och på alla sätt hjälpas åt. Men att flytta ansvaret mitt under kriser tror jag kanske inte är det mest framgångsrika. Jag tror att det är mycket komplicerat och att var och en, som sagt var, behöver veta sin roll.

Ann-Christine From Utterstedt får gärna upprepa det hon sa, eftersom jag inte riktigt uppfattade vilken typ av backup som Socialstyrelsen var men inte fungerade som. I början av pandemin hade Socialstyrelsen inte byggt upp nationella lager. Det var inte deras uppgift. Men den 16 mars fick de regeringens uppdrag att just bygga upp ett nationellt lager för att kunna ersätta och komplettera de inköp som kommuner och regioner har gjort sedan tidigare och som inte räckte till. De stängda gränserna skapade enorma problem för oss alla, och naturligtvis till syvende och sist för dem som var i behov av skyddsmateriel, respiratorer, läkemedel eller vad det nu var som man lade beslag på i andra länder trots att beställningen kanske var gjord från kommuner, regioner eller staten i Sverige.

Till alla som lyssnar på en sådan här debatt vill jag gärna säga att det är ett helt annat läge när det gäller skyddsmateriel. Att Socialstyrelsen har haft ett nationellt uppdrag att agera nationell inköpscentral sedan mitten av mars påverkar självklart situationen. Jag hoppas att det påverkar tryggheten hos dem som står mitt i verksamheten, oavsett om det sedan är äldreomsorg, LSS-verksamhet eller sjukvård i primärvård eller i slutenvård. Det hoppas jag verkligen att de känner. Jag är alldeles övertygad om att kommuner och regioner själva känner att de har en annan uthållighet. Men jag tror också att det är viktigt att veta att Socialstyrelsen har lager där man också kan få stöd.

Jag vill understryka att det inte handlar om att ersätta den beredskap som man ska ha lokalt och regionalt med ett nationellt lager. Som svar på frågan, om ministern avser att bygga upp ett beredskapslager, vill jag säga att det mitt under en pandemi, där skyddsmateriel fortfarande går åt och där det fortfarande är någonting som alla länder vill ha samtidigt, är det ingen enkel uppgift att bygga upp stora lager. Därför är det mycket viktigt att alla fortsätter att fullfölja sina upphandlingar och att göra sina uppköp. Men situationen är verkligen en annan.

Svaret på vilket ansvar som regeringen har är att regeringen har ett ansvar att på olika sätt bistå att myndigheter fullföljer sina roller. Men jag tycker också att jag i detta svar och i andra sammanhang, inte bara i denna kammare, har beskrivit hur regeringen har gett uppdrag till myndigheter, uppdrag som de tidigare aldrig har haft. Jag tror att det har varit viktigt, och vi kommer inte att dra oss för att vidta denna typ av åtgärder också framöver.

När det gäller helhetsbilden och hur mycket materiel som finns i varenda kommun, i varenda region och på Socialstyrelsen sitter var och en på denna uppgift – vad man har i sin kommun, vad har man i sin region och vad Socialstyrelsen har. Men länsstyrelserna fick ett viktigt uppdrag, nämligen att samordna för Socialstyrelsens stöd hur skyddsmaterielstillgången var i respektive kommun. Där satt man inte själv på kunskapen. Det tror jag att var och en har en bättre kunskap om i dag.

Anf. 11 ANN-CHRISTINE FROM UTTERSTEDT (SD):

Fru talman! Den artikel som jag hänvisade till kan jag mejla till ministern, så att hon kan ta del av den och så att hon vet vad jag talar om.

Vi kan konstatera att Sverige enligt Socialstyrelsen hade en god krisberedskap under pandemins initiala utbredning i landet. Det var vad man uttryckte. Vi har sett facit på detta påstående, och det stämde faktiskt inte alls. Tvärtom var vår beredskap riktigt usel, och det tycker jag att ministern själv har varit inne på i sitt anförande. Hon har talat om att vi måste bygga upp lager och så vidare under tidens gång. Det har vi gemensamt tagit olika beslut om i utskottet och i kammaren.

Att ministern, som den politiskt högst ansvariga, saknade denna samlade bild som vi just har talat om har hon tidigare uttryckt i en intervju i medierna. Det är högst anmärkningsvärt att det är på det sättet. Även om det är olika huvudmän måste en minister i Sveriges regering ha helhetsbilden av hur det ser ut i landet. Jag tycker att allt annat är otänkbart.

Vi får väl tro det uttalande som beskriver socialministerns avsaknad av information och undermåligheten i hela hanteringen av befolkningens chans till skydd. Detta har fallerat. Vi får också gissa att Hallengren verkligen hade behövt ha denna samlade bild av Sveriges beredskap för att bättre kunna hantera en allvarlig kris likt denna.

En gång i tiden hade vi ett beredskapslager stort nog att kunna skydda var och en av medborgarna i civilsamhället i Sverige. År 2014 tog dock MSB ett beslut om att alla andningsskydd skulle eldas upp. Stora mängder skyddsmateriel kasserades utan att ersättas. Från att ha varit ett land förberett för kris blev vårt land oerhört sårbart, utan möjlighet att skydda medborgarna.

Under pandemins fortsatta spridning fick vår regering förlita sig på att köpa in adekvat skyddsutrustning från andra länder, vilket blev synnerligen problematiskt då delar av världen var i samma behov som vi. Och flera länder stängde ned sin export helt och hållet.

Vi kunde under pandemins början också konstatera att vårt grannland Finland hade någonting som Sverige saknade. De hade viljan att skydda sina medborgare, och de hade ett väl utbyggt beredskapslager. De hade förberett.

För detta visade dock bland andra ledande socialdemokrater inte någon som helst respekt. Tvärtom stod reflektion över vår egen förberedelse inte alls på agendan. Tvärtom kunde irritationen över att Finland inte delade med sig till oss av sitt välutbyggda beredskapslager inte döljas. Det föreslogs till och med att lagar skulle införas så att exempelvis Finland skulle tvingas att dela med sig till oss av sitt beredskapslager i stället för att skydda sin egen befolkning.

Fru talman! Det är ett högst anmärkningsvärt agerande av partier i regeringsställning som har slarvat med sitt eget uppdrag. Det är som att gå över till grannen och kräva att få tillgång till deras mat för att man själv har ätit upp sin mat och struntat i att köpa ny.

Anf. 12 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Jag noterar att Ann-Christine From Utterstedt följer alla kommentarer som jag har gett i olika medier under denna pandemi, och det är ganska många. Jag står för varenda en av dem. Ann-Christine From Utterstedt får mejla hur många artiklar hon vill.

Jag vill däremot verkligen tydliggöra och säga att man inte heller kan rycka dem ur sitt sammanhang. Det ska man vara försiktig med. Jag tycker också att man som riksdagsledamot ska anstränga sig för att försöka se, förstå och kommunicera helheten.

Jag antar att Ann-Christine From Utterstedt hänvisar till beredskapen i mitten av februari. I det läget rådde en situation där det handlade om att verkligen veta vem som har ansvar för vad, men varken jag eller Socialstyrelsen svarade på frågan om Sverige har skyddsmateriel så att det räcker för en pandemi om gränser stängs. Tvärtom kan Ann-Christine From Utterstedt leta upp alla de kommentarer där vi tidigt sa att vi var väldigt bekymrade över hur det såg ut. Kommuner och regioner signalerade redan att de inte hade den utrustning som krävdes. Man kan säga att man inte har velat lägga på hög. Man kan också beskriva det som att man har förberett sig för en kris, vilket är kommuners och regioners ansvar.

På 90-talet satt inte Ann-Christine From Utterstedts parti i Sveriges riksdag. Då bestämde vi oss gemensamt, och det var ingenting som behövde slås igenom. Jag skulle säga att det fanns en samsyn som handlade om att vi hade ett väldigt annorlunda läge, inte bara i Sverige utan även i vår omvärld. Vi konstaterade att vi skulle ha ett annat sätt att möta olika typer av kriser och krig – förknippat, skulle jag gissa, med hur Berlinmuren föll och hur kalla kriget antogs vara över. Det fanns en väldigt optimistisk syn på framtiden och på hur vårt säkerhetsläge såg ut. Detta betyder inte att man inte ville ha en beredskap, men man ville organisera den på ett annat sätt.

Jag säger inte att någon i dag, i går eller ens på 90-talet gjorde helt fel med den kunskap man då hade, men jag tycker att det är viktigt att vi utifrån de erfarenheter vi har lär av det. Det är också därför Socialstyrelsen har haft rollen att börja bygga upp lager. Kommande år avsätts 1 miljard för att börja bygga upp lager. Den civila beredskapen ska också öka kraftigt; det är en ambition som finns.

Jag tycker också att det är viktigt, i den mån vi har lyssnare som hör detta, att kommentera att man skulle elda upp skyddsmateriel. Jag tror inte att Ann-Christine From Utterstedt eller någon annan skulle vilja att vi hade skyddsmateriel som inte går att använda och som inte fyller sin funktion.

Tänk att låta en människa gå in i en situation där den upplever att den gör sitt jobb och att den har skyddsutrustning vetande att utrustningen inte fungerar – att den är för gammal och att bästföredatumet har gått ut. Att man inte hela tiden har fyllt på beror på att vi inte har ett beslut om ett nationellt beredskapslager.

Jag vill också understryka att vi i denna pandemi förstås hela tiden har att lära – kommuner emellan, regioner emellan och länder emellan. Det går alltid att ta det land som sticker ut i något avseende, till exempel Finland, som såvitt jag vet är det enda land som har väldigt stora beredskapslager. Inga andra länder sitter i den situationen. Jag har inte kunnat träffa mina kollegor på det sätt som jag i normala fall kan göra, men jag gissar att många länder funderar över hur de ska hantera detta och att man också på EU-nivå funderar över hur vi gemensamt kan bli bättre på att hantera kommande kriser.

I mitten av februari gick vi med i det som kallas Joint Procurement Agreement, vilket innebär att vi fick möjlighet att delta i EU-gemensamma upphandlingar. Alla EU-länder såg behovet av att göra upphandlingar eftersom de inte satt på stora lager. Man kan föra en lång ekonomisk-politisk diskussion om vad vi lägger pengar på. Är vi beredda att avsätta stora gemensamma resurser för till exempel lagerhållning framöver?

Anf. 13 ANN-CHRISTINE FROM UTTERSTEDT (SD):

Fru talman! Vi är fortfarande mitt uppe i en allvarlig samhällskris och drabbas olika hårt av pandemins följder varje dag. Så här långt kan vi konstatera att vårt lands styrande förtroendevalda under lång tid har gjort grova felprioriteringar som drivit oss långt bort från den självbevarelse-drift som behövs för överlevnad. Från att kunna skydda och försvara vår befolkning har andningsmasker eldats upp utan att ersättas med någonting nytt, och vi vet i dag inte ens till exempel hur stor vår befolkning är eller vilka som uppehåller sig i landet. Vi måste ta lärdom av de allvarliga misstag som har begåtts.

Ingen kunde förutse att ett allvarligt virus skulle spridas över världen just nu. Vad vi däremot hade kunnat förutse var att vi någon gång skulle kunna drabbas av en allvarlig samhällskris, och vi hade kunnat hålla landet väl rustat inför detta. Någon upprustning har tyvärr inte skett, utan tvärtom har regeringen förlitat sig på andra länders hjälp.

Fru talman! Jag förväntar mig faktiskt mer av Sveriges regering. Jag förväntar mig exempelvis att våra äldre och sköra kan erbjudas tillräckligt skydd vid samhällskriser. Jag förväntar mig framförhållning, planering och beredskap värd namnet. Kan inte regeringen erbjuda sin medborgare detta är samhällskontraktet brutet.

Den här pandemin har verkligen visat på Sveriges brister, exempelvis inom äldreomsorgen. Detta har vi diskuterat många gånger förut, och det finns all anledning att komma tillbaka till det. Det handlar till exempel om de allvarliga språkförbistringarna.

Anf. 14 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Tack, Ann-Christine From Utterstedt, för att det åtminstone i avslutningsanförandet finns med en passus om att vi fortfarande befinner oss mitt i en pandemi.

Jag har inte så stora förväntningar på att Ann-Christine From Utterstedt som sverigedemokrat i något sammanhang kommer att hylla en socialdemokratiskt ledd regering, så detta tar jag inte så hårt på. Däremot är det helt nödvändigt att vi fortsätter nu i ett läge då pandemin tar ny fart, inte bara i Sverige och i Europa utan även globalt. Även om ett vaccin är på ingående – låt oss verkligen hoppas det – vet vi alla att det inte löser de otroligt stora samhällsproblem som detta virus orsakar.

Jag tror att många har sett framför sig att det någon gång kan komma pandemier och kriser, men det som är specifikt för denna pandemi och som gör den till en kris som drabbar alla är det faktum att det handlar om avstånd och om att människor inte ska mötas. En annan gång kan det handla om ett virus som sprids via luften eller på något annat sätt. Detta innebär utmaningar; det har krävts en omställning av vårt samhälle och av vår omvärld som är helt unik. När vi tittar tillbaka på 2020 kommer ingen att kunna undgå de stora omställningar som skett. Mycket av detta kommer sannolikt också att leva kvar – inte minst ska vi lära av det inför kommande samhällskriser.

Jag vill avrunda med att säga att inget skyddsmateriel som man kan använda någonsin har eldats upp. Den utrustning som inte kan användas, där bästföredatumet har gått ut, ska vi inte låta någon möta covid-19 med. Däremot ska vi se till att personal i vård och omsorg har förutsättningar att göra sitt arbete, bland annat genom att vi alla ser till att smittspridningen minskar så att de får en hanterbar situation och så att vi inte hamnar där vi var i våras. Hälso- och sjukvården gjorde då fantastiska insatser.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2020/21:101 om vård vid förlossningspsykos

Anf. 15 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Robert Hannah har frågat mig

- vad regeringen tänker göra för att kvinnor som drabbas av förlossningspsykos eller grav förlossningsdepression inte ska få ordinarie psykiatrisk vård utan i stället få vård på särskilt inrättade ”mamma- och spädbarnsenheter”
- om regeringen tänker tillsätta en utredning för att kartlägga att kvinnor med förlossningspsykos och deras spädbarn får den vård de har rätt till
- vad regeringen gör för att Socialstyrelsen ska få i uppdrag att stödja regionerna i hur kvinnor med förlossningspsykos bör vårdas
- om regeringen har för avsikt att vidta särskilda åtgärder för att uppnå en nollvision för antalet kvinnor som går bort i suicid till följd av förlossningspsykos.

Att bli förälder och bilda familj ska vara en positiv del av livet. Vård i samband med barnafödande är så mycket mer än bara själva förlossningen. De blivande föderskorna ska kunna känna sig trygga både före, under och

efter förlossningen. Därför behöver vi ha en säker förlossningsvård i Sverige. Det handlar om kvinnors och nyfödda barns hälsa och trygghet.

Robert Hannah menar att hans frågor inte handlar om förlossningsvården eller regeringens satsningar på denna. Jag håller inte med – tvärtom är förlossningsvården och eftervården, liksom vården före förlossning, centrala för att upptäcka ohälsa och stötta föräldrar inför föräldraskapet. Vad gäller förlossningsvården finns det mycket som fungerar bra. Det finns dock vissa brister och omotiverade praxisskillnader i vården efter förlossning, och det gäller både inom och mellan regionerna. Det är brister och skillnader som vi inte kan acceptera. Särskilt behöver vården efter förlossningen förbättras, både på sjukhuset och efter hemgången. Det behövs också bättre stöd till utsatta grupper, såsom kvinnor med psykisk ohälsa. Där håller jag med Robert Hannah.

Som Robert Hannah säkert känner till är det regionerna som är ansvariga för merparten av hälso- och sjukvården, inklusive förlossningsvården, eftervården och vården vid psykisk ohälsa. Det är därmed upp till regionerna att besluta om hur vården ska organiseras på bästa sätt för att möta patienternas behov, i detta fall kvinnor med förlossningspsykos. Särskilda mamma- och spädbarnsenheter är ett sätt att organisera vården för att möta behoven hos nyförlösta kvinnor och deras spädbarn.

Regeringen har dock sett behov av nationella satsningar för att möta de utmaningar som finns i denna del av vården. Under åren 2015–2019 har regeringen därför avsatt totalt 5,1 miljarder kronor till förlossningsvården, inklusive eftervården, och till andra initiativ för att stärka vården för kvinnor.

Samtidigt som satsningarna har givit goda resultat – vårdkedjan har på många håll stärkts och samverkan mellan olika delar av vårdkedjan har förbättrats – återstår utmaningar som rör såväl arbetsmiljön som vårdens tillgänglighet, jämlikhet och kvalitet. Tillgängligheten till förlossningsvården behöver öka, kontinuiteten i vårdkedjan före, under och efter graviditet stärkas och vården efter förlossning utvecklas. Detta kommer att fortsätta vara ett fokusområde för regeringen under mandatperioden.

I budgetpropositionen för 2021 föreslår regeringen att satsningen på förlossningsvården och kvinnors hälsa ska öka med 500 miljoner kronor och omfatta 1,5 miljarder kronor 2021. Insatser på området ska bland annat omfatta nationella riktlinjer inom förlossningsvården. Riktlinjerna ska främja kontinuitet för kvinnan under graviditet, förlossning och eftervård. En sammanhållen vårdkedja med kontinuitet hela vägen ökar tryggheten. Det ger också ökade möjligheter till en kvalitativ eftervård där det blir enklare att fånga upp de mammor som lider av fysiska eller psykiska problem efter en förlossning.

Kartläggande, kunskapshöjande och uppföljande insatser inom området utgör också viktiga beståndsdelar i det fortsatta arbetet inom satsningen. För att nämna några sådana insatser arbetar Socialstyrelsen med att ta fram ett sammanhållet kunskapsunderlag för graviditet, förlossning och eftervård. I kunskapsstödet kommer ett antal områden att ingå, däribland psykisk ohälsa både under graviditet och efter förlossning. Statens beredning för medicinsk och social utvärdering, SBU, har även beslutat att starta ett projekt med syfte att kartlägga det vetenskapliga kunskapsläget avseende metoder för behandling av psykisk sjukdom efter graviditet.

Prot. 2020/21:36
17 november

Svar på
interpellationer

Frågan om psykisk hälsa och suicidprevention, som är högt prioriterad av regeringen, lyfts även fram i den överenskommelse mellan staten och Sveriges Kommuner och Regioner, SKR, som handlar om att stärka och utveckla arbetet med att främja psykisk hälsa och förebygga psykisk ohälsa och suicid. För 2020 avsätter regeringen totalt 2,2 miljarder kronor för insatser inom området. På fem år har den statliga satsningen på psykisk hälsa mer än fördubblats. Merparten av medlen fördelas till regioner och kommuner för att stärka deras arbete.

En annan viktig insats som regeringen har vidtagit under 2020 är att Socialstyrelsen och Folkhälsomyndigheten har fått i uppdrag att, tillsammans med ett tjugotal berörda myndigheter, regioner och Sveriges Kommuner och Regioner, inkomma med underlag inför en kommande nationell strategi inom området psykisk hälsa och suicidprevention. I uppdraget ingår att se över det nationella handlingsprogrammet för suicidprevention från 2008 och lämna förslag på hur insatserna inom området ska utvecklas framgent. Jag har för avsikt att avvakta den rapport som kommer att presenteras av myndigheterna innan jag tar ställning till hur frågan, inklusive eventuella nollvisioner, ska behandlas vidare.

Anf. 16 ROBERT HANNAH (L):

Fru talman! Tack, socialministern, för svaret!

Fru talman! Jag har varit riksdagsledamot i över sex års tid, och det här är första gången som jag debatterar en sjukvårdsfråga. Anledningen till det heter Emma.

Emma var den första släktingen i min mans familj som jag träffade, och det var för många år sedan nu. Hon var en snäll och familjeorienterad tjej som arbetade som undersköterska. Första gången jag träffade henne var hon höggravid med sitt första barn, och totalt fick hon fyra barn. Efter att hon fick sitt fjärde barn fick hon en förlossningspsykos. Och jag minns hur vi alla genast kände oss trygga när hon äntligen placerades i slutna psykiatrisk vård. Hela oron släppte i hela slakten. Äntligen en trygg plats för henne där hon skulle bli omhändertagen. Men det stämde tyvärr inte.

Kunskapen om förlossningspsykos fanns inte på den enheten, trots att det var i Stockholm, den största staden i Sverige. Hennes spädbarn plockades bort från henne. Möjligheten att bygga en relation till barnet förstördes. Helt uppenbart fick hon fel vård och fel insatser på den här enheten. Beslut och okunskap kostade henne livet och lämnade fyra barn ensamma med en ensamstående pappa.

Fru talman! Emmas familj tittar på den här debatten i dag, och jag tycker att de förtjänar ett svar på varför den svenska vården för kvinnor med förlossningspsykos är så bristfällig att Emma inte längre finns i livet.

Den stora bristen är egentligen avsaknaden av speciella enheter och därmed samlad specialistkunskap, en vård och en miljö som är anpassad just för de här mammorna och för spädbarnen. De generella psykiatriska enheterna i Stockholm kanske får dit ett par kvinnor per år som max. De sprids uppenbarligen ut på olika enheter; de kommer inte alla till samma enheter. Och det byts personal hela tiden. Det skapas då ingen erfarenhet eller specialistkunskap hos personalen över huvud taget. Då kan man ju fråga sig hur det är i mindre regioner i Sverige. Ministern är från Kalmar län. Hur många sådana fall finns det i Kalmar varje år, och vilken vård får de där? Kunskapen finns inte.

Det är bra att det görs en massa satsningar på förlossningsvården, som Lena Hallengren beskriver i sitt svar. Men det hjälper knappast de kvinnor som drabbas av förlossningspsykos, för de placeras ju på generella psykiatriska enheter som ligger utanför förlossningsvårdsbudgeten. De personer som är på de här platserna har alla möjliga både tillfälliga och bestående diagnoser. Det är extremt få fall med förlossningspsykos.

Fru talman! I länder som Storbritannien har man förstått problemet och skapat särskilda mamma- och spädbarnsenheter, där man låter mamman och barnet få hjälp att bygga en relation och får vård av både barnsjuksköterskor och psykiatrisk personal tillsammans.

Lena Hallengren menar att det är upp till regionerna att skapa specialenheter. Men att bara frånsäga sig ansvaret tycker jag är ansvarslöst. Detta kommer inte att hända utan att regeringen driver frågan. Socialstyrelsen behöver ta ett större ansvar i den här frågan. Det behöver pekas ut ett par sjukhus eller regioner som får ett nationellt ansvar för samtliga kvinnor med förlossningspsykos, precis som vi gör med andra sällsynta diagnoser och sjukdomar.

Det finns också en annan dimension här, och det är barnet. Barnkonventionen säger tydligt att barn har rätt att skapa en relation till sina föräldrar. Att plocka bort barnet från mamman och placera mamman på en generell psykiatrisk enhet i stället för på en mamma- och spädbarnsenhet är både tragiskt och fel, för barnet behöver sin mamma.

Fru talman! Detta är inte Socialdemokraternas eller Lena Hallengrens fel. Men nu är det de som styr, och det här problemet kan inte längre ignoreras. Det räcker inte att, som Lena Hallengren gör, bara hänvisa till regionerna, utan staten behöver ta ett större ansvar här och peka ut Socialstyrelsen, låta dem jobba hårdare med det här och förhoppningsvis föreslå mamma- och spädbarnsenheter.

Sedan har jag en sista fråga: Är Lena Hallengren beredd att träffa Emmas familj?

Anf. 17 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Fru talman! Först tänkte jag säga till Robert Hannah att det var på tiden att han debatterar och diskuterar hälso- och sjukvård i kammaren, för den berör oss alla. Men med tanke på ämnet hade jag förstås hoppats att vi inte hade behövt stå här i talarstolen. Det var en väldigt gripande berättelse. Låt oss återkomma till möjligheten att eventuellt träffa Emma när situationen ser annorlunda ut och man får resa.

Jag vill verkligen inte frånsäga mig något ansvar. Jag tar lite avstånd från det sättet att uttrycka sig när det handlar om att vi har regionala huvudmän, och de är inte delvis ansvariga. De är inte ansvariga till en viss gräns. De är inte bara ansvariga för kvinnor som har okomplicerade förlossningar, utan de har ansvaret för hela hälso- och sjukvården. De har också ansvar för den högspecialiserade vården, där man samordnar sig för att inte varje region ska ägna sig åt det som, precis som Robert Hannah beskriver, är unika och ovanligt förekommande diagnoser eller sjukdomstillstånd.

Sällsynt diagnos är någonting annat, men det är ju samma typ av situation, där en läkare, om så specialist, helt plötsligt möter ett tillstånd eller en person med en diagnos som man kanske aldrig har mött. Det måste för-

stås finnas nätverk och strukturer i hälso- och sjukvården för att man snabbt ska kunna få den kunskapen.

Av Robert Hannahs beskrivning av situationen förstår jag verkligen behovet och Robert Hannahs perspektiv. Men det går inte att säga att regionerna har ansvar bara för förlossningar som är okomplicerade. Det tillskjuts stora resurser, tack vare samarbetet mellan Liberalerna, Centerpartiet och regeringen. Här handlar det om att vi inte bara får se till förlossningssituationen och bemanningen på just förlossningsavdelningen, utan vi måste få hela vårdkedjan att fungera. Det är inte alltid man tänker så. Det är framför inte så länge man har tänkt så. Självklart ser barnmorskor och andra som arbetar med och möter gravida, födande och nyblivna mammor detta. Men samhället har inte på det sättet fokuserat på vårdkedjor, utan man tycker att en förlossning är ett särskilt tillfälle.

För en del blir det ett fantastiskt tillfälle. Under en tid därefter har man kontakt med barnhälsovården och har uppföljande besök. Men för en del är det naturligtvis helt andra behov som framkommer.

Jag vill understryka att SBU gör den här granskningen. Det är klart att Socialstyrelsen inte ska låta bli att titta på – det är en underdrift att säga det – väldigt allvarliga komplikationer, såsom förlossningspsykos. De drabbar tack och lov väldigt få svenska kvinnor, men de som drabbas måste ju få den vård de behöver. Man måste verkligen se hur man bäst kan erbjuda denna vård med de specialister som finns. Kan man inte göra det själv samarbetar man inom de sex sjukvårdsregioner vi i dag har i Sverige. Upplever man att de är för små kan det handla om högspecialiserad vård. Men jag skulle gissa att det snarare handlar om att man samarbetar och samverkar inom sjukvårdsregionerna.

Anf. 18 ROBERT HANNAH (L):

Herr ålderspresident! Vad gäller vårdkedjan är det precis så som Lena Hallengren beskriver det. I fallet med Emma ser man det tydligt, för förlossningspsykosen kom inte vid förlossningen utan senare. Det skedde en feldiagnostisering; en förlossningsdepression var egentligen en psykos. Det var feldiagnostisering hela vägen. Kunskapen fanns inte. Det fanns ingen koppling till sjukvården. Det skedde inga möten med barnsjuksköterskor utan enkom möten med psykiatriker. Jag tror att det är fallet för väldigt många av de här kvinnorna. Det är bra att vi jobbar med vårdkedjan, men jag tror att regeringen tydligare behöver lägga till förlossningspsykosdelen i vårdkedjetänkandet. Jag kan inte riktigt hitta att detta finns med någonstans, förutom i SBU-uppdraget.

Jag tror också att det behövs ett särskilt uppdrag till Socialstyrelsen. Jag är fullt medveten om att regionerna styr där. Jag tror att Socialstyrelsen behöver få ett tydligare mandat och ett tydligare uppdrag från regeringen att jobba med förlossningspsykosdelarna.

Man kan inte behandla det här som vilken medicinsk situation som helst. Det är en tillfällig psykiatrisk situation för kvinnan, men det finns också ett barn med i bilden. Vi har barnkonventionen, som gäller i det här landet sedan väldigt nyligen. I det här fallet plockade man helt enkelt bort kvinnan från hennes barn och lät inte barnet bygga en relation. Det står väldigt tydligt i barnkonventionen att barn ska ha rätt till sin förälder och till vård från sin förälder.

I flera andra länder, som Storbritannien, Belgien och Australien, har man sett det här. Man har inte inrättat mamma–baby-enheter bara för de kvinnors skull som har extrem förlossningsdepression och förlossningspsykos, utan man har också gjort det för barnens skull. Man gör det för att barnen ska kunna ha en koppling till sina föräldrar. Det räcker inte att sätta kvinnorna i vanliga psykiatriska enheter – inte för dem, men framför allt inte för barnen.

Jag skulle verkligen vilja se en tydligare koppling till Socialstyrelsen och ett tydligare uppdrag till dem att inkludera förlossningspsykos i suicidpreventionen. Det finns nu mycket pengar och en massa satsningar, men man måste haka på förlossningspsykoserna i den vårdkedja som man håller på och bygger upp. Jag hoppas och tror verkligen att socialministern kan förtydliga uppdragen till Socialstyrelsen, ha en dialog med regionerna och försöka bygga upp det här, för det är väldigt lyckat. Man har väldigt goda resultat i de länder där man har mamma–baby-enheter – för mammorna, men framför allt för barnen.

Anf. 19 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Herr ålderspresident! Jag tror egentligen inte att Robert Hannah behöver fler inlägg för att övertyga mig om vikten av frågan att alla människor i vårt land har rätt att få den vård de behöver när de behöver den. Naturligtvis ska det i akuta situationer inte i något fall handla om att man själv ska veta vart man ska vända sig och så vidare. Det talar vi många gånger om i sjukvårdsdebatten, och det blir väldigt uppenbart – vart man än vänder sig måste kunskapen finnas. Man måste komma rätt.

Som jag nämnde i mitt interpellationssvar har SBU ett uppdrag inom ramen för regleringsbrevet för i år. Man har beslutat att starta ett projekt med syftet att kartlägga det vetenskapliga kunskapsläget. Jag ska inte upprepa detta, men det handlar om att identifiera eventuella behov av fler primärstudier, fler systematiska översikter och så vidare. Jag säger detta därför att de ska komma med sitt underlag första kvartalet 2021. Det finns naturligtvis all anledning att särskilt se på hur underlaget ser ut, vilka brister det finns och hur vi kan gå vidare.

Jag hör att Robert Hannah talar om förlossningspsykos, men inte heller förlossningsdepressioner är så vanliga. Det finns förstås en bredd i det. Ett viktigt verktyg för vården är de nationella riktlinjer som tas fram av Socialstyrelsen och som innehåller rekommendationer om åtgärder för vård vid depressions- och ångestsyndrom. Under året kommer man på nytt att bedöma om kunskapsläget har förändrats för att se om riktlinjerna behöver uppdateras. Jag har inget datum klart för mig, men året är snart slut. Möjligen har man fått lite respit, vilket man har behövt få med en hel del av sina återrapporteringsuppdrag på grund av pandemin. Men jag kan lova Robert Hannah att jag ska hålla ögonen på detta.

Vi behöver följa frågan. Båda vi två, men även andra, som lyssnar på diskussionen, bör förstås ta upp frågan med våra regioner och i Sveriges Kommuner och Regioner-sammanhang. Jag är alldeles övertygad om att alla de som till vardags arbetar med vård, inte minst de som arbetar med och möter gravida kvinnor, jobbar inom förlossningsvård och möter nyblivna mammor, ser behovet av den sammanhållna vårdkedjan och av att man identifierar de kvinnor som har de största behoven.

Jag har fått läsa på lite grann inför den här interpellationsdebatten. När det gäller förlossningspsykos visade det sig att symtomen ofta uppkommer inom ett par tre dygn och vanligen gör det inom två veckor. Det finns även riskgrupper. Det finns förstås mycket som man bör ha ögonen på och känna till som arbetande i mödravården.

Vi har en del kartläggningar som är på gång och som man behöver följa upp. Men jag vill också ta tillfället i akt att rikta ett budskap till alla dem som arbetar inom hälso- och sjukvården och till dem som har huvudansvaret: Man måste ta med detta när man talar om högspecialiserad vård. Kanske är detta ett sådant område. Jag kan inte svara riktigt på hur de själva ser på de kriterierna, men klarar man inte av att göra det själv samarbetar man med andra. Det brukar vara en viktig princip och en ganska bra ledstjärna.

Anf. 20 ROBERT HANNAH (L):

Herr ålderspresident! Jag tackar Lena Hallengren för ett bra svar. Jag tror att vi kan samarbeta i den här frågan. För mig har det blivit en hjärtefråga. Jag kommer inte att ge mig förrän jag ser till att ingen ska få den typ av vård som Emma fick. Alla ska få komma till en institution där både mamman och barnet får den vård de behöver för att bli friska igen. Hade hon fått rätt vård hade hon nu jobbat i sjukvården här i Stockholm som undersköterska, hjälpt till under coronakrisen och gett allt hon kunnat. I stället har vi en situation med fyra barn, varav ett spädbarn, som har förlorat sin mamma.

Jag kommer inte att ge mig förrän det händer. Jag kommer att ge socialministern kontaktuppgifter till Emmas familj. De bor här i Stockholm, så det kan vara lätt att köra ett digitalt möte eller träffas. Vi kommer att återkomma. Jag kommer att komma tillbaka till kammaren och fortsätta diskutera. Nu har vi fått bra löften från socialministern, så jag tänker se till att vi jobbar vidare med frågan.

Anf. 21 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Herr ålderspresident! Jag vill tacka för en konstruktiv och fin interpellationsdebatt. Det är klart att ingen ska nekas rätt till vård. Jag utgår naturligtvis från att man gör en anmälan när man upplever att fel möjligen har begåtts. Det är en fråga inte bara om att utkräva ansvar, utan också om att se till att åtgärda eventuella brister för att undvika systemfel och så vidare; det ska inte hända igen. Det är inte bara så att man inte ska få fel vård, utan man får inte nekas den rätta vården.

Jag vill också fånga det som Robert Hannah sa i ett tidigare inlägg om barnkonventionen. Det är klart att det är helt centralt. Exakt hur vården sedan organiseras i de här speciella situationerna vill jag däremot ha lite osagt, för det är en del av professionens roll. Frågan hamnar på några olika ställen och berör även arbetet med suicidprevention. Det handlar om förlossningsvården, där man skulle kunna upptäcka detta och ge rätt vård. Men det handlar också om det väldigt omfattande arbete som vi har dragit igång, där 25 myndigheter ihop med Folkhälsomyndigheten och Socialstyrelsen ska genomlysna sina verksamheter för att se hur man kan bidra till minskad psykisk ohälsa och i förlängningen också färre suicid.

Det är klart att de här situationerna också vägs in i detta. Det arbetet är på lite längre sikt. Men det ska göras ordentligt så att vi verkligen får en

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 9 Svar på interpellation 2020/21:102 om merkostnadsersättning till assistansanordnare

Anf. 22 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Herr ålderspresident! Jag hälsar till Pia Steensland, som inte kan vara här, och hoppas att hon och hennes anhöriga kryar på sig. Jag tackar Acko Ankarberg Johansson för att hon deltar i debatten så att den ändå blir av.

Herr ålderspresident! Pia Steensland har frågat mig varför regeringen och samarbetspartierna C och L föreslår begränsningar för covidrelaterade kostnader för assistansanordnare, avseende exempelvis maxtak för kostnaderna och inkludering av endast kostnader för skyddsutrustning, när liknande begränsningar inte finns för regeringens merkostnadsersättning till övrig vård- och omsorgsverksamhet.

Det är viktigt att personliga assistenter till dem som är beviljade statlig assistansersättning har tillgång till personlig skyddsutrustning som skydd mot covid-19. Regeringen har därför föreslagit i en extra ändringsbudget att avsätta 50 miljoner kronor för att även privata utförare som bedriver verksamhet med personlig assistans ska kunna ansöka om ersättning.

Glädjande nog delar Pia Steensland min och regeringens uppfattning att detta är ett bra och välkommet beslut, men hon har ändå invändningar. Egentligen handlar det om jämförelser med den merkostnadsersättning regioner och kommuner får för merkostnader avseende övrig vård- och omsorgsverksamhet med anledning av covid-19.

Det jag och regeringen har haft som utgångspunkt när vi föreslagit merkostnadsersättning till assistansanordnare är att personliga assistenter ska ha den skyddsutrustning som behövs när de utför sitt arbete i kontakt med personer med funktionsnedsättning. Det är merkostnadsersättning till följd av covid-19 som går utöver de kostnader för skyddsutrustning som normalt ingår i arbetsgivarens ansvar.

Det har gjorts en bedömning, med stöd av Socialstyrelsens beräkningar gällande personlig skyddsutrustning för personal inom stöd och omsorg, att de medel som är avsatta för den här satsningen är väl avvägda. Precis som med andra frågor relaterade till covid-19 kommer jag att noga följa den här frågan.

Pia Steensland ställer också frågan varför merkostnadsersättningen är begränsad till personlig skyddsutrustning. Det beror på att andra merkostnader som kan uppstå till följd av covid-19 i assistansanordnares verksamhet och som rör personliga assistenter kan täckas genom andra beslut som regeringen har fattat under den tid som pandemin pågått.

Exempelvis har 6,8 miljarder kronor avsatts till regionerna för testning och ytterligare 3 miljarder kronor föreslås i en extra ändringsbudget för 2020. Beslut har även tagits om en tillfällig ersättning för första dagen i sjukfallet och att ersätta arbetsgivaren för sjuklönekostnaderna för att anställda ska kunna stanna hemma vid minsta tecken på smitta. Dessutom har kommunen ett basansvar som innebär att vid en personlig assistents

sjukdom ska kommunen ersätta anordnaren med en sjukvikarie. Det är inte något nytt utan har alltid varit ett uppdrag som kommunen har när det gäller personlig assistans. Till sist vill jag nämna att det finns möjlighet för vissa anhöriga som arbetar som personlig assistent åt personer i riskgrupp att ansöka om smittbärrpenning.

Ålderspresidenten meddelade att interpellanten anmält att hon var förhindrad att delta i debatten.

Anf. 23 ACKO ANKARBERG JOHANSSON (KD):

Herr ålderspresident! Det är min kollega Pia Steensland som har ställt denna interpellation till socialministern. Men eftersom Pia befinner sig i hemkarantän efter påvisad covidsmitta inom familjen har hon bett mig lyfta fram ett antal frågor med statsrådet. Det gör jag gärna. Frågan är angelägen, och vi kristdemokrater har ända sedan i våras drivit på regeringen för att även assistansanordnare ska få ersättning för sina merkostnader som är kopplade till covid-19.

Herr ålderspresident! Regeringen har upprepade gånger under pandemin uttalat att brist på pengar inte ska vara avgörande i arbetet med att minska smittspridningen av det nya coronaviruset. Ändå har ersättningen till assistansanordnare dröjt. Och nu när förslaget till ersättning äntligen har presenterats har det stora brister jämfört med den ersättning som ges till annan vård- och omsorgsverksamhet. Det är anmärkningsvärt och rimmar inte med regeringens löfte på annat sätt.

Sedan denna fråga lämnades in har remissvaren på regeringens förslag kommit in från de berörda aktörerna. De påtalar samma brister som vi kristdemokrater gör. Jag tror, herr ålderspresident, att de inte blir lugnade av svaret som statsrådet ger här i dag.

Januaripartiernas förslag är att ersättning endast ska lämnas för skyddsutrustning som har använts i situationer där det finns bekräftad eller misstänkt smitta hos den assistansberättigade. För det första kommer det att vara väldigt svårt att fastställa om det har funnits smitta eller inte vid tillfället då en viss skyddsutrustning har använts. Vi kommer alla ihåg hur bristfällig kapaciteten var i våras. Även om den nu har förbättrats är det fortfarande inte alla som får chans att testa sig. Hur ska Försäkringskassan då kunna bedöma detta i varje enskilt fall? Vem har bevisbördan?

För det andra tillhör många av de assistansberättigade en riskgrupp. Seriösa assistansanordnare har därför, precis som i varje fall vi kristdemokrater förväntade oss, använt skyddsutrustning just i förebyggande syfte. Det har varit avgörande för att minimera risk för eventuell smitta från assistent till assistanstagare vid hjälp med matning, dusch eller toalettbesök. Vid alla situationer med närkontakt då vi vet att smittrisen är hög behöver man vara försiktig.

Det förebyggande arbetet har också glädjande nog varit framgångsrikt. Smittspridningen bland assistansanvändare har varit mindre omfattande i jämförelse med exempelvis den på särskilda boenden. Så varför vill januaripartierna inte ge ersättning för denna merkostnad?

Regeringen har också satt ett schablonmässigt tak för ersättningen på max 5 000 kronor per assistanstagare. Detta trots att remissvaren vittnar om att det finns anordnare som har haft betydligt högre kostnader än detta tak. Bland medlemmarna i arbetsgivarorganisationen KFO finns exempel

på anordnare som hittills har haft kostnader på omkring 10 000 kronor per assistansberättigad. Hur rimmar detta tak med regeringens löfte om att brist på pengar inte ska vara avgörande i arbetet med att stoppa smittan?

Varför ska en ansökan göras per individ? Vore det inte smidigare om assistansanordnare kunde göra en sammantagen ansökan för kostnaderna för all den utrustning som de har använt till samtliga personer som de har ansvar för?

Herr ålderspresident! Dessa specifika frågor kräver svar. Jag vill inte tro att regeringen har för avsikt att ge sämre villkor till assistansanordnare än till annan vård och omsorg. Men faktum är att såväl personer med funktionsnedsättning som seriösa assistansanordnare beskriver för oss kristdemokrater att de känner sig åsidosatta när regeringen inte gör ersättningen jämlik. Jag vill gärna höra socialministerns svar på de här frågorna.

Anf. 24 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Herr ålderspresident! Jag ska försöka att svara på några av frågorna. Jag hängde inte riktigt med att anteckna allting. Jag var lite fokuserad på att svara på en interpellation och inte på att få helt nya frågor. Acko Ankarberg Johansson får mycket gärna upprepa dem om jag missade någon.

Jag vill omedelbart säga att jag just har haft förslaget på remiss. En av de saker som jag också har uppmärksammat på är att man har skrivit att det ska vara misstänkt eller bekräftad covid. Vi ska titta vidare på hur vi kan ta vara på den synpunkten. Jag inser att det finns lite att göra där.

Jag vill uppehålla mig lite grann kring det som handlar om jämförelser mellan statsbidragsförordningen för kommuner och regioner och statsbidragsförordningen för personlig skyddsutrustning för personliga assistenter. De riktar sig ändå till olika verksamheter. Det finns kommuner och regioner där man ska anpassa både lokaler och transporter, och det är andra typer av utbildningar och liknande som ska bedrivas.

Nu handlar det om personlig skyddsutrustning. Som jag beskrev i mitt interpellationssvar finns det andra situationer där det handlar om sjuklöne delen och så vidare. Där finns redan ersättning på ett annat sätt i och med att kommunen är skyldig att se till att det finns vikarier. Arbetsgivare får också till en början sina två första veckor täckta.

Jag kommer säkert inte att kunna svara på alla Acko Ankarberg Johanssons följdfrågor i detalj. Det finns anledning att lyfta fram det som Acko Ankarberg Johansson beskrev. Andelen smittade inom personlig assistans är 1,4 procent, vilket är betydligt lägre än inom hemtjänst och äldreomsorg, vilket jag tycker är glädjande på alla sätt. Men det ligger ju också någonting i att det är ytterst få som möter varje enskild brukare. Det finns inte så många kontaktytor på det sättet, och det påverkar säkert positivt. Det säger någonting om hur vi skulle vilja minska antalet som går hem till den äldre i hemtjänsten och hur man kan hitta sätt att skydda äldre på äldreboenden. Acko Ankarberg får gärna fylla i, så kan vi ha en liten gemensam diskussion.

Att använda skyddsutrustning kan också verkligen behövas när man går mellan brukare och mellan patienter. Det ser inte riktigt likadant ut när det gäller att möta samma fåtal brukare.

Beräkningen är helt enkelt gjord utifrån ungefärliga, uppskattade siffror. Det är klart att vi följer frågan, men vi måste kunna göra någon typ av uppskattning för att kunna lägga det i budgeten. Det är så vi behöver

förhålla oss hela tiden. Beräkningen på 5 000 är en uppskattning. Ungefär där skulle man mycket sannolikt landa.

Det låter kanske på ett sätt rimligt att assistansanordnaren i stället skulle kunna samla ihop sina kostnader. Men det är ju den som har fått personlig assistans beviljad som har fått ersättningen utbetald och som också behöver redovisa om man ska ha andra kostnader täckta. Det är den ordning som vi behöver ha, helt enkelt.

När det gäller frågan om skyddsutrustning för misstänkt eller bekräftad covid vill jag kvittera att jag har uppfattat detta som en synpunkt i beredningen. Vi ska titta på det.

Anf. 25 ACKO ANKARBERG JOHANSSON (KD):

Herr ålderspresident! Tack, socialministern, för svaret!

Interpellationen från Pia Steensland handlade om varför man hanterar merkostnaderna för assistans annorlunda än andra vård- och omsorgskostnader. Det var frågan. Jag gick igenom de olika delarna. Så visst hänger frågorna ihop.

Jag är ändå väldigt glad att socialministern vill överväga frågan när det gäller förebyggande delar. Det tycker jag lovar gott. Det blir ju en helt orimlig situation att bedöma om det var rätt eller fel vid det enskilda tillfället.

Det faktum att så många ändå har arbetat aktivt med frågan har förmodligen fått till resultat att så få är drabbade av covid-19. Det kan förstås vara tur, men att man använt skyddsutrustning som en förebyggande faktor har förmodligen medverkat till mindre omfattande utbrott av covid-19. Detta behöver vi ta fasta på, precis som socialministern säger, i alla andra verksamheter för att kunna göra så gott vi kan.

Låt mig ändå få lyfta några delar till. Det är gott att socialministern vill bedöma frågan om förebyggande delar – jag hoppas att det försvinner – men också frågan om maxtak, för de hänger ihop. Om man bestämmer sig för ett maxtak kommer det inte att fungera med assistansen, som ser så olika ut. En del har väldigt små behov, andra har stora behov, kanske dubbelbemanning dessutom, med väldigt många nära-moment. Då kommer man att behöva mer skyddsutrustning. Ett tak i det sammanhanget är alltså inte behövligt.

Precis som regeringen har sagt tidigare ska inte kostnader stå i vägen för att hantera smittan. Det måste gälla även för den som är assistansanordnare. Det måste gälla också för den som behöver assistans. Annars är det en särbehandling som är negativ.

Låt mig också lyfta det som handlar om redovisning. Försäkringskassan ger i sitt remissvar bevis på att det kommer att bli ganska svårt att hantera detta på de två veckor man har fått på sig, om man ska redovisa per person. Det finns alltså all anledning för regeringen att överväga dessa regler för Försäkringskassan. Det skulle underlätta för kassan, och det skulle underlätta för assistansanordnaren – och då blir assistansen bättre.

Anf. 26 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Herr ålderspresident! Återigen: Vi tittar på frågan om det som Acko Ankarberg beskriver som det förebyggande, det som inte är omedelbart kopplat till misstänkt eller bekräftad covid-19.

När det gäller taket har jag inget svar på det. Det är så det ser ut just nu. Vi följer dock frågan.

Jag vill ändå lite grann understryka att kommuner och regioner har många delar. När vi fördelar stödet till dem handlar det inte bara om personlig skyddsutrustning utan om många omkostnader som vården och omsorgen har. Där har det varit tydligt att ekonomin inte ska vara det avgörande.

Samtidigt är detta en statsbidragsfråga som handlar om personlig skyddsutrustning. När det gäller testningen är ju det någonting som inte kostar oavsett om man är assistansanordnare, brukare eller personlig assistent, lika lite som det ska kosta för den som arbetar i vården eller omsorgen. När det gäller sjuklönefrågorna finns de också reglerade på annat sätt. Att anpassa lokaler och mycket annat är däremot exempel på verksamheter som kommuner och regioner har. Därför tycker jag kanske inte att man kan jämföra de två statsbidragsförordningarna. Att få stöd för personlig skyddsmateriel är det som frågan handlar om.

Vi återkommer helt enkelt när det handlar om detta. Det är klart att vi måste hitta sätt att också förbereda Försäkringskassan. Vi inser att det är kort om tid. Det kanske inte är så komplicerat för den som ska redovisa sina kostnader, men det är klart att detta ska kunna ske och att det ska fungera. Det är ambitionen. Vi skulle inte anta en ny statsbidragsförordning om vi inte också avsåg att kunna betala ut pengar.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2020/21:103 om projektbidrag från Allmänna arvsfonden

Anf. 27 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Herr ålderspresident! Ludvig Aspling har frågat mig om jag avser att vidta några generella åtgärder för att säkerställa att lagstiftningen om Allmänna arvsfonden endast medger att organisationer som delar demokratiska värderingar och tar avstånd från terrorism kan få projektbidrag för att motverka våldsbejakande extremism.

Offentliga bidragsmedel ska aldrig gå till verksamheter som inte är förenliga med vårt samhälles grundläggande värderingar, så som de formuleras i regeringsformen och i de internationella konventioner om mänskliga rättigheter som Sverige är bundet av. Allmänheten ska kunna känna sig trygg i att medel bara betalas ut till organisationer som respekterar demokratins idéer.

Arvsfondsdelegationen tillämpar i sin praxis ett demokrativillkor som innebär att stöd inte lämnas till organisationer som inte vilar på demokratisk grund. Villkoret är dock inte lagstadgat.

Utredningen om en översyn av regelverket för Allmänna arvsfonden hade bland annat i uppdrag att föreslå hur ett villkor kan utformas som säkerställer att enbart organisationer som i sin verksamhet respekterar värderingar som präglar ett demokratiskt samhälle kan få stöd. Arvsfondsutredningen föreslog i sitt betänkande *En arvsfond i takt med tiden* (SOU 2018:70) att ett demokrativillkor med innebörden att stöd inte får lämnas till en organisation som främjar, uppmanar till eller försvarar terrorism

eller i övrigt inte respekterar mänskliga rättigheter skulle införas i lagen om Allmänna arvsfonden.

Nya och förtydligade demokrativillkor för statens stöd till trossamfund och för bidragsgivningen till det civila samhället har även utretts och föreslagits i betänkandena *Statens stöd till trossamfund i ett mångreligiöst Sverige* (SOU 2018:18) och *Demokrativillkor för bidrag till civilsamhället* (SOU 2019:35). Båda dessa betänkanden har remitterats.

I beredningen av betänkandena har ett behov av att analysera frågor om personuppgiftsbehandling och sekretess i ärenden om stöd till det civila samhället konstaterats. Det behöver säkerställas att känsliga personuppgifter har ett tillräckligt skydd i samband med att myndigheter eller enskilda organ prövar frågor om stöd till det civila samhället.

En särskild utredare har därför fått i uppdrag att analysera frågor om personuppgiftsbehandling och sekretess i ärenden om stöd till det civila samhället, inklusive trossamfunden (dir. 2020:113). Uppdraget omfattar även det föreslagna demokrativillkoret för Allmänna arvsfonden. Uppdraget ska redovisas senast den 1 augusti 2021. Regeringen avser därefter att återkomma i frågan om att införa ett demokrativillkor i lagen om Allmänna arvsfonden.

Anf. 28 LUDVIG ASPLING (SD):

Herr ålderspresident! Frankrike utsattes nyligen för en rad synnerligen brutala terrorbrott. Brottsligheten riktar sig inte bara mot enskilda, utan det framgår med all önskvärd tydlighet att måltavlan för dessa terrorbrott är den franska sekulära demokratin.

Vi välkomnar att Frankrikes president Emmanuel Macron så tydligt markerar mot islamismen och uttalar ett otvetydigt stöd för den franska sekulära konstitutionen, för frihet, jämlikhet och broderskap. Men det är ett budskap som tyvärr inte delas av alla.

Islamister på höga positioner runt om i världen har i stället valt att fördöma Macron, till exempel Malaysias före detta premiärminister Mahathir bin Mohamad, som anser att muslimer har rätt att döda miljontals fransmän, Turkiets president Erdoğan, som uppmanar till ekonomiska sanktioner mot Frankrike, eller imamen och ledaren för den så kallade för Islamakademien i Malmö.

Genom sina privata sociala medier påstår imamen dels att islam är oförenligt med sekulär, västerländsk demokrati, dels att idén om det sekulära samhället är en rasistnationalistisk ideologi som är värre än den som driver Islamiska staten. Vidare kallar imamen Frankrike för en skurkstat och Macron för en skurkaktig fjant, och han säger att presidentens tydliga markering mot terrorism är ett angrepp på muslimer och islam.

Allt detta hade kanske inte varit värt att ta upp i en interpellationsdebatt om det inte varit så att Islamakademien samtidigt hade deltagit som en partner i ett projekt som finansieras av just Allmänna arvsfonden för att motverka våldsbejakande extremism i Malmö. Den svenska staten hyr alltså in en person som förespråkar våldsbejakande extremism för att motverka våldsbejakande extremism. Men året är ju 2020, och ingenting förvånar längre mig.

Arvsfonden var av allt att döma fullt medveten om Islamakademins partnerskap och hade också, om man hade brytt sig om att googla imamens

namn, kunnat se att han tidigare till exempel har förespråkat dödsstraff för personer som vill lämna islam.

Jag vill därför fråga statsrådet dels om hon håller med imamen om att islam är oförenligt med sekulär, västerländsk demokrati och att Macrons agerande är ett angrepp på islam och muslimer i allmänhet, dels om hon ser en risk med att staten anlitar en person som försvarar våldsbejakande extremism för att motverka just våldsbejakande extremism.

Anf. 29 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Herr ålderspresident! Tack, Ludvig Aspling, för frågan! Den fråga som jag tidigare tog del av gällde om jag avser att vidta några generella åtgärder för att säkerställa att lagstiftningen om Allmänna arvsfonden endast medger att organisationer som delar demokratiska värderingar och tar avstånd från terrorism kan få projektbidrag för att motverka våldsbejakande extremism. Man kan väl tycka att den frågan är synnerligen intressant att svara på.

De frågor som Ludvig Aspling ställer här tror jag dock att han själv förstår svaret på. Det är klart att det inte ska vara några odemokratiska krafter som får del av skattebetalarnas pengar. Det var precis detta som jag sa i mitt svar.

Samtidigt vet ju Ludvig Aspling att jag som statsråd inte kan uttala mig om enskilda fall. Det är inte heller regeringen som beslutar om varje enskilt ärende som beviljas medel av Allmänna arvsfonden. Men det är klart – utifrån interpellationen får jag informera mig från den kanslifunktion som finns.

Projektägare var tydligen föreningen Flamman Ungdomarnas Hus. Projektet var ett samarbete med bland andra Malmö stad, Kriminalvården, polisen och Islamakademin. Man kan ju tänka sig att det faktum att polis och kriminalvård också deltar i arbetet inte innebär att det är givet att man ger ensidigt stöd till en organisation utan snarare till ett projekt, som i det här fallet syftade till att värna demokratin mot antidemokratiska beteenden.

Arbetet med att bygga upp ett regionalt resurscentrum som förmedlar kunskap, arbetar demokratistärkande och erbjuder stöd på samhälls-, riskgrupps- och individnivå är en verksamhet som nu fortsätter utan stöd från Allmänna arvsfonden. Mina frågor till Ludvig Aspling är: Är det rimligt att vi fördelar medel för att värna demokratin mot antidemokratiska beteenden och radikalisering? Och är det bra att vi bygger upp ett regionalt resurscentrum som förmedlar kunskap, arbetar demokratistärkande och erbjuder stöd på samhälls-, riskgrupps- och individnivå?

Anf. 30 ÅLDERSPRESIDENTEN:

Jag vill bara erinra om att vi inte kan debattera enskilda fall i kammaren. Interpellationen handlar om att vidta generella åtgärder när det gäller lagstiftningen om Allmänna arvsfonden och så vidare. Ledamoten får komma ihåg det.

Anf. 31 LUDVIG ASPLING (SD):

Herr ålderspresident! Detta är inte heller inte första gången som Allmänna arvsfonden har avslöjats med att finansiera islamister. I en rapport från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, som jag vet att stats-

rådet är väl medveten om, pekas Arvsfonden specifikt ut som en finansieringskälla för Muslimska brödraskapet, en välkänd islamistisk organisation vars mål är att använda invandring och missionering för att bryta ned och förstöra västvärldens demokratier.

I rapporten står följande: ”Det är många miljoner som slussats in från svenska skattebetalare in i världens största islamistiska organisations svenska gren. Det betyder att staten och dess medborgare finansiellt och organisatoriskt hjälpt till att etablera många organisationer med direkt eller indirekt koppling till MB. Många av dessa organisationer erhåller statsbidrag genom t.ex. SST, MUCF och Allmänna Arvsfonden.”

Men trots att detta avslöjades 2017 och sannolikt var välkänt innan dess fortsätter miljonrullningen till den islamistiska miljön i Sverige. Det enda som regeringen har gjort är att i vanlig ordning tillsätta en utredning, Arvsfondsutredningen, som lämnade sitt slutbetänkande i september 2018, där man kom fram till att inga fel hade begåtts och att allt var i sin ordning. Detta är också den här regeringens standard-MO: Man begraver akuta problem i utredningar, gömmer sig bakom tjänstemän och skyller allt på någon annan.

Om vi ändå ska titta lite på den juridiska aspekten av detta, vilken ju tas upp i utredningen, stadgas ändamålet för medel från Allmänna arvsfonden i 5 och 6 § lagen om Allmänna arvsfonden: ”5 § Allmänna arvsfonden har till ändamål att främja verksamhet av ideell karaktär till förmån för barn, ungdomar och personer med funktionshinder. 6 § Stöd ur fonden skall i första hand lämnas till verksamhet som är nyskapande och utvecklande. Sådant stöd får också, om det bedöms som särskilt angeläget, lämnas till anläggningar, lokaler och utrustning.”

Om vi som exempel tar organisationer som har en tydlig koppling till Muslimska brödraskapet – deras målsättningar är att bekämpa idén om ett sekulärt samhälle och motarbeta demokratin som styrelseskick – kan statsrådet förklara vilken del av ändamålet som detta faller in under: Är det barn, ungdomar eller funktionshindrade som ska dra nytta av detta?

Anf. 32 ÅLDERSPRESIDENTEN:

Jag erinrar om att det är generella regler som interpellationen handlar om, inte specifika fall.

Anf. 33 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Herr ålderspresident! Jag tror inte att ledamoten Aspling är så intresserad av den kommentaren eftersom han fortsätter att prata om enskilda ansökningar och organisationer. Men jag tänker att det kan finnas någon som lyssnar på debatten och undrar hur Allmänna arvsfonden egentligen arbetar.

För pågående projekt gäller ju att Arvsfondsdelegationen kan avbryta sin finansiering om projektet i sitt genomförande strider mot den demokratiska värdegrunden. Om det visar sig att en organisation inte lever upp till de krav som ställs har Kammarkollegiet möjlighet att kräva tillbaka medel som betalats ut.

Enligt 2017 års arvsfondsutredning, som ledamoten Aspling hänvisar till, finns det inga belägg för att medel ur Allmänna arvsfonden har lämnats till organisationer som inte respekterar demokratiska värderingar. Riksrevisionen har också granskat Allmänna arvsfonden och framfört kritik,

men den handlar om principer för redovisning, inte om att arvsfondsmedel används på ett olämpligt sätt.

Det förs självfallet en kontinuerlig dialog mellan Regeringskansliet, Kammarkollegiet och Riksrevisionen med anledning av den kritiken. Det är därför vi har en granskning av Allmänna arvsfonden, så att vi ska få veta hur vi behöver förändra vår styrning eller annat i verksamheten för att den ska ske på det sätt som vi har bestämt.

Under 2019 bedrev Kammarkollegiet ett omfattande arbete för att möta den kritik som gällde budgetåret 2018. Man har utrett och åtgärdat samtliga områden. Men jag vill återkomma till att när det handlar om demokrativillkor finns det en pågående utredning. Det kan låta enkelt. Ludvig Aspling kan säkert själv berätta vilka organisationer han tycker ska få pengar och vilka som inte ska få det. Men som regering kan vi inte själva sitta och bestämma vem som ska få pengar, utan vi behöver förhålla oss till något när vi talar om demokrativillkor. Vi måste försäkra oss om att det finns möjligheter för myndigheter eller i det här fallet för Arvsfondsdelegationen att kontrollera att man följer demokrativillkoren. Den utredningen kommer, som jag sa i mitt interpellationssvar, att redovisas till sommaren 2021. Det blir väldigt viktigt.

Någon kan säkert tycka att det låter enkelt, men jag tror att vi alla är engagerade och intresserade av att demokrativillkoret verkligen hanteras med varsamhet och att det blir rätt och riktigt gjort. Sedan ska vi självklart tillämpa det.

Anf. 34 LUDVIG ASPLING (SD):

Herr ålderspresident! Jag har alltså ställt statsrådet inför det faktum att Allmänna arvsfonden finansierar organisationer som syftar till att bekämpa demokratin som idé. I interpellationssvaret sa statsrådet:

Arvsfondsdelegationen tillämpar i sin praxis ett demokrativillkor som innebär att stöd inte lämnas till organisationer som inte vilar på demokratisk grund.

Det är uppenbarligen inte sant. Hade det funnits ett sådant informellt demokrativillkor som statsrådet pekar på hade Islamakademin eller Muslimska brödrskapet eller Muslimska brödrskapets olika grenorganisationer i Sverige inte fått en krona av dessa pengar. Men miljonrullningen fortsätter. Det informella demokratikriterium som statsrådet hänvisar till är en chimär.

Statsrådet säger också att en särskild utredare har fått i uppdrag att analysera det föreslagna demokrativillkoret för Allmänna arvsfonden. Uppdraget ska redovisas senast i augusti 2021.

Detta är bara ett sätt att skjuta frågan på framtiden. Det som Socialdemokraterna egentligen håller på med är att köpa dessa islamistledares lojalitet genom generösa bidrag i hopp om att de ska leverera röster till socialdemokratin.

(ÅLDERSPRESIDENTEN: Med de beskyllningarna går ledamoten över gränsen. Jag ber ledamoten att hålla sig till ämnet.)

Detta är inte bra för Sveriges framtid.

Prot. 2020/21:36

17 november

Svar på

interpellationer

Anf. 35 Socialminister LENA HALLENGREN (S):

Herr ålderspresident! Vi behöver naturligtvis försäkra oss om att alla de medel vi betalar ut går till organisationer, projekt och verksamheter där man arbetar utifrån de principer som gäller för mänskliga rättigheter, de konventioner som vi har undertecknat och mycket annat.

Jag hör att Ludvig Aspling har hela listan klar för sig. Jag tror att alla är väldigt tacksamma för att vi på ett mer objektivet sätt fastställer en sådan lista och sådana kriterier.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2020/21:105 om regeringens arbete med resolution 1325

Anf. 36 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr ålderspresident! Alexandra Anstrell har frågat mig om jag har initierat några förslag eller varit drivande i att implementera agendan för kvinnor, fred och säkerhet inom Försvarsmakten. Hon har vidare frågat mig om jag har agerat för att Försvarsmaktens övningar ska inkludera moment som rör resolution 1325. Alexandra Anstrell har också frågat mig om jag anser att den utbildning som Sveriges värnpliktiga får om resolution 1325 i dag är tillräcklig eller om jag avser att verka för någon förändring i detta avseende. Slutligen har hon frågat mig om jag, nu när Sveriges handlingsplan 2016–2020 löper ut, kan redogöra för vilket arbete med handlingsplanen som har lett till bäst resultat och hur jag i så fall mätt och utvärderat det resultatet.

Den 31 oktober 2000 antog FN:s säkerhetsråd resolution 1325 om kvinnor, fred och säkerhet. Tillsammans med efterföljande resolutioner utgör dessa den internationella agendan för kvinnor, fred och säkerhet. Regeringen verkar för att frågor om kvinnor, fred och säkerhet integreras i allt arbete för fred och säkerhet. Det gäller såväl Försvarsmakten som andra myndigheter.

Enligt en bestämmelse i förordningen med instruktion för Försvarsmakten ska Försvarsmakten i sin verksamhet verka i enlighet med FN:s säkerhetsråds resolutioner 1325 och 1820 om kvinnor, fred och säkerhet. Resolutionerna ska särskilt beaktas vid utbildning samt vid planering, genomförande och utvärdering av insatser.

Sveriges nationella handlingsplan, den tredje i ordningen sedan 2006, för genomförande av FN:s säkerhetsrådsresolutioner om kvinnor, fred och säkerhet 2016–2020 beslutades av regeringen den 28 april 2016. Arbetet med den nationella handlingsplanen kommer att fortsätta in på 2020-talet, inledningsvis i form av nuvarande plan. Försvarsmakten och andra myndigheter ska bidra till genomförandet och erhåller ett årligt uppdrag i regleringsbrev med åiterrapporteringskrav i fråga om resultatet av det arbete som bedrivits samt planerade åtgärder och aktiviteter. Det sammantagna resultatet av Försvarsmaktens och andra myndigheters arbete sammanställs av Utrikesdepartementet i en årlig rapport som publiceras på regeringens hemsida och används som underlag för regeringens rapportering till FN och EU. Rapporten visar att handlingsplanens fokus på ledarskap,

ägarskap och integrering av frågorna i ordinarie verksamhet har gett resultat.

Försvarsmakten har i sin återrapportering bland annat redovisat organisatoriska åtgärder, förändringar i arbetssätt och processer, utveckling av utbildnings- och övningsverksamhet, bidrag med experter till internationella staber och internationella insatser, kurser för högre officerare, studier och forskning, handböcker och intern styrning och kontroll.

Vad avser genomförandet av utbildnings- och övningsverksamhet är detta ett ansvar för Försvarsmakten. Med de styrningar som regeringen angett i såväl förordning som regleringsbrev och med den återrapportering som sker kan jag konstatera att arbetet med 1325 är en integrerad del av Försvarsmaktens verksamhet.

Anf. 37 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Herr ålderspresident! Tack, försvarsministern, för svaret! Under förra veckan hjälpte jag min dotter och hennes kompis en del med deras läxor i historia. Det handlade bland annat om 1800-talet, revolutioner och den demokratiutveckling som skedde då.

I morse sprang jag förbi utställningen om demokrati och bilderna på Kerstin Hesselgren. Vilket fantastiskt arbete som gjorts de senaste 150 åren för att stärka kvinnors rättigheter i Sverige!

Jag sprang och funderade på den här debatten. Jag funderade på kvinnors deltagande i konfliktförebyggande och fredsbyggande arbete. Jag funderade på ansvaret vi har att stärka arbetet för kvinnors säkerhet i väpnade konflikter. Hur görs det på riktigt? Hur görs det så att det blir verkstad på riktigt?

Kvinnor utsätts för oproportionerligt mycket våld under krig – jag tänker både på civila dödstal och på våld som används som en krigsstrategi för att uppnå olika mål. Exempelvis används våldtåcker av militärer och väpnade grupper för att splittra samhällen, fördriva människor och visa makt.

En viktig del är att öka kvinnors makt och politiska deltagande.

Hur ser det då ut just nu i länder som vi gör internationella insatser i? Jag tänker till exempel på Mali, Afghanistan och Irak. Även om Försvarsmakten integrerar jämställdhet i den militära operationsplaneringen möts man av utmaningar som många gånger är kopplade till strukturella problem och ojämställda strukturer. Sida belyser detta bra. I de delar av världen där utdragna kriser eller konflikter råder finns det en normalisering av könsrelaterat våld – så är det exempelvis i Afghanistan, Irak och Syrien. De lyfter även en utbredd korruption inom statsbyggande processer som ett problem med direkta konsekvenser för kvinnors rättigheter.

Herr ålderspresident! I våras kom UD:s andra rapport från Sveriges arbete med den tredje nationella handlingsplanen för genomförandet av FN:s säkerhetsråds resolutioner för kvinnor, fred och säkerhet. Där kan vi, precis som försvarsministern säger, se att handlingsplanens fokus på ledarskap, ägarskap och integrering av frågor i ordinarie verksamhet har gett resultat.

Samtidigt är en av de avslutande rekommendationerna att det är viktigt att utveckla tydliga resultatmål kopplade till handlingsplanens tematiska prioriteringar och fokusländer och se till att de är synkroniserade med

Prot. 2020/21:36
17 november

Svar på
interpellationer

andra processer och ramverk för jämställdhet och jämställdhetsintegrering.

Vidare kan man läsa: ”För att effektivisera implementeringen av handlingsplanen är det viktigt att det finns en tydlig och samlad vision för var myndigheten är på väg.”

Herr ålderspresident! Jag har i min interpellation ställt fyra frågor. En handlar just om resultatuppföljning. Den lyder: Nu när Sveriges handlingsplan 2016–2020 löper ut, vilket arbete med handlingsplanen kan ministern redogöra för som har lett till bäst resultat, och hur har ministern i så fall mätt och utvärderat det resultatet?

Jag upplever inte att jag får något direkt svar från ministern på den frågan. Det kanske är för att det faktiskt inte finns några tydliga mål eller någon tydlig resultatuppföljning.

Anf. 38 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr ålderspresident! När det gäller det praktiska arbetet som utförs rapporterar Försvarsmakten årligen resultatet av implementeringen av planerade åtgärder och aktiviteter till Försvarsdepartementet. Nästkommande rapportering för 2020 sker efter årsskiftet.

Av rapporteringen för 2019 framgår att Försvarsmakten har fortsatt med en systematisering av arbetet för att kvalitetssäkra genomförande av handlingsplanen. Fokus har legat på framtagande och genomförande av ett militärt anpassat utbildningskoncept, insatsförberedande utbildning, forskning, jämställdhetsintegrering av strategiska och operativa styrningar, jämställdhetsperspektiv i nationell kontext i form av arbetet inom ramen för total- och försvarsmaktsövning TFÖ 2020 samt ledarskapets fortsatta engagemang inom Gender Coach-programmet och på den internationella arenan.

En naturlig del av utbildning är övningar. I till exempel utbildningen för en internationell insats ingår en rad olika utbildningspaket, varav 1325 är ett, för att kunna verka i insatsområdet. Det är ett exempel på hur detta rent praktiskt omsätts i Försvarsmaktens verksamhet. Det är ett resultat. I andra övningar som inkluderar staber och planeringsarbete är 1325 med som en planeringsfaktor i färdigställande av planer och i analys och värdering av genomförandet.

För att möjliggöra det här är det nödvändigt att Försvarsmakten gör som Försvarsmakten gör: att man inkluderar det här ämnet i metodutbildningar och annat stöd för planering.

Utbildning är en av hörnstenarna i denna implementeringsprocess. Försvarsmakten har tagit fram handböcker och introducerade förra året en interaktiv onlineutbildning i jämställdhet i militära operationer. Kursen syftar till att öka medarbetarnas förståelse och förmåga att integrera ett jämställdhetsperspektiv i planering, genomförande och uppföljning av militära operationer.

När det gäller värnpliktsutbildning, som är en annan fråga som tas upp, tycker jag att det är någonting som man måste titta extra på. Regeringen kommer att vidta en del åtgärder för att särskilt följa upp så att vi får in kvinnor, fred och säkerhet ordentligt. Det är inte detsamma som att man inte jobbar med frågan, men jag ser ett särskilt behov av att följa upp detta.

Under perioden har övningsverksamhet på högre nivå genomförts i bland annat försvarsmaktsövningen 2017 och i övningsförberedelserna för

Totalförsvärsövningen som har löpt under året. Det är viktigt att det övas på dessa nivåer, då det påverkar processer och policy.

Vi ser fram emot den redovisning som Försvarsmakten kommer att göra efter årsskiftet så att vi även får det på pränt. Därefter får vi analysera hur vi går vidare. Det jag ändå kan säga är att det här är en ordentligt prioriterad fråga i försvarsmaktsledningen, där man hela tiden på olika sätt försöker att utveckla detta arbete inom ramen för sin organisation. Det här är ingenting som man lägger åt sidan eller tycker är en betungande uppgift, utan det är en viktig uppgift som man tar på allvar.

Vi följer upp det både i regleringsbrev och i de årliga rapporter som kommer från Försvarsmakten, och nästa återrapportering, för 2020, sker som sagt efter årsskiftet.

Anf. 39 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Herr ålderspresident! Nu är det snart dags att ta nya beslut om internationella insatser i Mali, Irak och Afghanistan. I förra propositionen gällande exempelvis Mali kunde vi om de nationella målen med insatsen läsa att Sverige genom den feministiska utrikespolitiken arbetar för att stärka kvinnors och flickors inflytande och egenmakt samt åtnjutande av de mänskliga rättigheterna. Vidare kunde vi läsa att Sverige som deltagare i insatsen ska stödja och påskynda ansträngningarna att genomföra FN:s säkerhetsråds resolution 1325.

I den nya propositionen som ska beslutas före jul rapporterar regeringen att kvinnors deltagande i genomförandet av fredsavtalet varit högst begränsat. Det är tragiskt.

Herr ålderspresident! Det hölls ändå någon form av högnivåmöte i januari, men efter det har det hänt ganska mycket i Mali. Det är ganska omfattande händelser i landet, som en militärkupp. Situationen gällande mänskliga rättigheter är mycket oroande. Kränkningar och övergrepp rapporteras regelbundet. Det handlar om sexuellt våld och om grym, omänsklig och förnedrande behandling.

I den nya propositionen står det att en av de nationella målsättningarna är att Sverige som deltagare i insatsen ska ”stödja och påskynda ansträngningarna att genomföra FN:s säkerhetsråds resolution 1325 (2000) om kvinnor fred och säkerhet, inklusive efterföljande resolutioner”.

Herr ålderspresident! Det är klart att Sverige ska stödja och påskynda ansträngningarna för att 1325 ska genomföras. Men det är ju bara en massa fina ord om man inte sedan följer upp det och ser vad som faktiskt blir gjort. Gör man som man alltid gjort blir det som det alltid har blivit, tänker jag.

I år, 2020, firar resolution 1325 för kvinnor, fred och säkerhet 20 år. Malis, Afghanistans och Iraks kvinnor och barn är särskilt utsatta. Många dör i onödan i krig, där kvinnor borde få vara en del i att komma fram till fred.

Fina ord måste omsättas i praktiken. Försvarsministern sa att det här inte är någonting man lägger åt sidan. Jag funderar över vad de tidiga förkämparna för kvinnors rättigheter och demokrati skulle säga till oss. Både demokrati och jämställdhet är ju något som vi självklart måste jobba för varje dag även nu.

Jag tycker att det är dags att kavla upp ärmarna och ta ett problem i taget. Det handlar om strukturella utmaningar och ojämsställda normer och

maktstrukturer, krympande utrymme för civilsamhället och externa samverkanspartner, utmaningar kopplade till samverkan, resurser och möjligheter för implementering, interna processer, institutionalisering och utveckling av jämställdhetsarbetet och praktiska förutsättningar internt och externt gällande genomförande.

Det är ju så, herr ålderspresident, att vi kommer bara att hålla krig i schack när kvinnor har lika medbestämmande i beslutsfattande och lika tillgång till utbildning och resurser, det vill säga makten. Det behövs modiga politiker, mätbara mål och resultatuppföljning. Fler kvinnor måste utbildas till medlare, rådgivare och befälhavare.

Kvinnor är avgörande inom alla områden av fred och säkerhet. Om deras perspektiv utelämnas och deras röster inte hörs kommer krig att fortsätta att bryta ut. Konflikter som har lösts kommer att blossa upp igen, vilket vi har sett bevis på runt om i världen.

Anf. 40 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Herr ålderspresident! När jag lyssnar låter det som om ingen någonsin gör någonting och att det som eventuellt görs inte är av något värde. Det kan jag definitivt inte hålla med om.

I Kungsängen utanför Stockholm har vi någonting som heter Nordic Centre for Gender in Military Operations. Detta center etablerades 2012 inom Försvarsmakten och har arbetat väldigt mycket med att just integrera jämställdhet i militära operationer.

Enheten är en väl etablerad aktör och arbetar med stöd för att integrera ett jämställdhetsperspektiv i planering, genomförande och utvärdering av militära fredsoperationer. Det här är en enhet som arbetar med hela världen som arbetsfält, och man utbildar personal från alla världsdelar. Här handlar det om att utbilda för integrering av jämställdhet i övning, samarbeten och rådgivning kopplat till policy och det som kallas processutveckling.

Försvarsmakten bidrar också sedan lång tid tillbaka med experter med den här bakgrunden och basen till internationella staber och internationella insatser och arbetar där för att ha dessa frågor aktualiserade hela tiden och också göra det till en rent praktisk del av fredsarbetet. Jag vill nog säga att det är ett väldigt viktigt arbete som också ger konkreta resultat.

Inom områdena för inkluderande fredsprocesser, fredsbyggande, konfliktförebyggande och stärkt skydd för kvinnor och flickor arbetar Försvarsmakten aktivt internationellt med bidrag till olika missioner, med insatsförberedande utbildning, genom kurser med internationellt deltagande och genom samverkan med andra länder och organisationer i allt från praktik till policy för helhetssyn på konflikter, samtliga aktörer och samhället som helhet. Syftet är att bygga varaktiga fredsprocesser som motverkar återfall i konflikt. Det är alltså syftet med det arbete som utförs.

Mali är ett komplicerat och komplext område. Hela den delen av Afrika behöver hela tiden stabiliseras, och man möter oerhört många utmaningar där. I den miljön försöker vi arbeta utifrån dessa perspektiv. Jag brukar själv ta upp den typen av frågor, särskilt med kvinnliga soldater jag träffar i olika sammanhang – hur de upplever arbetet i sina förband och enheter.

Jag är fullt förvissad om att svensk försvarsmakt arbetar med frågorna, jag är fullt förvissad om att vi gör skillnad i internationella insatser och jag är fullt förvissad om att arbetet betyder något. Sedan kanske vi inte kan

lösa alla problem som vi möter på plats i svåra situationer. Här handlar det om en samlad operation med många enheter.

Jag påminner om att till exempel FN-operationen Minusma, som vi i över fem år har deltagit i, omfattar 10 000 soldater. Sverige har i dag 175 deltagare i den operationen.

Sverige är en del av det internationella spektrumet. Vi försöker allt vi förmår att påverka i en positiv riktning. Jag menar att det vår personal gör har betydelse, och de utför arbetet på ett seriöst sätt.

Anf. 41 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Det görs massor av saker och vi gör skillnad, säger försvarsministern. Och jag håller med. Men jag tänker att det är genom att följa upp resultat som vi kan veta vad vi ska göra härnäst. Det är i resultatuppföljningen vi kan komma åt de behov och insatser som verkligen behövs, vilka som gör skillnad. Det är i resultatuppföljningen vi måste orka ifrågasätta beslut och verksamhet, kanske till och med våga utmana gamla sanningar för att nå uppsatta mål.

I år firar, som sagt, resolutionen för kvinnor, fred och säkerhet, resolution 1325, 20 år. I och med antagandet av resolutionen den 31 oktober 2000 krävde FN:s säkerhetsråd för första gången att alla parter i en konflikt måste förhindra kränkning av kvinnors rättigheter, stödja kvinnors deltagande i fredsförhandlingar och i återuppbyggnad efter konflikt samt skydda kvinnor och flickor från sexuellt våld under konflikt.

Frågan är om vi kunde ha nått längre. Det vet vi egentligen inte. Men jag tror, fru talman, att med en bättre och tydligare resultatuppföljning borde vi i dag åtminstone ha vetat mer än vad vi gör om vilka behov och insatser som ger resultat, som vi kan fortsätta att göra mer av i så fall.

Jag tänker att det är viktigt att vi i Sverige lever som vi lär. Det är fortfarande en bra bit kvar till en mer jämställd försvarsmakt, även om det går åt rätt håll. Om Försvarsmakten ska arbeta med resolution 1325 internationellt ger det ökad trovärdighet om man själv lever upp till idealen.

Anf. 42 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S):

Fru talman! Jag vill bara än en gång påpeka att Försvarsmakten årligen rapporterar till departementet om resultatet av implementeringen när det gäller åtgärder med utgångspunkt i resolution 1325 och när det gäller ambitioner i fråga om jämställdhet. Nästkommande rapportering för 2020 sker efter årsskiftet.

Så är det varje år. Utifrån de rapporter som kommer in med en redovisning av verksamheten drar man slutsatser. På så sätt utvecklas de regleringsbrev som vi levererar till myndigheterna och Försvarsmakten.

Jag ville säga detta så att det inte blir en skugga av att Försvarsmakten inte tar frågan på allvar eller inte hanterar den seriöst. Försvarsmakten gör ett omfattande och bra arbete. Det finns en tydlig medvetenhet och prioritet när det gäller dessa frågor i Försvarsmaktens ledning. Jag anser att det finns en seriös ambition, och jag vet att när det sker saker som inte är rimliga eller acceptabla ute på förbanden hanterar man dem så fort det finns kunskap om dem.

Sedan var det frågan om säkerhetsrådet. Sverige satt där och var pådrivande i fråga om FN:s säkerhetsrådsresolution om kvinnor, fred och säkerhet. Det var en central och prioriterad fråga. Sverige spelade en roll för

att lyfta upp frågan inom ramen för FN-systemet. Det tycker jag att man ska komma ihåg. Det är min bedömning att Sverige har spelat en positiv roll.

Vi har många utmaningar framför oss på alla möjliga områden, bland annat detta. Men vi ska inte förringa de insatser som redan görs.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2020/21:109 om effekt- och kapacitetsbrist

Anf. 43 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Mattias Bäckström Johansson har frågat mig följande:

1. Om jag är orolig över den utveckling vi nu ser kring den svenska effektbalansen och kapacitetsbristen i det svenska kraftsystemet.
2. Om jag och regeringen är beredda att ompröva vår uppfattning kring ett mål för leveranssäkerheten.
3. Om jag avser att vidta några åtgärder för att säkerställa en fortsatt god leveranssäkerhet.

En robust el- och energiförsörjning med hög leveranssäkerhet, låg miljöpåverkan och el till konkurrenskraftiga priser är en grundläggande förutsättning för ett modernt och väl fungerande samhälle och för klimatomställningen med ökad elektrifiering.

Tillgången till el i Sverige är god. Under 2019 nettoexporterade Sverige rekordmycket el med mycket låga utsläpp av koldioxid, och även under året har nettoexporten varit mycket stor. Inga elförbrukare har behövt kopplas bort på grund av effektbrist i Sverige. Jag kan konstatera att Af-färsverket svenska kraftnät bedömer risken för effektbrist i Sverige som fortsatt låg.

Jag är samtidigt medveten om att det har förekommit utmaningar med lokal kapacitet på några håll i Sverige. Regeringen och nätföretagen i Malmö och Stockholm tog förra hösten ett gemensamt initiativ för att säkerställa kapaciteten i Malmö och Stockholm, både på kort och på lång sikt. Regeringen uppdrog samtidigt åt Energimarknadsinspektionen att utreda och föreslå åtgärder för att säkerställa kapaciteten i andra delar av Sverige. Uppdraget överlämnades till regeringen den 1 oktober 2020. Regeringen kommer att analysera förslagen i syfte att säkerställa att ansvariga aktörer vidtar de åtgärder som krävs för att säkerställa att det finns kapacitet till befintliga kunder samt att tillkommande kunder får el inom rimlig tid.

Jag vill även i detta sammanhang lyfta fram att Svenska kraftnät genomför historiskt stora investeringar i ny elnätskapacitet. Den kommande treårsperioden planeras investeringar på 17 miljarder kronor, jämfört med 7 miljarder kronor de senaste tre åren. Projektet Sydvästlänken har tyvärr kantats av förseningar men kommer att förbättra situationen i södra Sverige. Svenska kraftnät räknar med att ta den nya kabeln i drift den 18 december.

När det gäller frågan om ett mål för leveranssäkerhet vill jag nämna att Energimarknadsinspektionen har i uppdrag att ta fram en tillförlitlighetsnorm. Rapporten ska redovisas till regeringen senast den 26 februari 2021. Min uppfattning är att vi behöver invänta detta underlag från Energimarknadsinspektionen innan regeringen kan fatta beslut om vad som behöver göras i nästa steg.

En fortsatt robust el- och energiförsörjning med hög leveranssäkerhet kräver åtgärder från flera olika aktörer. Jag utgår från att alla tar sin del av ansvaret, och jag är samtidigt öppen för att vidta nya åtgärder om behov uppstår.

Anf. 44 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD):

Fru talman! Jag vill inledningsvis tacka statsrådet för svaret på min interpellation.

Under senare tid har situationer uppstått där det rått elbrist, vilket är ett problem som delvis inte är helt nytt men som också kan uppstå om det skulle råda effektbrist i form av att produktionen inte täcker efterfrågan eller om det saknas tillräckligt med kapacitet för att överföra elen. Det är ett problem som Sverigedemokraterna återkommande har lyft upp i den energipolitiska debatten.

Företrädare för regeringspartierna och även statsrådet i den här debatten kontrar med att vi exporterar rekordmycket el och att vi är nettoexportörer av el sett över hela året. Det är tämligen ovidkommande för den här problematiken, för el kan ju inte lagras. El förbrukas i samma stund som den produceras, och för att det ska fungera krävs det att det finns tillräcklig effekt- och överföringskapacitet i varje givet ögonblick. Konsekvenserna om det brister i något, oavsett om det är produktion eller överföring, är att vi får elbrist. Det sker utan hänsyn till hur det sett ut tidigare under året.

Under de nu sex år som de rödgröna partierna haft regeringsmakten har alltså effektbalansen försämrats varje enskilt år. Frågan är om man någonsin tidigare sett en motsvarande trend i Sverige. Där har statsrådet möjlighet att försvara sig.

Bakgrunden till detta är att den genomsnittliga kapacitetsfaktorn har sjunkit i kraftsystemet eftersom regeringen uteslutande premierat väderberoende kraftproduktion och på olika sätt, direkt eller indirekt, straffat planerbar kraftproduktion. Kapacitetsbristen i elnäten har blivit mer påtaglig som en följd av att städerna växer utan att elnäten förstärks och moderniseras i motsvarande takt, något som drabbar såväl hushåll som näringsliv.

Med återkommande hastiga skattehöjningar har man även försvagat konkurrenskraften för kraftvärmen, något som har förvärrat problemet med lokal kapacitetsbrist. Det har tvingat ut regeringen på banan med olika speciallösningar, och utvecklingen går mot mer politik och mindre marknad.

Under juli var spotpriset i södra Sverige nästan tio gånger så högt som det systempris som gällde för hela landet. Det har aldrig varit så stora pris-skillnader sedan Sverige delades in i fyra prisområden, något som möjliggjorde för reservkraftverket i Karlshamn att elda olja på kommersiell basis mitt under sommaren.

Svenska kraftnät tvingades även till bilaterala avtal för drift av kärnkraftsreaktorn Ringhals 1. Det var möjligt den här sommaren men kommer

inte att vara möjligt under kommande somrar, då reaktorn planeras att ställas av för gott vid årsskiftet – ett beslut som borde omprövas.

Om man tittar på de prognoser som Svenska kraftnät gör för framtiden ser man att effektbalansen minskar även för de tre kommande vintrarna. Det man undrar då, fru talman, är om inte statsrådet oroar sig över att vi rör oss i fel riktning, då inget tyder på motsatsen.

Anf. 45 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Mattias Bäckström Johansson frågar om jag är orolig. Ja, på en punkt är jag faktiskt orolig.

Energibranschen och regeringen presenterade nämligen ett gemensamt initiativ för att säkerställa ökade investeringar i elnäten, för att säkerställa kraftvärmens och energiproduktionen i Malmö och i Stockholm och för att säkerställa att vi kunde gå över från fossila bränslen till förnybara bränslen. Men när det initiativet skulle genomföras röstade Mattias Bäckström Johansson och Sverigedemokraterna emot det.

Om inte regeringen skulle fortsätta agera för att driva igenom detta initiativ skulle det innebära en kraftig försämring av kapaciteten i Malmö, i södra Sverige och i Stockholm. Det skulle innebära att kraftvärmens riskerar att slås ut i vår största stad och att många nya förbrukare inte kan anslutas till elnätet.

Om Mattias Bäckström Johansson på allvar är orolig över kapacitetssituationen i södra Sverige, varför röstade han då emot det initiativ som regeringen och energibranschen tagit för att säkerställa just den kapaciteten?

Anf. 46 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD):

Fru talman! Det som statsrådet lyfter fram är ju följderna av den politik som man fört från regeringens sida.

Man går ut och chockhöjer skatterna på kraftvärmens och kastar fram en avfallsförbränningskatt. Det får konsekvenser som man inte riktigt kunnat förutse men som man slår ifrån sig med att det inte ligger på regeringens bord utan är en fråga för kommunpolitiker. Man tror inte att det kommer att leda till några problem. Men det gör det i alla fall, och då måste man kasta fram ett paket där man med olika handslag ska hantera följderna av den ekonomiska politik man har fört.

Ja, något måste givetvis göras. Sverigedemokraterna är inte i sak emot att man använder det inte tidigare nyttjade utrymmet inom intäktsramarna till olika åtgärder. Men att samtliga partier i Sveriges riksdag som inte sitter i regeringen inte stöttade det förslag som regeringen kom till riksdagen med var ju för att det var extremt undermåligt.

Hur många förslag från den här regeringens sida möter ett fullständigt motstånd från riksdagen för att det inte uppfyller de kriterier som satts upp? Det finns inga mekanismer i förslaget som leder till investeringar för att öka elnätskapaciteten. Här var det tvärtom så att elnätsföretagen skulle kunna minska sina investeringar och ändå ta del av den övervullning som fanns.

Det är också så att prognoserna för effektbalansen och kapacitetsbristen utgår från de förutsättningar vi har i närtid. Ska vi lyckas minska vårt fossila beroende, vilket enligt alla bedömare ska ske genom elektrifiering, riskerar detta att bli ett stort hinder. Ska företag och branscher elektrifiera

krävs det att man vågar göra det. Då måste man ha tillgång till el och veta att det kommer att vara fallet även i framtiden.

Dessutom flaggar Svenska kraftnät för att den fortsatta nedläggningen av kärnkraften och eventuell kraftvärme leder till ökad risk för effektbrist och att systemet blir mer svårplanerat då väderberoendet ökar.

Svenska kraftnät lyfter även fram ett faktum som Sverigedemokraterna återkommande har pekat på, och det är risken att bristsituationer uppstår samtidigt i vårt närområde.

I dag är vi beroende av att importera el av våra grannländer under de timmar då vi har högst elförbrukning. Vi kan se att Sverige inte är ensamt om det. Det är något som vi inte haft på decennier, men vi rör oss in i ett negativt territorium. Danmark räknar med att kunna importera under den här timmen. Tyskland räknar med att kunna importera under den här timmen. Polen räknar med att kunna importera under den här timmen. Baltikum räknar med att kunna importera under den här timmen, och Finland räknar med att kunna importera under den här timmen. Risken är att den inträffar samtidigt och att alla har räknat med att kunna importera av varandra. Konsekvenserna för elförsörjningen blir ju brutala. Man blir väldigt utsatt när man utvecklar energisystemen mot en sådan harmonisering.

Gällande effektbalansen har den nu minskat i sex år på raken, och i de analyser som görs för de närmaste åren kan vi se att den planeras minska också de tre kommande åren. Är det verkligen statsrådets uppfattning att den negativa utvecklingen för effektbalansen kommer att vända? Finns det något över huvud taget som tyder på det?

Anf. 47 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Det var ett långt inlägg från Mattias Bäckström Johansson med en del underligheter som jag måste dissekera.

Det stämmer som Mattias Bäckström Johansson säger att samtliga kärnkraftsnationer i vår omvärld räknar med och är beroende av att kunna importera el – så även Sverige. Men det är också så att Sverige varje topplasttimme inte bara importerar el utan också exporterar el. Det är nämligen så en marknad fungerar. Man kan både importera och exportera, och nästan alltid importerar och exporterar Sverige samtidigt. På så sätt drar vi nytta av varandras elsystem och får effektivare energisystem och konkurrenskraftiga energipriser för konsumenterna. Sverige har ju Europas konkurrenskraftigaste elpris och större överskott av producerad elektricitet än de allra flesta.

Mattias Bäckström Johansson säger att han är för att energiföretagen ska få rulla över tidigare års intäktsramar. Men när förslaget har legat på bordet och han har haft möjlighet att garantera kapaciteten i Malmö, möjlighet att garantera kapaciteten i Skåne, möjlighet att garantera kraftvärme och möjlighet att garantera utökade elnätsinvesteringar, då har Mattias Bäckström Johansson röstat emot det. Och när han här i kammaren, fru talman, får frågan varför han och Sverigedemokraterna har röstat emot, ja, då är hans främsta argument att de andra röstade emot.

Men, Mattias Bäckström Johansson, varför röstade Sverigedemokraterna emot kapacitetsförstärkningarna i Skåne som garanterar Skånes elförbrukare el i tio år framåt och gör att samtliga kända tillkommande elförbrukare kan anslutas i Skåne? Och om det beslut som Mattias Bäck-

ström Johansson varit med och fattat blir verklighet, vad har han att säga till de skåningar som oroar sig för kapacitetsbristen i Skåne?

Anf. 48 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD):

Fru talman! Jag kan förstå att statsrådet är upprörd. Samtliga partier i riksdagen som inte ingår i regeringen röstade nej till förslaget. Sverigedemokraterna var tydliga med under vilka premisser man avser att stödja det, men regeringen har ju valt att inte ha någon dialog med riksdagen om hur förslaget ska vara utformat. Man har bara kört på och kört i diket fullständigt. Samtidigt försöker man hantera de sekundära effekterna av den ekonomiska politik man har fört, som riskerar att bli katastrofala för stora delar av landet.

Avslutningsvis, fru talman, vill jag ändå tacka statsrådet för debatten. Vår uppfattning är dock att energipolitiken behöver läggas om för att man på allvar ska kunna möta den utveckling vi ser när det gäller elektrifiering. Där är frågor kring effekt- och kapacitetsbrist väldigt viktiga för att se till att man vågar elektrifiera.

Det är nödvändigt att stärka konkurrenskraften för kraftvärmens och inte, som regeringen har gjort under mandatperioden, i stället urholka den. Det behövs satsningar på den nya generationens kärnkraft – alla fossilfria energikällor ska välkomnas. Globalt sett ökade elproduktionen från kärnkraft för sjunde året i rad, men i Sverige är utvecklingen den motsatta. Här för kärnkraften en tämligen tynande tillvaro under den rödgröna regeringen.

Vi behöver ett mål för leveranssäkerheten som politiken kan sträva mot, och det behövs avsevärt högre ambitioner för att korta ledtiderna för nya nätkoncessioner och för att kunna bygga bort flaskhalsar i överföringskapaciteten.

Det är givetvis bra, fru talman, att statsrådet ändå säger att man vill ha en robust el- och energiförsörjning med hög leveranssäkerhet, men verkligheten visar ett annat utfall. Man kan fråga sig om det är just denna utveckling och verklighet som vi kommer att få ännu mer av med regeringens politik och som gömmer sig bakom de fina ord man klär detta i. Tyvärr är jag rädd för att det är på det sättet.

Anf. 49 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Jag vill också tacka Mattias Bäckström Johansson för en god debatt. Jag vill bara göra ett litet förtydligande. Regeringen har haft en väldigt god dialog med riksdagen om förslaget, dock inte med Mattias Bäckström Johansson och Sverigedemokraterna. Jag hoppas att vi ska kunna lägga ett nytt förslag på riksdagens bord. Om detta blir verklighet återstår att se.

Vi har tredubblat investeringarna i nätöverföring. Vi har tillsammans med energibranschen tagit ett gemensamt initiativ som garanterar ökad kapacitet och effekt. Det har Sverigedemokraterna röstat emot. I stället säger Mattias Bäckström Johansson att vad som krävs är satsningar på nästa generations kärnkraftverk. Vi har en energiöverenskommelse som gör det fritt för marknaden att investera.

Men tänk om Mattias Bäckström Johansson alldeles oavsett detta fick sin vilja igenom och det gjordes massiva investeringar med skattebetalarnas pengar i att subventionera nästa generations kärnkraft – från marknad

till statliga subventioner à la Sverigedemokraterna. Då skulle väl de reaktörerna vara på plats om, gissningsvis, 20 eller 30 år. Finländarna skulle väl ha invigt sin kärnkraft för 12 år sedan, men den har fortfarande inte levererat en enda watt. De kan inte ens tända en julgransbelysning med den trots att den skulle stå för en stor del av effekttillförseln. Det skulle inte göra någonting för kapacitets- och effektsituationen i dag, eller ens i morgon. Så den lösningen kan vi nog avskriva även om man kan drömma om olika energislag.

Lösningarna på dagens effekt- och kapacitetssituation måste vara handfasta och finnas här och nu. De lösningarna har funnits på riksdagens bord. Mattias Bäckström Johansson och Sverigedemokraterna har röstat emot dem. Låt oss hoppas att Sverigedemokraterna inte gör det igen!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2020/21:57 om bullerregler och Sverigeförhandlingen

Anf. 50 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Maria Stockhaus har frågat mig om jag är beredd att göra något åt att Trafikverket kan fatta beslut som gör det omöjligt för en kommun att leva upp till sitt avtal med staten.

Trafikverket har i uppdrag att lämna uppgifter för de områden som Trafikverket bedömer är av riksintresse när det gäller kommunikationer. Länsstyrelserna bevakar sedan riksintressena i den kommunala planeringen.

Jag har erfarit att det för närvarande pågår ett arbete hos Trafikverket med att precisera luftfartens riksintresse vid Arlanda flygplats. För det fall att en länsstyrelse beslutar att upphäva en kommuns beslut om detaljplan eller områdesbestämmelser på grund av att ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken inte tillgodoses får beslutet överklagas hos regeringen.

Jag som statsråd kan inte uttala mig om ärenden som rör tillämpning av lag och som handläggs av myndigheter.

Anf. 51 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Tack, infrastrukturministern, för svaret! Jag är övertygad om att vi är helt överens om att bostadsbyggande, utbyggnad av kollektivtrafik och möjligheter att bygga ny infrastruktur i framtiden är viktiga frågor.

I alla Stockholms kommuner råder i dag brist på bostäder, och många unga människor tvingas bo hemma längre än de önskar eftersom det är svårt för dem att få tag på sin första bostad och komma in på bostadsmarknaden. Vi ser också i många städer i Sverige behov av investeringar och utbyggnad av infrastruktur i allmänhet och kollektivtrafik i synnerhet.

Önskelistan över projekt är lång, och det märks tydligt inte minst nu när arbetet med den nationella planen börjar. Infrastruktur är dyrt, och när Sverigeförhandlingen initierades handlade den mycket om att hitta fler vägar till finansiering och inte minst möjligheter till medfinansiering från regioner och kommuner.

Kommuner har ju också begränsad ekonomi, och ett sätt att kunna medfinansiera satsningar på infrastruktur och kollektivtrafik är att bygga bostäder eller, rättare sagt, att sälja mark så att andra kan bygga. Detta ger förutom nya bostäder, som ju också är en del av Sverigeförhandlingen, inkomster till kommunerna.

En del av Sverigeförhandlingen handlar om att öka kapaciteten i kollektivtrafiken för Stockholm Nordost. Staten har i avtal med kommunerna gått in och stöttat förlängningen av Roslagsbanan till Stockholms city via Odenplan.

Trafikverket kan nu med sina planer på så kallade påverkansområden för buller kring Arlanda omöjliggöra en utveckling för fler bostäder. Resultatet blir att det kommer att läggas en våt filt över utvecklingen i framför allt Vallentuna kommun, vilket kan komma att begränsa utvecklingen även för närliggande kommuner. Detta görs samtidigt som man i många andra länder där man har liknande problematik pekar ut farleder i luften för att minimera påverkansområdena på marken i stället för att, som Vallentuna nu råkat ut för, hela områden i princip beläggas med byggförbud.

I förlängningen hotar detta delar av Sverigeförhandlingen. Vallentuna har förbundit sig att bygga ett stort antal bostäder, som bland annat ska finansiera förlängningen av Roslagsbanan. Även Österåker och Täby medfinansierar. Detta skulle öppna stora möjligheter för tusentals människor att bo och verka i området och att åka kollektivt till arbetet. Nu hotas en del av detta viktiga projekt, inte minst kollektivtrafikprojektet, av att man helt enkelt inte kommer att kunna sälja mark för att bygga bostäder.

När beslutet om Arlandas nya miljötillstånd skulle fattas överklagade Naturvårdsverket tillståndet och drev igenom ett avsteg från trafikbullerförordningen som innebar en gräns på 65 decibel i påverkansområdet i stället för de 70 decibel som nämns i trafikbullerförordningen. Detta beslut tar liten hänsyn till teknikutveckling och en framtida allt tystare infrastruktur. I fallet med Vallentuna är detta en game changer som innebär att större områden än nödvändigt beläggas med byggförbud. Planerna på att förlänga Roslagsbanan till City via Odenplan riskerar att skjutas på framtiden.

Jag ser detta som ett exempel på en bristfällig styrning av myndigheter. Trafikverket och Naturvårdsverket kan inte jobba i silor. De måste se till helheten och övriga åtaganden som staten har. Är regeringen beredd att se över styrningen av de statliga verken så att en bättre helhet i agerandet uppnås och fler bostäder därmed kan byggas?

Anf. 52 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! I själva sakfrågan har jag klagat att jag som statsråd inte kan gå in på eller gripa in i ett pågående ärende där Trafikverket har lämnat underlag för beslut. Vid ett överklagande kommer det att ligga på bland annat mitt bord att fälla ett avgörande. Därför ska jag vara försiktig med att uttala mig.

Generellt sett är det ändå intressant att Maria Stockhaus nu lyfter fram Sverigeförhandlingen – men uppenbarligen bara i Stockholmsområdet. I Sverigeförhandlingen ligger nämligen även byggandet av nya stambanor och att man ska möjliggöra nya infrastrukturinvesteringar. Det gäller inte bara Roslagsbanan utan även stambanor i Linköping, Norrköping, Borås, Jönköping och Hässleholm. Det här är intressant. Jag hoppas att Moderaterna ändå står bakom Sverigeförhandlingens förslag. I varje fall gör mo-

derater det i dessa regionerna. De ser förutsättningarna att kunna bygga fler bostäder i hela Sverige och inte bara i Stockholmsområdet.

Skälet till att jag frågar är att Moderaterna uppenbarligen har ändrat sig sedan de påbörjade processen med Sverigeförhandlingen. Men nu står man på nationell nivå inte fullt ut bakom en satsning som ger möjlighet till bostadsbyggande i hela landet.

Även om detta är en infrastrukturdebatt lyfter interpellanten även upp bostadsbyggande. Man ska kanske i sammanhanget komma ihåg att Moderaterna gör kraftiga, för att inte säga brutala, besparingar vad gäller stödet för just bostadsbyggande. De vill dra ned till exempel investeringsstöden med totalt närmare 4 miljarder – 3,1 miljarder plus ett nej till energi-effektivisering i flerbostadshus. Moderaterna väljer att göra ganska stora besparingar i sitt budgetalternativ. Vi vet ju att investeringsstöden har varit helt avgörande för att man i många delar av landet har byggt bostäder.

Nog är det viktigt att vi ser till att få fart på bostadsbyggandet i landet. Det har vi fått under våra regeringsår. Och nog är det bra att vi hittar både bra incitament och bra regelverk för det. Men i den del som rör Sverigeförhandlingen är jag intresserad av att höra om Maria Stockhaus är lika engagerad i frågan som rör bostadsbyggande och förutsättningar i andra delar av landet än bara Stockholm.

Anf. 53 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Självklart är vi intresserade av att det byggs bostäder i hela Sverige. Det som är viktigt är att man tittar på den samhällsekonomiska lönsamheten för de investeringar som skattepengarna används till. När det gäller bostadsbyggandet är det viktigt att utöka pendlingsområdena och inte fokuserar på ändstationerna, vilket i stor utsträckning görs i fråga om höghastighetstågen.

Det här gäller inte minst med tanke på vad som hänt nu i och med Trafikverkets svar som säger att man ska banta projektet till 205 miljarder. Ingen expert mig veterligen tror att detta över huvud taget är möjligt. Man har nu flyttat ut stationerna så att värdet av att kunna pendla inom olika regioner helt har tagits bort.

Det finns många frågor runt höghastighetstågen. Innan vi lägger ut den mängd pengar som det handlar om behöver man säkerställa att det finns en samhällsekonomiskt rimlig kalkyl för att göra en sådan investering.

Fru talman! Sett till klimatmålen är det viktigt att vi får till möjligheter att åka kollektivt och att byggandet kan ske genom att vi utökar tätorter och bygger i kollektivtrafiknära lägen. Processerna är långa och kostnaderna för att bygga i vissa lägen är väldigt höga i dagsläget med de bullerregler vi har och det agerande som inblandade myndigheter har, inklusive statens förlängda arm länsstyrelserna. Dessutom kan det vara svårt att över huvud taget bygga.

Som jag sa i mitt tidigare inlägg måste vi självklart reservera mark för framtida infrastrukturinvesteringar, men det måste ske med inriktningen att det ska påverka mängden byggbar mark i så liten omfattning som möjligt. Förutom Vallentuna finns fler exempel där Trafikverket vill reservera mark. Det gäller den östliga förbindelsen. Jag förstår att infrastrukturministern inte kan yttra sig om enskilda fall. Men även här har Trafikverket tagit i med hängslen och livrem.

Trafikverket har undantagit väldigt stora områden på en plats som är prime location i Stockholm, med möjlighet att bygga väldigt många bostäder. Man rycker här undan mattan för delar av projektet. Flera tusen bostäder riskerar att försvinna här för att man inte pekar ut *ett* ställe där man kan tänka sig att ha den östliga förbindelsen. I stället pekar man ut ett antal olika alternativ och vill att samtliga ska vara av riksintresse.

Jag tycker att det här är en viktig principiell diskussion. Det handlar inte om enstaka projekt, utan det handlar om ett mönster. Statens förlängda arm länsstyrelsen, Trafikverket och, i fallet med Vallentuna, även Naturvårdsverket, det vill säga ett antal statliga verk, har i uppdrag att bevaka olika delar av lagstiftningen. Men de har inte ett tydligt uppdrag att se till helheten: Hur ska man förhålla sig till andra statliga åtaganden som finns i Sverigeförhandlingen? Hur ska man se på byggandet av bostäder, som rimligtvis borde vara ett riksintresse? Man kan inte jobba i silon, utan man måste se till att det hela är rimligt. Man kan inte ta för stor del av marken i anspråk. Detta måste finnas i deras uppdrag.

Jag skulle vilja höra ur ett mer generellt perspektiv hur infrastrukturministern ser på ett specifikt uppdrag till i detta fall Trafikverket att försöka minimera marken som påverkas av reservaten. Man skulle kunna ha det i sitt uppdrag så att man säkerställer att så mycket byggbar mark som möjligt finns kvar.

Anf. 54 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! I grunden finns alltid dessa målkonflikter, inte minst vid byggandet av infrastruktursatsningar i Sverige. För inte så länge sedan deltog jag i en interpellationsdebatt som handlade om odlingsbar mark. Där fanns naturligtvis samma slags målkonflikt.

Vi i Sverige har tagit väldigt många steg under de senaste åren för att kunna kombinera planering, genomförande och byggande av infrastruktur med bostadsbyggande. Det har inte minst skett tack vare det förhållningssätt som Sverigeförhandlingen hade och som vi i den förra nationella planen aviserade. I anslutning till planerandet och genomförandet av infrastruktur ska man alltså också beakta och skapa möjlighet för bostadsbyggande. Det förenklar och samordnar planeringsprocesserna på ett helt annat sätt än tidigare.

Av detta skäl kan vi se att exempelvis en satsning på fyrspar mellan Stockholm och Uppsala kan ge möjlighet till uppemot 50 000 bostäder. Längs nya stambanor kan man se en möjlig satsning på bostadsbyggande för uppemot 100 000 bostäder.

Maria Stockhaus är mest intresserad av den del av Sverigeförhandlingen som rör Stockholm och inte den som rör andra delar av landet. Jag tycker att förhållningssättet bör vara likadant i Stockholm som i andra delar av landet. Det innebär att vi ska skapa förutsättningar för att bygga samhälle och bostäder när vi uppför infrastruktur. Men våra myndigheter, oavsett om det gäller Naturvårdsverket, Trafikverket eller, som i detta fall, länsstyrelsen, har också att följa de lagar och förordningar som Maria Stockhaus själv har varit med och fattat beslut om i Sveriges riksdag. Det handlar om de bullerförordningar och andra lagar och regler som finns. Dessa kan sedan överklagas, och när något överklagas landar det hos regeringen. Det är därför jag inte uttalar mig i det enskilda fallet.

Generellt sett ska myndigheter självklart samverka, även med kommuner och regioner, för att hitta smarta lösningar som gör att vi kan bygga än mer infrastruktur. Det kommer att behövas för att vidga pendlingen i arbetsmarknadsregionerna. Det gör samtidigt att vi kan fortsätta få fart på bostadsbyggandet efter den låga volym vi hade efter en period med en regering som inte engagerade sig i förutsättningarna för att få fart på bostadsbyggandet.

Anf. 55 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Det här är viktiga frågor för Sveriges framtid. Jag hade intressant nog ett möte precis före interpellationsdebatten där diskussionen om bland annat planprocesser kom upp. Frustrationen hos den jag talade med var väldigt stor. Man sa att svårigheterna att bygga var oerhört stora, inte minst vad gäller stora infrastruktursatsningar. Processerna är oerhört långa på grund av regelverket för byggnation och möjligheterna för enskilda personer att överklaga.

Även om myndigheterna har till uppgift att se till att lagstiftningen följs finns det anledning för oss alla att vara självkritiska med tanke på det system vi har skapat. Det här gör att det är betydligt svårare, tar längre tid och är dyrare att bygga viktig infrastruktur. Det blir väldigt tydligt om man tittar runt om i världen och ser hur snabbt andra kan få till byggnation av alla typer av infrastruktursatsningar. Vi däremot hamnar i långa processer för att vi ska ta hänsyn till bullerregler i vilka man i sin tur inte har tagit hänsyn till att tekniken har utvecklats för hur man påverkas inne i bostäder. Det tas heller ingen hänsyn till andra moderniseringar som har skett. Det finns anledning att se över regelverket.

I det här fallet tycker jag att Trafikverket ska ha i uppdrag att när man ser till riksintressen säkerställa att ta så lite mark i anspråk som möjligt vid infrastruktursatsningar. Det måste bli så mycket byggbar mark som möjligt kvar. Det är den frågan jag vill ställa till infrastrukturministern.

Är ministern och regeringen beredda att, utan att ta ställning i ett enskilt fall, se över uppdraget till Trafikverket för att säkerställa att man inte i onödan lägger våta filter över stora markområden?

Anf. 56 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är självklart att man inte i onödan ska ta i anspråk mark som inte behöver användas för byggande av infrastruktur. Om det är möjligt att använda den till bostadsbyggande eller annat ska det naturligtvis vara utgångspunkten. Så är det när det gäller odlingsbar mark, och så är det när det gäller bostadsbyggande. Den målkonflikten är väl bekant. Det är klart att samordningen måste fungera på ett sätt som gör att man kan få bästa möjliga samhällsnytta.

Jag gav för ett tag sedan i uppdrag till Trafikverket och länsstyrelserna att titta på planeringsprocessen för att se om vi kan förenkla den för att kunna genomföra stora infrastruktursatsningar snabbare. Det var bland annat efter oro både i Västerbotten och i Norrbotten vid byggandet av Norrbottenbanan men också längs Ostlänken, där landshövdingen sa att det finns en risk att det blir problem med stora projekt, med den planprocess som finns.

Nu har vi låtit Trafikverket och länsstyrelsen komma med lite olika typer av förslag för att underlätta här. Ett av dem är att förskotta medel för infrastrukturinvesteringar till länsstyrelserna – en viss liten del för att underlätta en tidig administrativ process och på det sättet komma snabbare fram.

När vi jämför med hur snabbt det går i länder som Kina eller andra länder i världen när det gäller satsning på och byggande av infrastruktur ska vi, inte minst i denna kammare, vara medvetna om att den grundläggande skillnaden är att vi i Sverige har möjligheter både för enskilda individer och för kommuner och regioner att säga stopp för att miljövården allvarligt hotas eller för att de vill vara med och besluta i processen. Det är en god demokratisk ordning som vi måste ha ork och kraft att försvara i Sveriges riksdag.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2020/21:71 om Transportstyrelsens hantering av trafiktillstånd

Anf. 57 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har ställt två frågor till mig om Transportstyrelsens hantering av trafiktillstånd för yrkesmässig trafik.

Regeringen och ansvariga myndigheter på transportområdet har agerat för att mildra effekterna för företag med anledning av coronapandemin. När det gäller Transportstyrelsen har myndigheten fattat en mängd beslut för att underlätta för företag och individer. Det är bland annat insatser för att effektivisera och förenkla handläggning av ärenden. Samtidigt är det viktigt att understryka vikten av att effektivisering och förenkling inte får påverka myndighetens förutsättningar att göra rättssäkra och kvalitativa ärendebedömningar.

När det gäller EU-regler om yrkesmässig trafik krävs att företag som bedriver yrkesmässig trafik ska förfoga över ett eller flera fordon och att dessa används kontinuerligt. Transportstyrelsen medger normalt en tidsfrist på sex månader för företagen att anmäla fordon för användning i yrkesmässig trafik, vilket är den maximala tid som kan medges enligt EU-rätten.

I Transportstyrelsens branschdialog understryks vikten att höra av sig till myndigheten i de fall företaget får en underrättelse om att trafiktillstånd kan komma att återkallas. När företagen meddelar myndigheten kan företagen ges anstånd med sin anmälan och på så vis förhindra att tillstånd återkallas.

Utöver detta har Transportstyrelsen även gett förlängd tid med att komma in med olika handlingar och underlag, både vid en tillståndsansökan och vid en tillsyn, för att underlätta för seriösa företag som på olika sätt drabbats av pandemin.

Jag kommer att fortsätta att verka för att myndigheternas ärendehanteringar ska vara effektiva och rättssäkra.

Anf. 58 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth!

Att ställa fordon och förare till allmänhetens förfogande kräver att man har tillstånd för att bedriva yrkesmässig trafik. Det kan vara gods, och det kan också vara persontrafik. Den myndighet som har att hantera detta är Transportstyrelsen. De granskar att man har de förutsättningar som krävs för att få ett tillstånd. De tittar också löpande på om man sköter sig, så att det inte händer något under resans gång. De är alltså också en tillsynsmyndighet.

Grunden för att få ett trafik tillstånd är att man är faktiskt och fast etablerad i en medlemsstat, har gott anseende, har tillräckliga ekonomiska resurser och har erforderligt yrkeskunnande. Så står det i artikel 3 i EU:s förordning 1071.

Vad som har skett nu under pandemin är att det blir långa handläggningstider. Om man ska söka ett nytt trafik tillstånd är handläggningstiden nio veckor, och det spelar ingen roll om man har haft en verksamhet tidigare och har varit borta från transportsektorn och sedan kommit tillbaka. Det är alldeles på tok för lång tid.

Om vi tittar på vad som står i förvaltningslagen ser vi att det ställs högre krav på en myndighet. Nio veckor är 45 arbetsdagar, vilket motsvarar 360 arbetstimmar. Jag inser också att de inte sitter och lusläser under varje arbetstimme i nio veckor, men det är för lång tid för att administrera ett hyggligt enkelt ärende. Hur det än är i dessa tider då folk blir arbetslösa finns det företag som både startar upp och utökar verksamhet, och då måste myndigheterna vara lite snabbare i sitt sätt att handlägga det. Då är nio veckors handläggningstid inte godtagbart.

Det är några delar i svaret från ministern som jag gärna vill utveckla. Där sägs bland annat så här: ”Det är bland annat insatser för att effektivisera och förenkla handläggning av ärenden. Samtidigt är det viktigt att understryka vikten av att effektivisering och förenkling inte får påverka myndighetens förutsättningar att göra rättssäkra och kvalitativa ärendebedömningar.”

Det är helt klart, men det pågår också, vill jag påstå, en del onödigt arbete som så att säga förtar effektiviteten hos myndighetens eget arbete. Det gäller att hushålla effektivt med resurserna för att få så mycket som möjligt gjort på dagen utan att för den sakens skull tulla på rättssäkerheten.

Under denna period har en del företag fått brev från myndigheten där det står att deras tillstånd ska återkallas på grund av att de har fordon som är avställda. Man kan ju bedriva en verksamhet som egentligen inte grundar sig på transporter men där transporter är en del av företagets verksamhet. Eftersom efterfrågan numera är väldigt låg, framför allt på persontransporter då folk uppmanas att stanna hemma, ställer man av sitt fordon i avvaktan på att det ska bli bättre medan den andra delen av företaget rullar på. Men då är Transportstyrelsen där och drar och vill återkalla tillståndet.

Det är inte acceptabelt att lägga så mycket krut på något som egentligen inte är nödvändigt. Då är det bättre att lägga det på att få en snabbare handläggning för dem som vill starta upp i dag.

Anf. 59 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! När det gäller Thomas Morells argumentation om hur Transportstyrelsens arbete fortgår och att det pågår en del onödigt arbete, för att citera Thomas Morell, har Transportstyrelsen under pandemin hanterat tusentals och åter tusentals ärenden för att under en kris, som inte minst drabbat transportsektorn, skapa de bästa förutsättningarna för dem som jobbar inom åkeribranschen och andra näringar, skapa möjligheter att skjuta på certifieringar eller regelverk och hitta sätt att underlätta för alla som ser till att Transportsverige hålls rullande.

Jag kan tänka mig att många av de tjänstemän som jobbar på Transportstyrelsen har fått lägga hur många timmar som helst under denna tid på att underlätta och se till att Sverige hålls rullande. Vi har sett hur gods-transporter har kunnat fungera fast vi är mitt i en pandemi, hur vi har kunnat säkerställa livsmedelsförsörjning och import och export, hur åkerinärningen har kunnat fungera, hur vi har kunnat hitta smarta och bra lösningar för olika krav på certifieringar, vare sig det varit YKB, som Thomas Morell och jag har debatterat tidigare, eller andra typer av tillstånd.

Jag vill nog påstå att man verkligen har försökt göra sitt yttersta för att mitt i en pandemi, med den omsorg man ska ha om medarbetare som jobbar inom statlig sektor, ändå göra det bästa.

Det är klart att jag vet att detta måste vara utgångspunkten även när Transportstyrelsen arbetar i dag. Därför är också regelverket sådant att man naturligtvis kan förvarna genom branschdialog och tala om att man vill att underlag kommer in tidigt, så att man kan beakta omständigheterna särskilt. Man har också varit noga med att ibland ge förlängd tid att inkomma med ansökningar för att kunna ta hänsyn till den kris och den situation som råder.

Jag har svårt för en agitation där man så tydligt försöker säga att myndigheterna nästan medvetet skulle försvåra. Detta är inte ett faktum. Den myndighetskritik som Sverigedemokraterna ibland ägnar sig åt känner vi igen från andra länder och andra sammanhang. Men vi har ett läge där vi snarare borde bygga på gemensam tillit och tilltro till att vi allihop, i de olika roller som finns, anstränger oss att lösa den samhällsutmaning som vi just nu står inför: en pandemi som drabbar inte minst transportsektorn väldigt hårt.

Det är klart att det uppdrag som Transportstyrelsen har är att utöva tillsyn och följa det regelverk som riksdagen har fastställt och som regeringen i något fall fastställt genom olika typer av regleringar. Finns det regleringar som behöver förändras? Låt oss då ta reda på dessa! Vi har under den här pandemin listat ett flertal förändringar som vi också genomfört – just för att underlätta.

Men vi kan inte ha en ordning där Transportstyrelsen själv väljer att frångå beslut som fattats demokratiskt i Sveriges riksdag. I stället uppmärksammar de riksdagen och inte minst regeringen på att det finns skäl att göra en förändring, som i fallet med YKB, så att vi kan underlätta än mer för transportbranschen. Jag hoppas verkligen att Thomas Morell ändå ser nyttan och vikten av att vi har en transportstyrelse som under den här tiden arbetar ordentligt och intensivt för att underlätta för den svenska transportnäringen.

Anf. 60 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Kritik kan man framföra utan att för den sakens skull bli beskylld för att vilja omstörta någon form av verksamhet. Det är inte det som det handlar om. Vad det handlar om är de människor som jobbar och sliter. Det är oerhört många människor som lägger ned ett enormt arbete ute i vårt samhälle för att få vardagen att gå runt, för att vårt samhälle ska fungera och för att transportverksamheten ska fungera.

Den del av Transportsverige som nu rullar har ju sina tillstånd. Det är inga konstigheter i det. Problemet är de som är tvungna att ställa av sitt enda fordon i avvaktan på att pandemin ska gå över. Då är myndigheten blixtnabbt där och vill vidta en åtgärd.

Det står så här i artikel 13 i förordning 1071, och det är ganska viktigt: ”Om den behöriga myndigheten konstaterar att ett företag riskerar att inte längre uppfylla kraven i artikel 3 ska den underrätta företaget om detta. Om den behöriga myndigheten konstaterar att ett eller flera av dessa krav inte längre är uppfyllda, får den bevilja företaget en av följande tidsfrister.” Där kommer sexmånadersgränsen in. Man hänvisar alltså till artikel 3, där det står att företag ska ”vara faktiskt och fast etablerade i en medlemsstat”, ett villkor som är uppfyllt, och ”ha gott anseende”, ett villkor som också är uppfyllt. De ska vidare ”ha tillräckliga ekonomiska resurser” och ”ha erforderligt yrkeskunnande” – även dessa villkor är uppfyllda. Ändå går man in och vidtar en åtgärd på grund av att vi har en pandemi, både i Sverige och i världen i övrigt, som gör att verksamheten inte fungerar så som den normalt gör.

Det här fick naturligtvis en företagare att tillskriva EU, eftersom det hela tiden hänvisas till EU. Han fick ett svar därifrån. Det är ganska intressant att läsa det svaret. Sexmånadersgränsen är ju det som hela tiden cirkulerar. Det står så här: Som ett preliminärt uttalande vill vi först framhålla att detta svar ger uttryck för Europeiska kommissionens uppfattning. Endast Europeiska unionens domstol är behörig att avgöra hur unionsrätten ska tolkas.

Här backar man lite grann från den hårda tolkningen av detta med sex månader. Man hävdar att det är domstolen som gör tolkningen, inte Europeiska kommissionen.

Vidare står det så här: Vi anser att pandemin, som har orsakat en nedgång eller i vissa fall till och med ett tillfälligt avbrott i vägtransportföretagens verksamhet, vederbörligen bör beaktas av de nationella myndigheterna när de bedömer om ett företag uppfyller de krav som ställs för att få behålla sitt tillstånd.

Det finns möjlighet för de nationella myndigheterna att avstå från att lägga ett brev på lådan där man hotar med att dra in tillståndet. Det är fritt för myndigheten i Sverige att göra detta. Man hävdar från Transportstyrelsens sida att EU ställer det kravet. Men enligt enhetschefen Eddy Liegeois – jag ber om ursäkt om jag inte uttalade namnet rätt – svar, som jag läste ur, finns det trots allt en möjlighet för svenska myndigheter att vara lite mjukare i sin uppfattning.

(forts.)

Prot. 2020/21:36

17 november

Svar på

interpellationer

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.55 på förslag av andre vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

*Svar på
interpellationer*

§ 14 (forts.) Svar på interpellation 2020/21:71 om Transportstyrelsens hantering av trafiktillstånd

Anf. 61 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Thomas Morell, för engagemanget! Det är viktigt.

Jag ville förra gången göra en poäng av att vi måste förstå att vi lever i en pandemi i en situation där alla verkligen försöker att göra sitt yttersta för att hitta lösningar och inte minst underlätta för hela samhället och i det här sammanhanget också för transportverksamheterna i Sverige.

På det sättet har vi under den här perioden lyckats väl. Vi har kunnat se till att åkeriverksamheter har fungerat. Man har löst ut YKB-frågan och gett väldigt många dispenser. Vi har hittat bra lösningar för flyget och andra delar av transportsystemet. På det sättet kommer vi att behöva fortsätta att arbeta framöver för att underlätta för de företagare som är oroliga för sina företag framöver och om de kan fortsätta.

Det är för att kunna se till att de som jobbar inom transportsektorn har ett fungerande skydd. A-kassan är otroligt viktig. Där har vi nu kunnat stärka den så att de som blir av med jobbet – för det kommer en del att bli under den här perioden – får ett skydd och en möjlighet till omskolning och omställning. Det är en mycket kraftig satsning på utbildningsmöjligheter vi gör.

På det sättet agerar regeringen för att skapa möjligheter för samhället att klara en pandemi. Så gör också våra myndigheter. De får omprioritera och lägga saker åt sidan. De får försöka att handlägga viktiga ärenden så skyndsamt de kan. Men de prioriterar också att underlätta inte minst för transportsektorn.

Det gör Transportstyrelsen. Den har också på eget initiativ gjort flera olika insatser där de ibland har fått komma till regeringen och föreslå insatser som kan göras för att transportsektorn lättare ska kunna möta de utmaningar som pandemin ställer den inför.

Därför tyckte jag att det var på sin plats att markera när jag tyckte att Thomas Morell och ibland en del andra företrädare för Sverigedemokraterna angriper myndigheter som att de inte förstår eller klarar alla utmaningar.

De myndigheter vi har gör sitt allra bästa. De är också drabbade av en pandemi och har medarbetare som arbetar på distans. Den förståelsen och respekten måste vi ha i regeringen och i riksdagen med de utmaningar vi har i samhället för att klara pandemin.

När väl det är sagt ska det självklart vara en snabb, effektiv och rätts-säker handläggning. Självklart ska det finnas möjligheter att kunna hitta sätt att lyssna in de synpunkter som finns för att se till att personer inte i onödan blir av med trafiktillstånd.

I det här sammanhanget ligger det också på den enskilde att hålla ordning på vilka regler som finns. Har man en utmaning i att man behöver eller ämnar ställa av sina fordon kan man också kontakta Transportstyrelsen. Transportstyrelsen har också gått ut med det i information vid sina branschgenomgångar.

Sensmoralen i det jag nu säger är att vi faktiskt får hjälpas åt. På det sättet har vi goda möjligheter att kunna klara av pandemin på allra bästa sätt.

Anf. 62 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth!

Poängen är den att man ska göra det så enkelt som möjligt i myndighetsutövningen utan att på något sätt äventyra säkerheten. Vi har ett läge med pandemin som påverkar både företagen och myndigheten. Då känns det lite märkligt om man hela tiden dubbelarbetar.

Kommissionens representant har svarat och sagt att man kan hantera det på ett annorlunda sätt. Jag kan ta ett exempel. Det finns företag som ställt på sitt fordon, varit ute och kört en sväng, och sedan ställt av det igen bara för att tillfredsställa hanteringen. Det känns lite grann onödigt att man ska behöva gå så långt att man ställer på ett fordon, kör en sväng, och sedan ställer av det igen bara för att få behålla sitt trafiktillstånd.

Det finns all anledning i den fortsatta dialogen mellan statsrådet och myndigheten att se vad man kan göra för att göra det bättre för att snabba på för dem som vill söka nya trafiktillstånd men också så att man slipper ifrån sådana här onödiga hanteringar. Det blir onödigt även för Transportstyrelsen att skicka en massa brev och ha dialog i en fråga som egentligen inte strider mot artikel 3, som är grunden i det hela.

Det finns en förbättringspotential. Ministern bör ta den dialogen med myndigheten framöver så att det blir så snabbt och effektivt som möjligt till gagn för alla. Det gäller myndigheten själv men inte minst de människor som har att sköta sin verksamhet inom transportsidan.

Jag är övertygad om att ministern tar den diskussionen framöver. Om inte annat kanske jag får återkomma med någon interpellation.

Anf. 63 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell är naturligtvis välkommen med både interpellationer och goda råd. Samtidigt är det viktigt att Thomas Morell och Sverigedemokraterna bär med sig att det nu görs stora ansträngningar i svensk statsförvaltning för att underlätta för transportnäringen, inte minst från Transportstyrelsens sida.

Det är därför jag tycker att det är viktigt att man har det i beaktande när man uttalar sig med självsäkerhet om hur myndigheterna borde göra eller inte gör. Världen är oftast lite mer komplicerad. Men självklart kommer säkert både Transportstyrelsen och alla engagerade att se till att vi ska hitta bra lösningar under pandemin och göra sitt yttersta för att se till att vi klarar oss genom den här krisen.

Det är ett ansvar vi har allihop. Det gäller att lyhört lyssna in, strategiskt fundera över vilka utmaningar som finns, och steg för steg lösa de vardagsproblem som det innebär för människor, företag och många andra när vi har en sådan stor smittspridning som vi har.

På transportsidan har vi ändå löst väldigt många av de utmaningarna på ett mycket bra sätt. Vi har ett väl fungerande godstransportsystem. Vi har aktörer som klarar de utmaningarna på ett bra sätt med de stöd och de insatser som vi har gjort från regeringens sida med stöd av riksdagen. Det gäller naturligtvis inte minst regelförändringar som har underlättat för företagande. Det är så vi klarar den här krisen tillsammans med gemensamma insatser.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2020/21:104 om ett skärpt beställaransvar

Anf. 64 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att skärpa beställaransvaret.

För regeringen är det viktigt att de företag som beställer transporter tar sitt ansvar, och därför ska den som beställer en otillåten gods- eller persontransport kunna dömas för brott. Därför beslutade regeringen att genom en förordningsändring skärpa beställaransvaret för internationella transporter och cabotagetransporter våren 2018. Den beställare som sluter avtal med trafikutövaren ska kontrollera att transporten sker med stöd av rätt tillstånd. Vidare utvidgades den krets som kan hållas ansvariga om en transport skett utan rätt tillstånd till att omfatta alla som har beställt den aktuella transporten.

Det är glädjande att lagstiftningen om beställaransvar nu börjar få effekt. På senare tid har Helsingborgs tingsrätt i två olika domar beslutat att ålägga företag med företagsbot för att de inte gjort vad som skäligen kunnat krävas för att förebygga brott mot reglerna om cabotagetransporter.

För att öka kontrollen och skapa rättvisa konkurrensvillkor för transportnäringen har regeringen arbetat hårt för att få igenom det så kallade mobilitetspaketet i EU. De nya reglerna innebär att vi fasar ut de fördelar användandet av lätta fordon i nuläget har.

Mobilitetspaketets genomförande kommer även att leda till att reglerna för kör- och vilotider för internationella transporter av gods och cabotagetransporter från den 1 juli 2026 kommer att gälla för fordon som är tyngre än 2,5 ton. Det betyder att även att ägare av fordon som väger mellan 2,5 och 3,5 ton kommer att behöva installera färdskrivare.

För mig är det avgörande att skapa ordning och reda inom transportsektorn, och jag är beredd att vid behov vidta ytterligare åtgärder på området.

Anf. 65 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth!

Det är några saker i svaret som jag vill utveckla lite grann. I andra stycket står det: "För regeringen är det viktigt att de företag som beställer transporter tar sitt ansvar, och därför ska den som beställer en otillåten gods- eller persontransport kunna dömas för brott." Beställansvaret är alltså reglerat i lagstiftningen. Tyvärr fungerar inte lagstiftningen. Den är alldeles för klen. Åklagarna säger att de inte kan leda i bevis att det är på det här sättet.

Det sägs vidare i svaret, och statsrådet tog upp det också nu, att det finns två domar nere i Helsingborg där tingsrätten har utfärdat företagsbot. Jag har kontrollerat den uppgiften i dag, och båda domarna är överklagade. De har alltså inte vunnit laga kraft.

Oavsett hur utfallet blir i dessa två domar är resultatet av lagstiftningen oerhört magert. Polisen rapporterade 238 fall av otillåtet cabotage 2019 – 238 fall! Om vi nu leker med tanken att de två fallen i Helsingborgs tingsrätt skulle leda till fällande dom i högre instans är utfallet av den skärpta lagstiftningen 0,8 procent av rapporterade fall. Jag tycker att det är väldigt dåligt.

Ministern hänvisar också till mobilitetspaketet i EU. Det är gott och väl att det har kommit på plats. Vi är många som har kämpat för att få till det. Det kommer dock inte att lösa problemen på de svenska vägarna. För att mobilitetspaketet ska få någon som helst verkan krävs att vi har en kontrollverksamhet som fungerar ute, som är av den omfattningen att upptäcktsrisken blir så stor att det inte lönar sig att bedriva otillåten verksamhet. Men framför allt måste också åklagarsidan vara rustad för att möta upp detta, och det är den uppenbarligen inte med tanke på hur dåligt utfallet är.

Mobilitetspaketet är alltså bra. Det ska vi vara nöjda med. Men det krävs också att Sverige startar upp en kontrollverksamhet värd namnet, ser över lagstiftningen där den är alldeles för tunn, vilket den är just i fråga om beställansvaret, och ser till att vi får rejäla sanktioner.

Det har skapats en marknad som flyger helt under radarn bara därför att upptäcktsrisken är så låg. Och skulle det hända att polisen är på plats och stoppar en transport leder det inte till någonting i slutändan. Det ser vi gång på gång. Jag fick i dag ett mejl från en gammal kollega inom polisen om ännu ett fall som lagts ned. Det visar att lagstiftningen inte är tillräckligt skarp för att nå dem som sätter i system att runda lagarna. Det slår undan benen för det seriösa företagandet. Vi får en situation på vägarna där folk ligger och kör transporter som inte får göra det, där förare sitter och kör snart sagt dygnet runt i fordon med manipulerade färdskrivare eller där man försöker krypa undan lagstiftningen med de här små 3,5-tonnarna. Det är ett jättebekymmer.

Jag skulle vilja höra statsrådets tankar och idéer för framtiden om hur man löser detta.

Anf. 66 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Detta är en debatt som Thomas Morell och jag har haft flera gånger. Jag vill ändå påminna om att innan 2014, när vi hade en regering som leddes av Moderaterna, det parti som Sverigedemokraterna och Thomas Morell tycker ska leda det här landet, fanns inte klampning. Då

fanns inte sanktionsavgifter. Då fanns inte skärpt beställansvar. Då fanns inte öronmärkta resurser till polisen för cabotagekontroller. Då fanns inte den utredning om effektivare kontroller av yrkestrafiken som nu har möjlighet att lägga fram ett förslag om en yrkestrafikinspektion och långtgående sanktionsväxling. Då fanns inte heller en vilja från den svenska regeringen att hitta ett mobilitetspaket, vilket vi lyckades förhandla fram inom EU och som när det nu implementeras ger helt andra förutsättningar för rättvisa villkor och ordning och reda inom transportsektorn, inte minst på den svenska arbetsmarknaden, så att de som arbetar inom transportsektorn ska kunna ha skäliga och bra villkor. Det är utstationering från dag ett för cabotage transporter och för landdelen av kombidirektivet. Det är helt andra regelverk när det gäller att återvända med fordonet och som personer. Det är skärpta krav på inte minst smarta färdskrivare.

Detta är saker som har drivits igenom av en socialdemokratiskt ledd regering – många insatser, inte minst under tiden sedan jag tillträdde som infrastrukturminister, för att skapa ordning och reda i yrkestrafiken.

Mycket mer behöver naturligtvis göras. Det är ingen tvekan om det. Jag ser fram emot när vi nu ska implementera mobilitetspaketet och skärpa kontrollerna ytterligare. Jag har heller inga bekymmer med att, om det skulle visa sig behövas, också gå vidare och skärpa beställansvaret. Jag konstaterar dock att det fortfarande inte har varit i kraft så lång tid. Vi börjar nu se de första domarna, som kan komma att bli prejudicerande och därmed påverka beteendet i transportsektorn.

Min fråga till Thomas Morell är snarare: Med den argumentationslinje som Sverigedemokraterna har, tror ni att det kommer att hända mer saker i transportsektorn med en moderatledd regering? Ser ni framför er att ett samarbete med partier som inte vill agera för en reglering av transportsektorn i den utsträckning som nu sker skulle vara mer framgångsrikt?

Min utgångspunkt är att vi arbetar i Sverige för att skapa sjysta villkor på svensk arbetsmarknad. Jag har ett långtgående samarbete med både Transportarbetareförbundet och åkeriföretagen. Genom att se till att parterna är med, genom att flytta fram de svenska positionerna och genom idogt arbete också i EU-parlamentet har vi nu vänt utvecklingen. Vi börjar se en ökad ordning och reda i transportsektorn.

Vi har också börjat skaffa verktyg som faktiskt är verkningfulla. Senast häromdagen fick jag vid ett digitalt besök hos polisen i Jönköping bevittna hur man med en sanktionsavgift på 40 000 kronor får effekter direkt, till skillnad från förr i tiden när man fick skicka böter till ett utländskt företag och det kunde ta månader innan det eventuellt kom någon betalning tillbaka.

Nu har vi skapat verktygen. Vi ökar rättstillämpningen. Vi kommer att öka kontrollerna än mer. Så nog är vi på god väg. Min och regeringens ambition är att skapa ordning och reda så att det ska bli attraktivt för människor att jobba i transportsektorn. Man ska känna att framtidsdrömmen inte är att bo i en hytt på en parkering och laga maten utanför utan trygga arbetsvillkor och sjysta löner. De som bedriver verksamhet inom åkerisektorn ska kunna göra det med tillförsikt och med marginaler som ger utrymme att investera i nya fordon som klarar nya utmaningar, inte minst på hållbarhetsområdet.

Detta är min vision. Vad är Sverigedemokraternas vision?

Anf. 67 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, Tomas Eneroth!

Jag tror inte att jag behöver förklara hur min vision ser ut när det gäller villkoren för åkerinäringen. Det budskapet torde ha gått fram för länge sedan, och det kommer jag att driva så länge jag har en plats i Sveriges riksdag. Vi ska ha ordning och reda på vägen. Det finns inget alternativ i min värld.

Det som fick mig att skriva den här interpellationen var återigen ett fall med ett fordon som hade 697 procents överlast – 697 procent! I 14 kap. 15 § första punkten trafikförordningen står att polisman ska hindra fortsatt färd om maxlasten överskrids med mer än 20 procent. Vi kan nog vara överens om att detta är en bra bit över det.

Detta är verkligheten ute på vägen, dagarna i ända.

Hur kommer det sig då att vi ser de här rasande stora överlasterna? Det är bara för att det inte sker någon sanktion mot verksamheten. Den som beställer detta lever helt tryggt med att ingen kommer att störa det. Det är därför det är så allvarligt, vill jag påstå.

Det här fordonet som hade 697 procents överlast var nedregistrerat från 7,2 ton till 3,5. Det var därför man fick den effekten. I och med det fanns det inte krav på ett trafikillstånd för internationell trafik och inte heller krav på färdskrivare. Det är så här det går till när de stora bolagen nyttjar detta – hela tiden.

Man kan åka till vilket storföretag som helst i Sverige – det är som att åka till en bikupa och titta på flustret, där bina far ut och in. Ungefär så ser ut med 3,5-tonnarna som kommer med gods. Jag tycker att det är en sorglig utveckling att företag som säger sig värna både människor och miljö nyttjar denna typ av transporter. Förarna sitter ju och kör bokstavligt talat dygnet runt. De stupar ut ur hytten av trötthet.

Mina gamla kollegor i polisen är djupt bekymrade över den verksamheten. Jag fick ett mejl i dag från en gammal kollega som var frustrerad och uppgiven över att det sker så lite för att komma åt detta.

Det enda som kan inträffa när en polis stoppar ett ekipage är att man stör just den aktuella transporten, men det får ingen effekt längre bort. Man tar inte dem som beställer dessa transporter och som sätter i system att hela tiden runda lagstiftningen och utnyttja människor å det grövsta, för det är ju det vi pratar om.

Av de 100 miljoner som polisen fick för att åtgärda cabotagetransporterna eller göra mer kontroller kan polisen bara redovisa 2,6 miljoner. Resten försvann in i systemet, och det har fått mig att författa ytterligare en interpellation som vi kommer att diskutera framöver. Det är alltså bara 2,6 miljoner som man har redovisat, och på det viset är det liksom hela tiden: Vi kommer inte framåt när det gäller att komma åt den kriminella verksamhet som sker på vägen. Jag hoppas nu att statsrådet gör något för att verkligen pusha på det arbetet.

Anf. 68 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag måste säga att jag blir förvånad. Nej, det är inte 2,6 miljoner som har redovisats. Polisen har redovisat väsentligt mycket mer än så, inte minst insatser för att utbilda närmare 400 poliser i cabotagekontroller och dessutom en mängd andra insatser. Thomas Morells uppgifter är lite anmärkningsvärda i det sammanhanget.

Och om det är för lite nu, hur är det då i relation till det regeringsalternativ som Thomas Morell stöder? Jag vet inte hur man kan räkna det i procent, för det gjordes ju ingenting tidigare. Det är ju under åren 2014–2018 och denna regeringsperiod som insatser har gjorts för att begränsa otillåten cabotagetrafik, skapa ordning och reda och skapa sjysta förutsättningar för svenska åkerier. Det är nu vi har klampning, sanktionsavgifter och beställaransvar – sådant som kanske annars inte ens hade varit på agendan att debattera i en interpellationsdebatt med en kanske moderat transportminister.

Jag uppskattar engagemanget för chaufförer som stupar av trötthet. En viktig del i att säkerställa att chaufförer har god arbetsmiljö är bland annat att det finns en fungerande skyddsverksamhet, att man har skyddsombud som kan agera. Här i riksdagen har ju Sverigedemokraterna agerat för att stoppa och avveckla de regionala skyddsombuden och göra neddragningar på Arbetsmiljöverket och det förebyggande arbetet.

Hur man röstar och agerar i riksdagen och vad man säger måste hänga ihop. Det är väl en lärdom. Jag tvivlar inte på Thomas Morells engagemang. Jag bedömer att det är viktigt och att det är äkta. Men Sverigedemokraterna som parti har mycket kvar att redovisa när det gäller att fullt ut ställa sig bakom ordning och reda i den svenska transportsektorn och möjligheter för fackföreningsrörelsen, inte minst när det kan vara fråga om utstationering från dag ett vid cabotagetransporter och vid kombidirektivet.

Nu skapar vi möjligheter tack vare det mobilitetspaket som vi har förhandlat fram nere i Bryssel med benäget bistånd av inte minst Johan Danielsson och svenska parlamentariker och också naturligtvis genom de förhandlingsinsatser som vi har gjort från regeringens sida. Nu kommer vi att implementera mobilitetspaketet och få helt andra förutsättningar. Detta, tillsammans med effektivare kontroller av yrkestrafiken, gör att jag känner hopp inför framtiden.

Visst finns det utmaningar. Det är ingen tvekan om det. Och skulle det visa sig att vi behöver skärpa beställaransvaret har jag inga bekymmer med att göra det. Men vi ska också avvakta rättstillämpningen av beställaransvaret och se om det utvecklas en praxis. Samtidigt ska vi utvärdera lagstiftningen, och visar det sig nödvändigt har jag inga bekymmer med att också återkomma.

Anf. 69 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Vad som har skett historiskt kan jag inte ta ansvar för. Jag tycker kanske inte att historien är det bärande när man ska titta framåt för att hitta en lösning på bekymmer ute på våra vägar.

De förare som är aktuella här omfattas inte av skyddsombud, fackliga avtal eller kollektivavtal, utan de är hittvingade utifrån och ska utföra ett arbete. Via kontantkortstelefoner får de sina uppdrag på en spotmarknad. Vi handlar med människor i det här landet numera, och det är en oerhört allvarlig situation.

Låt mig bara visa vad polisregion Norr hittade under en enda vecka när man gjorde en särskild insats. På 42 av de kontrollerade fordonen anmärkte man på brister, och två fordon belades med körförbud. Två förare ertappades med att köra på någon annans förarkort, och totalt rapporterades elva

förare för brott mot kör- och vilotidsreglerna. Längsta dagliga körtid var 21 timmar och 23 minuter! 7 förare av fordon över 12,5 ton och 16 förare av lättare fordon rapporterades för överlast. Högsta tillåtna maximilast överskreds med 723 procent. 14 fordon hindrades från fortsatt färd. 19 ADR-fordon kontrollerades, varav 6 brottsrapporterades. 18 förare rapporterades för hastighetsöverträdelser. En förare rapporterades för olovlig körning. Elva förare fick sina körkort omhändertagna.

Detta rullar på. Om det inte får konsekvenser för den som nyttjar olagliga transporter kommer det att rulla på. Vi måste få ut kontroller på väg. Jag hoppas att budskapet går fram tydligt: Vi måste få en mycket effektivare kontroll på vägen och ett skarpare beställansvar.

Anf. 70 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Med tanke på att det är den här regeringen och jag som statsråd som har lagt fram och genomdrivit att vi nu har ett skarpare beställansvar och en utredning om effektivare kontroller på väg, och utökade kontroller av yrkestrafiken och sanktionsavgifter kan jag säga: Kan vi fortsätta i den riktningen kommer säkert också Thomas Morell att bli nöjd.

Utgångspunkten är väl ändå att vi måste ha politiskt stöd för att skapa ordning och reda på den svenska transportmarknaden och se till att polisen får utökade resurser. Under den här perioden har polisen också numerärt ötkats ordentligt. Mer än 10 000 nya polisanställda är den målsättning som nu finns.

För att skärpa detta ytterligare har vi tillsatt en utredning om effektivare kontroller av yrkestrafiken där vi, utöver sanktionsväxling som kan vara ett viktigt verktyg som kan användas i bredare omfattning, också har gett utredaren i uppdrag att titta på en särskild organisationsform. En yrkestrafikinspektion kallar man det i dagligt tal. Där skulle polisens trafikverksamhet tillsammans med det som Transportstyrelsen bedriver kunna utgöra grunden för en ny samlad organisation. Vi har erfarenheter av sådant från inte minst Tyskland, där det innebär effektivare kontroller på väg.

Det är regeringens utgångspunkt att vi måste öka kontrollverksamheten. Det kommer att gynna sjysta villkor inom transportsektorn, och det kommer framför allt att gynna dem som är seriösa åkare.

Det finns ett fantastiskt initiativ som har tagits av åkeriföretagen med Fair Transport 2.0. Där går man fram från branschens sida och föreslår transportköpare att använda Fair Transport-registrerade företag, så att de vet att det är goda transporter. Låt oss bli fler som gör reklam för Fair Transport och ser till att transportköparna i större utsträckning använder certifierade, kontrollerade och hållbara åkerier.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 16 Svar på interpellation 2020/21:114 om skydd av personal som har vägen som arbetsplats

Anf. 71 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat inrikesministern om han avser att vidta åtgärder för att skydda den personal som har vägen som sin arbets-

plats. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Jag tar mycket allvarligt på uppgifter om att någon skadats eller förolyckats på våra vägar. Särskilt beklagligt är det om detta drabbar någon av alla dem som har vägen som sin arbetsplats.

Regeringen arbetar målmedvetet och systematiskt med att förbättra såväl trafiksäkerheten som arbetsmiljön på landets vägar. Vi har satt ett ambitiöst etappmål om att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till 2030, vilket givetvis inbegriper dem som förolyckas i trafiken medan de utför sitt arbete.

I den nationella infrastrukturplanen finns det bland annat en satsning på medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken, utöver de investeringar i infrastrukturen som planeras och som ska bidra till ökad trafiksäkerhet. Effekterna väntas exempelvis bli ökad hastighetsefterlevnad. Men även andra åtgärder har vidtagits för att förbättra trafiksäkerheten. Ett förbud har till exempel införts mot att använda mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning under färd med motordrivet fordon. En annan åtgärd är att ett krav har införts på att tunga fordon ska ha vinterdäck på samtliga axlar vid vinterväglag.

För att särskilt skydda denna grupp gav regeringen förra året Transportstyrelsen i uppdrag att utreda säkerheten för personal som utför arbete inom eller i anslutning till vägområdet. Transportstyrelsen redovisade sitt uppdrag i augusti i år. De föreslår ändringar i trafikförordningen för att stärka säkerheten för personal som har vägen som sin arbetsplats. Just nu analyseras Transportstyrelsens förslag och slutsatser inom Regeringskansliet.

Regeringen avser också att ta fram en ny arbetsmiljöstrategi där arbetet för att minska skador och dödsfall i arbetet är en självklar del. Arbetet med framtagandet av den nya arbetsmiljöstrategin sker i dialog med arbetsmarknadens parter.

I och med detta kan jag försäkra Thomas Morell om att regeringen kommer att återkomma med initiativ för att förstärka säkerheten för dem som arbetar på och vid vägarna.

Anf. 72 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth! Att jobba utmed vägen är en viktig arbetsuppgift. Oavsett om man är på ett vägbygge, bärgar ett trafikskadat fordon eller utför någonting annat utför man en viktig arbetsuppgift. Det är viktigt att övriga trafikanter visar hänsyn till dem som befinner sig på vägen, slår av på takten och kör förbi försiktigt. Så är inte fallet i dag.

När man pratar med dem som arbetar på vägen hör man att de upplever en stor oro. Det går alldeles för fort, och trafikanterna kör alldeles för nära. De upplever bokstavligen talat att trafikanterna kör av kläderna på kroppen.

Den 9 november skadades en polis i samband med ett haveri utmed E4:an i Småland. Han var på en plats där en lastbil hade havererat. Det är oklart hur han blev skadad, men han fick i alla fall livshotande skador.

Man visar inte respekt för dem som jobbar på vägen och som har vägen som arbetsplats, utan man har bara fokus på att komma fram.

Min första vinter hos trafikpolisen höll på att bli den sista vinter som jag fick uppleva. Vi var på en trafikolycksplats norr om Mariestad, på E20.

Det kom en lastbil, en trailerdragare, i på tok för hög hastighet som försökte bromsa in vid den olycksplats där vi befann oss. Det var två personbilar som var på var sin sida av vägen. Det jag hörde först var någonting som smällde. När jag tittade upp såg jag en trailer som kom. Som tur var lyckades föraren få upp trailern på vägen igen, men det var bara metrar till godo. Hade han inte lyckats hade jag inte stått där jag står i dag.

Denna situation upplever väldigt många som har vägen som arbetsplats.

Jag fick ett mejl i går av en människa som uppenbarligen följer debatten. Den människan skrev så här: Vi blev glada när infrastrukturministern gav Transportstyrelsen i regeringsuppdrag att utreda frågan, men vi blev mycket besvikna på resultatet som kom, som vi betraktar som inget alls.

Detta kommer alltså från en människa som har vägen som arbetsplats.

Sedan kommer det en redovisning av vad som har skett ute på vägen det senaste året. Det är en skrämmande läsning när man ser hur pass många tillbud det är och hur många påkörningar av TMA-fordon det är. Ett TMA-fordon är ett fordon som har en stor kudde baktill. Dessa fordon har man ute på vägen för att skydda dem som arbetar framför dessa fordon. Det sker oerhört många påkörningar av TMA-fordon. Det får också andra konsekvenser. Den som kör på kan givetvis skadas i samband med påkörningen. Man vet inte heller åt vilket håll ett fordon tar vägen efter en kollision – om det flyger åt höger eller vänster, eller vart det nu tar vägen.

Det är alltså en oerhört bekymmersam situation för dem som är där ute.

Det skulle vara intressant att höra lite grann hur statsrådet resonerar kring detta. I min värld behöver man se över både lagstiftningen och straffen för dem som inte följer de anvisningar som finns på en arbetsplats. Ska de som är där ute och tar hand om skadade människor i en trafikolycka känna trygghet och kunna göra sitt jobb på ett bra sätt måste de ha stöttning av politiken, som ser till att skapa förutsättningar för att lagföra dem som alldeles uppenbart är likgiltiga inför andra människors säkerhet.

Anf. 73 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Detta är en fråga där Thomas Morell och jag är helt överens – det vågar jag nog påstå. Jag är upprörd över det beteende som man ibland ser i trafiken. Det finns en bristande förmåga att respektera andra människor som faktiskt arbetar med att trygga våra vägar. Det kan vara vägarbetare som ser till att förbättra standarden och upprätta mitträcken eller som på annat sätt för våra gemensamma skattemedel förbättrar säkerheten på våra vägar. Det kan vara bärgare eller andra som arbetar vid vägarna med att rädda liv – poliser eller annan blåljuspersonal. Och så blåser det förbi trafikanter som inte respekterar detta.

Jag har också fått sådana vittnesmål när jag har träffat trafikpoliser. Därför bereds nu förslag inom Regeringskansliet om en höjning av maximitrafikföret för rattfylleri, för grovt rattfylleri och för grov olovlig körning. Bara det är en väldigt tydlig signal om hur samhället ska reagera i sådana här sammanhang.

Transportstyrelsen föreslår i det uppdrag vi gav till Transportstyrelsen flera åtgärder för att skydda dem som arbetar både på och vid vägen. Bland annat föreslås ett förtydligande i trafikförordningen när det gäller trafikanters skyldighet att visa hänsyn när de passerar en plats för bärgning eller liknande arbete, och det är precis det vi behöver arbeta med.

Nog är det viktigt att TMA-fordon finns på plats, och nog är det viktigt att vi hittar flera olika sätt att skydda. Men det handlar också om det omgivande samhällets respekt för de insatser som görs.

Räddningstjänsten har i dag – det kan vara bra att höra för dem som följer debatten – i stort sett obegränsade möjligheter att se till att en räddningsinsats är skyddad från övriga trafikanter. Där kan man spärra av. Man kan utrymma platsen. Man har ganska goda möjligheter att agera. Det är inte riktigt samma goda möjligheter när det gäller vägarbeten, där det finns ett intresse av att trafiken ändå ska kunna flyta och av att inte ha för stora avspärningar. Då är det viktigt med TMA-fordon, andra skydd och hastighetsövervakning.

Därför handlar det också om en skärpning av till exempel trafikförordningen när det gäller trafikanters skyldighet att visa hänsyn, som Transportstyrelsen nu föreslår. Och det handlar inte minst om en höjning av straffen – det är precis det som nu bereds inom Regeringskansliet när det gäller grov olovlig körning, rattfylleri eller för den delen grovt rattfylleri. Signalen måste vara tydlig.

Jag skulle uppskatta om fler deltog i diskussionen om hastighetsefterlevnad. Jag får väldigt ofta vid mina resor signaler om att det finns ett motstånd mot sänkta hastigheter. Jag kan ibland förstå att en del som har vant sig vid att köra på vägar i 90 kilometer i timmen inte gärna ser att hastigheten sänks. Men man ska vara medveten om att på kortare pendlingssträckor innebär en sänkning från 90 till 80 kilometer i timmen 50 sekunders tidsförlust. På en tremilssträcka är det alltså två och en halv minut vi talar om. Men sannolikheten att överleva i en olycka är väsentligt mycket större om man minskar hastigheten från 90 till 80. Dessutom minskar bromssträckan – om man till exempel skulle behöva bromsa för en bärgare, en polisinsats, en räddningsinsats eller ett vägarbete.

Vi får hjälpas åt att skapa mer respekt och ordning och reda i trafiken. Det handlar naturligtvis om skärpta regler och ökade straffrättsliga möjligheter vid trafikbrott. Men det handlar också om att ha modet att argumentera mot dem som kör för fort eller som inte respekterar vägarbetare eller blåljuspersonal som faktiskt arbetar med att rädda liv.

Anf. 74 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet Tomas Eneroth! Jag har läst Sekos rapport som kom 2019. Jag ska inte läsa allt som står där, men jag ska ta några valda stycken där deras medlemmar har fått förklara vad de upplever utmed vägen. En skriver så här: ”Lagade vägskador på en Europaväg då en husbil passerade med sådan hastighet och så pass nära oss att backspeglarna slog av mössan på min kollega. Detta trots ordentlig skyltning och TMA.” En annan skriver: ”Kört av backspegel mot min arm, bröt armen.” Andra skriver om uttalade hot från bilister som inte accepterar att de blir tillrättavisade när de kör för fort.

Det har skapats en attityd ute på vägen, där man ifrågasätter säkerheten för dem som har vägen som arbetsplats. Jag såg lite grann av de här tendenserna när jag själv var ute på vägen. Jag lämnade polisen den 1 december 2007, och det har hänt en del sedan dess, men även då hade vi diskussioner med trafikanter som ansåg att de kunde göra i princip som de ville trots att vi stod på olycksplatser. Jag tycker att det är bekymmersamt.

I rapportens slutsatser skriver Seko: ”Resultatet från Sekos medlemsundersökning är tydligt – att arbeta vid vägen är förenat med fara för livet. 92 procent av de svarande på undersökningen menar att trafikanterna inte tar tillräckligt med hänsyn till de som arbetar vid vägen, 91 procent oroar sig för sin säkerhet och över hälften har varit med om minst en incident på deras arbetsplats under det senaste året.”

Sedan kommer cloun i det hela: ”Politiken i sin tur är ansvariga för att stifta de lagar som gäller i trafiken och därmed också vilka påföljder som ska finnas för de som bryter mot lagarna.”

De som arbetar på vägen ska känna trygghet. De ska inte behöva oro sig för att åka hem i en trälåda. Folk måste visa dem hänsyn där ute. Är det så att inte information går fram till trafikanterna finns det ett mycket bra medel för att få dem att förstå att de gör fel. När jag jobbade inom polisen brukade vi säga att bot ger bättring. Det måste vara förknippat med dryga böter att inte följa det regelverk som finns och att inte visa dem som arbetar på vägen den respekt som de faktiskt förtjänar.

Det var många bärgare som sa till mig att det skulle vara bra med blåljus på bilarna, för då skulle folk ha större respekt. Jag sa till dem att det inte har någon större betydelse vilken färg det är på ljusen, för de bryr sig inte i alla fall. Mer än en gång fick vi stänga av trafiken helt och hållet bara för att de inte respekterade detta. I stället för att de tog det lite piano och körde förbi fick vi stänga av helt och hållet.

Det finns en förbättringspotential här, och politiken har ett ansvar för att hjälpa dem som jobbar på vägen. Jag tycker att vi ska ta det ansvaret.

Anf. 75 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Vi tar ju det ansvaret. Det är just för att öka trafiksäkerheten som vi nu ser till att vi har mer resurser till vägarbeten och till insatser vid våra vägar. I nationell plan finns den största trafiksäkerhetssatsningen någonsin för att se till att ha mitträcken och ATK, alltså automatisk trafikövervakning med hastighetskameror, liksom andra typer av skyddsinsatser för att rädda liv.

Åren 2015–2019 omkom tre personer i samband med att de utförde arbete på och vid väg. Samtliga omkomna var män mellan 40 och 55 år gamla, två arbetade inom räddningstjänsten och den tredje var flaggvakt i sammanhanget. Det är tre människoliv för mycket, och det är därför som det är så viktigt både med, som vi nu gör, en översyn av det straffrättsliga regelverket vid trafikbrott för att kunna höja straffen och för att kunna föreslå åtgärder för att än mer kunna skydda dem som arbetar vid våra vägar. Vi gör det till exempel genom ett förtydligande av trafikförordningen när det gäller trafikanters skyldighet att visa hänsyn när de passerar en plats för bärgning eller liknande.

Som opinionsbildare ska vi naturligtvis också agera och argumentera och tala om vikten av att faktiskt hålla hastigheter och att inte mobilsurfa under tiden så att man tappar i uppmärksamhet. Genom den lagstiftning vi nu har gjort är detta straffbart och kostar böter.

På det här sättet arbetar vi successivt för att öka säkerheten både för dem som kör på våra vägar och för dem som arbetar vid våra vägar. Det är ett framgångsrikt arbete, ska jag säga. Det är ett av skälen till att man valde att lägga den stora internationella trafiksäkerhetskonferensen i februari i år i Sverige. Där kunde världens länder enas bakom Stockholm Declaration,

ett program för att minska dödligheten i trafiken och utvecklas, där väldigt många länder nu ser på Sverige som ett föredöme.

Vi har under nollvisionens process lärt oss att både ha tydliga regler och straff och att utforma infrastruktur på ett sätt som gör att det inte leder till dödlig utgång. Det är också den läxan vi har lärt oss: Människor gör fel. När man gör fel ska det få konsekvenser, men när man gör fel i trafiken ska det ske på ett sätt som inte kostar människoliv.

Det är utgångspunkten för hela det trafiksäkerhetsarbete som just nu pågår, och där är vi framgångsrika. Jag delar dock Thomas Morells uppfattning att vi har mycket kvar att göra, inte minst under senare år när det gäller respekten för dem som arbetar vid väg. Där har vi en gemensam opinionsinsats att göra.

Anf. 76 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet! Det är mycket vi kan göra gemensamt. Det kan var och en av oss göra när vi är ute på vägen genom att föregå med gott exempel i allt vi företar oss. Men det finns ingenting som är så bra att det inte kan förbättras, och även om tre döda under en så pass lång tid är en hyggligt låg siffra är den ändå för hög. Vi har även bekymret att man kan få skador som man lider av resten av livet. En bruten arm kan låta lindrigt, men det kan göra armen obrukbar, och ett kraftigt slag kan göra att man tappar kraft i armen.

Jag har själv suttit vid väggkanten och försökt att trösta människor som har varit med om trafikolyckor. Jag har varit på olyckor med dödsfall. Jag vet vad det innebär för människor som är drabbade av svåra trafikolyckor, och jag har haft ett långt engagemang i att försöka höja säkerheten för alla former av trafikanter men också för dem som jobbar på vägen och har vägen som arbetsplats.

Jag har själv haft vägen som arbetsplats i tolv år, så jag vet vad det innebär för de människor som jobbar där ute. Ni som kanske inte har varit ute i den miljön kan titta på *Vägens hjältar* eller *Frusna vägar* så får ni se hur vardagen är för dem som utför bärgning och räddningsinsatser utmed vägen. Det är mer än en gång de får hoppa åt sidan för att andra trafikanter inte visar hänsyn till det arbete och de insatser som pågår för att rädda liv och hälsa.

En dag kan man faktiskt ligga där själv. Vänd på spegeln, brukar jag säga, och titta på dig själv! Endera dagen kan du själv ligga där och behöva hjälp. Det skadar inte att man har det i tanken då och då.

Anf. 77 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Thomas Morell, för en fråga där vi inte är oense! Tvärtom är det viktigt att fler tar sitt ansvar och argumenterar för att vi ska visa respekt och hänsyn i trafiken.

När det gäller vägarbeten är det viktigt att komma ihåg att det ligger 164 miljarder kronor i nationell plan för att förbättra våra vägar, både väglaget och naturligtvis trafiksäkerheten. Vi har under de senaste åren också skjutit till ytterligare resurser i budgetpropositionen för att förbättra vägkvaliteten. Det är en viktig del i att säkra trafiksäkerheten för alla trafikanter.

Då ska vi också komma ihåg att de som utför dessa förbättringar och genomför insatser som vi vet räddar liv genom att vägarna blir säkrare är

våra vägarbetare. Jag har också läst Sekos rapport, och Seko gör ett fantasiskt arbete, inte minst genom sin fackliga skyddsverksamhet och skyddsombudens viktiga arbete i att påvisa vilka risker som finns och vilka vägar som vi kan gå vidare med för att öka säkerheten vid vägarbeten.

Det har varit viktig inspiration när vi nu har gett uppdraget till Transportstyrelsen som har återkommit med ett antal förslag. Det är viktigt också när vi tittar på användningen av TMA-fordonen och hur vi kan se till att öka möjligheten att använda dessa vid flera olika insatser.

Det är en viktig utgångspunkt. Vi kommer att fortsätta att renovera och förbättra standarden på de svenska vägarna. Det kan säkert såväl Thomas Morell som jag och andra som kör bil vara glada åt. Men då ska vi alltid komma ihåg att det är några som har utfört vägarbetet, att det är några som ser till att vägen blir bättre. Låt oss värna dem. Ta det lugnt och försiktigt i trafiken. Se också till att de som bryter mot dessa regler får kännas vid de straff det innebär.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 17 Svar på interpellation 2020/21:117 om överflyttning av gods till järnväg och sjöfart

Anf. 78 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jens Holm har ställt frågor till mig om godstransportstrategin och de målsättningar som strategin berör.

Regeringen beslutade i juni 2018 om en nationell godstransportstrategi. Det är den första av sitt slag någonsin och har arbetats fram i nära dialog med branschföreträdare, forskare och myndigheter. Därefter inrättades ett nationellt godstransportråd med berörda aktörer, och regeringen uppdrog åt Trafikverket att inrätta ett kansli som stöttar godstransportrådet. Flera aktiva insatser har nu påbörjats för att stärka och utveckla svensk gods kapacitet.

Många delar av godstransportstrategin levereras nu. Låt mig nämna några exempel. Trafikverket har på uppdrag av regeringen undersökt vilka hinder som finns för ökade intermodala järnvägstransporter och lämnat förslag på vad som kan göras. Åtgärderna rör bland annat regelverk för tåglägestilldelning och innovationsupphandling inom ramen för terminalhantering, överflyttningsteknik och effektiva tågssystem. Regeringen föreslår i budgetpropositionen för 2021 en fortsättning på miljökompensationen för fler intermodala järnvägstransporter.

Trafikverket har för sitt interna arbete tagit fram en färdplan där man identifierar, prioriterar och tidsplanerar åtgärder för ökad överflyttning av godstransporter till sjöfart och järnväg. Den nationella samordnaren för inrikes sjöfart och närsjöfart har tagit fram en handlingsplan för inrikes sjöfart och närsjöfart med 62 punkter som nu genomförs. Arbetet med genomförandet pågår för fullt.

Trafikverket har nyligen redovisat hur arbetet inom ramen för befintlig ekonomisk och fysisk infrastrukturplanering angående längre och tyngre tåg fortskrider. Förslaget om och var längre lastbilar bör tillåtas på det svenska vägnätet har remitterats och bereds för närvarande inom Regeringskansliet. Efter utredning om hur introduktionen av tunga fordon med

låga utsläpp kan främjas kan klimatpremien för miljölastbilar nu betalas ut. Boverket har på regeringens uppdrag analyserat och kartlagt hanteringen av godsrelaterade transporter i den fysiska planeringen. Inom ramen för detta arbete har Boverket även tagit fram en nationell vägledning för en utvecklad planering och samordning av godstransporter. Trafikverket arbetar med att hitta former för hur informationsutbyte för horisontell samordning och ökad transporteffektivitet kan utformas. Regeringen har också uppdragit åt Trafikverket att verka för ett utökat och breddat stöd till forskning och innovation på sjöfartsområdet.

Regeringen har bland annat utifrån arbetet i det nationella godstransportrådet vidtagit ett flertal åtgärder för att skapa förutsättningar för fler intermodala transporter. Resultatet av det samlade arbetet har skapat möjligheter för transportbranschen och näringslivet att utveckla hållbara godstransporter. Regeringen och jag som ansvarig minister kommer att göra vad vi kan för att fortsätta att underlätta och stötta detta arbete.

Steg för steg har vi analyserat åtgärderna i strategin. Nu genomför vi dem också.

Anf. 79 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag skrev interpellationen till infrastrukturministern eftersom vi vet att transportsektorn står för en stor del av våra utsläpp av växthusgaser – ungefär en tredjedel av våra utsläpp i Sverige. Transportsektorn ska minska sina utsläpp med 70 procent till senast 2030, och det är mindre än tio år kvar dit. Vi vet att i dagsläget är transportsektorn inte alls i fas med målen. En stor del av transportsektorns utsläpp kommer just från godstransporter främst på våra vägar.

Den godsstrategi som ministern tog initiativ till för två år sedan är välvillig. Knutet till godsstrategin har ministern också ett godstransportråd, som han själv leder. Syftet med godsstrategin är bland annat att främja överflytten av godstransporter från väg till klimatsmartare järnväg och sjöfart.

Nu har vi haft två år med godsstrategin och godstransportrådet. Då kan det vara relevant att man tittar på hur det har gått med överflytten. Har vi fått mer hållbara godstransporter? Har vi fått mer transporter på järnväg och till sjöss?

Dessvärre, fru talman, är det inte så. Tvärtom. Nu pratar jag inte om coronaåret utan om 2019. Tittar vi på transporter med gods på järnväg ser vi att de minskade med 3 procent 2019. Tittar vi på sjöfarten ser vi att även deras andel av godstransporterna jämfört med vägtrafiken också har minskat. Det är problematiskt.

De förslag som ministern tar upp, som ska levereras, är bra saker. Det är helt klart. Men jag skulle vilja fråga om ministern har en uppfattning om hur mycket förslagen kommer att bidra till att vi får en överflytt av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart. Av de förslag som ministern tar upp finns inte till exempel det som enligt bedömare är det skarpaste förslaget för att få en överflytt från väg till exempelvis järnväg och sjöfart, nämligen att det finns en kilometeravgift eller vägsplitageavgift på tunga transporter med lastbilar på våra vägar så att det kostar lite mer att transportera på väg. Då får vi också in pengar som vi kan investera i järnvägen och bygga ut sjöfarten.

Titta på länder som Schweiz, som infört en avgift. Alla pengarna går till landets järnvägsfond. Det har varit en succé. De har minskat antalet transittransporter med lastbilar, och de har flyttat över godstransporter till järnväg.

Är ministern beredd att införa en sådan vägslitageavgift eller kilometerskatt i Sverige? Det har varit på tal länge. Anser ministern att lastbilstransporterna på våra vägar ska betala mer för sin miljöpåverkan?

Ministern skulle också kunna se till att järnvägen betalar mindre för sina transporter. Det är lite bakvänt att för varje kilometer som du kör på klimatsmarta järnvägen betalar du en banavgift till staten. Det är avgifter som hela tiden har ökat. Det gör inte lastbilstransporterna. Är ministern beredd att sänka banavgifterna i Sverige för järnvägen?

Anf. 80 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tänker att jag håller mig till den interpellation jag har fått inlämnad av trafikutskottets ordförande Jens Holm.

När det gäller godstransportrådet kan vi konstatera följande. Den RUT-rapport som Jens Holm har tagit fram är på två sidor, om jag förstår saken rätt. Riksdagens utredningstjänst konstaterar att det inte finns statistik som kan klargöra huruvida det har skett någon överflyttning eller inte. Jens Holm nickar instämmande. Jag konstaterar att det brister i statistiken, och det är beklagligt. Naturligtvis önskar jag att vi kunde få än bättre statistik som redovisar de flöden som finns. Men det råder inget tvivel om att det sker initiativ och en förflyttning. Vi kan se helt andra transportvägar öppnas i Sverige.

Före pandemin kunde vi se, och nu under pandemin kan vi se, tydliga initiativ för att skapa mer intermodalitet, det vill säga hitta transporter som sker mellan flera olika transportslag och där järnvägen och inte minst sjöfarten stärker sin marknadsandel. Till och med nu, mitt under pandemin, har det öppnats nya rutter för sjöfarten. Med det arbete som Pia Berglund, nationell samordnare för sjöfarten, genomdriver är jag optimistisk om att vi även i fortsättningen kommer att stärka sjöfarten som en viktig del i att få mer klimatsmarta transporter.

För att inte tala om hur miljökompensationen på 400 miljoner kronor årligen framöver kommer att stärka godstransporter på järnväg. Det är ordentligt kraftiga ekonomiska tillskott vi gör för att just stärka järnvägens konkurrenskraft.

Sedan finns det utmaningar, inget tvivel om det. Kompositbromsblock och regleringar på Europamarknaden kan vara en viktig utmaning för järnvägsbranschen. Men det viktigaste tror jag är att förändra attityder och beteenden och att öka kunskapen om de nya transportvägarna.

Det har varit en viktig del i godstransportrådets arbete. Man har genom att se till att vi under mer än två års tid pratat mer gods än någonsin fått allt fler att förhålla sig till godstransportstrategin. Jag har besökt nästan samtliga Sveriges hamnar för att föra en diskussion om hur hamnarna som noder i transportsystemet kan stärka sin roll. Nu ser vi att vi har en helt annan inställning och kunskap om hur man kan minska klimatavtrycken och få mer hållbara transporter.

Det sistnämnda är helt nödvändigt, inte minst av de klimatskäl som Jens Holm själv nämnde inledningsvis. Transportsektorn står fortfarande för en alldeles för stor del av utsläppen. Ska vi klara 70-procentsmålet till

2030 måste mer göras. Ska vi definitivt klara målet om netto noll 2045, som är regeringens ambition, räcker det inte att bara arbeta med styrmedel. Då är det också nödvändigt med investeringar som i grunden förbättrar förutsättningarna för mer hållbara transporter, inte minst investeringar som stärker kapaciteten i järnvägssystemet.

Jag väljer att lyfta fram det sistnämnda, för vi kan hamna i den situation vi var i före pandemin, då vi nästan slog i kapacitetstaket för det svenska järnvägssystemet. De incitament vi utvecklar för att flytta över gods räcker inte om det ändå inte finns plats och möjlighet.

Därför måste vi bygga mer järnväg. En ny stambana skulle väsentligt kunna öka kapaciteten för gods i det svenska järnvägssystemet, precis som Sydostlänken eller Norrbotniabanan. I dessa tider, när vi ofta debatterar och diskuterar en nationell plan, vill jag ta tillfället i akt att säga i svaret till Jens Holm att det är en viktig del i att säkerställa att godsstrategin kan fullföljas – styrmedel och ökad kunskap men också ökade investeringar.

Anf. 81 JENS HOLM (V):

Fru talman! Vi börjar med statistiken och den utredning från riksdagens utredningstjänst som jag refererar till, som jag använde när jag skrev interpellationen och som Tomas Eneroth har läst. Alla kan läsa den eftersom jag har lagt upp den på min webbplats jensholm.se.

Jag bad riksdagens utredningstjänst att titta på ifall de kunde se några kvantifierbara resultat av regeringens godsstrategi avseende överflytt av gods från väg till järnväg och sjöfart. Riksdagens utredningstjänst konstaterar att de inte kan ge någon upplysning om det, för de lyckas inte mäta det.

Det finns inga mätbara resultat av regeringens godsstrategi. Det tycker jag är lite problematiskt, då det är ett uttalat mål att vi ska flytta över gods-transporter från väg till järnväg och sjöfart. Eller är det inte så, Tomas Eneroth? Är det inte en målsättning att vi ska flytta över godstransporter från väg till sjöfart och järnväg? Svara gärna på det så att vi får det klart för oss!

När jag tittar på statistik från exempelvis Trafikanalys om godstransportarbetet på järnväg ser jag att det minskade med 3 procent under 2019 jämfört med 2018. Det var ändå ett år då ekonomin växte, så man kan tänka att det inte är någon lågkonjunktur som har påverkat det. Samma är det med sjöfarten – den tappar marknadsandelar gentemot vägtransporterna.

Jag tycker att det här är problematiskt, och det får mig att dra slutsatsen att det behövs skarpare styrmedel. Godsstrategin – jättebra. Godstransportrådet – jättebra. Branschen arbetar stenhårt – jättebra. Men det kanske behövs skarpare styrmedel.

Det var därför jag tog upp kilometerskatten på lastbilstransporter, som regeringen har ett konkret förslag om i sin byrålåda. Det finns en promemoria från 2018, men regeringen lägger inte fram den som ett konkret förslag.

Fru talman! Jag måste upprepa min fråga eftersom jag inte fick ett svar. Anser ministern att vägtransporterna ska betala en större andel för sin miljöpåverkan, ja eller nej? Om svaret är ja, är då inte en vägslitageavgift eller en kilometerskatt ett väldigt bra styrmedel? Ett sådant förslag har ni i er byrålåda sedan 2018.

På precis samma sätt som det är bra att låta vägtransporterna betala mer vore det bra att sänka banavgifterna så att järnvägen får betala mindre. Ministern tar upp de 400 miljoner i miljökompensation som ska gå till järnvägen. Jättebra, Vänsterpartiet stöder det fullt ut. Men då ska vi vara ärliga och komma ihåg att järnvägen samtidigt betalar 2 miljarder kronor i banavgifter, alltså fem gånger mer än kompensationen, och det är avgifter som ökar varje år.

Tomas Eneroth! Är det inte läge att sänka banavgifterna eller ta bort dem helt och hållet, åtminstone för det här året, så att järnvägen får bättre möjligheter att bedriva sin verksamhet?

Sjöfarten har ett liknande problem med farleds- och lotsavgifterna, som hela tiden höjs. Jag fick ett brev i dag från Mälarhus, som berättar att för femte året i rad aviseras höjda farleds- och lotsavgifter för dem. Så är det för alla hamnar runt om i landet. Det motverkar ju överflytten av mer gods till sjöfarten, som ju är ett mycket mer klimatsmart sätt att transportera gods än på väg. Varför gör ni så? Vi skulle kunna anslagsfinansiera mer pengar till Sjöfartsverket så att de inte behöver höja dessa avgifter hela tiden. Vore inte det en bra idé, Tomas Eneroth?

Anf. 82 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tänker att trafikutskottets ordförande Jens Holm måste ta reda på skillnaden mellan att avisera och att genomföra. En hel del av dessa höjningar har inte genomförts, inte minst på grund av pandemin.

Flera stödinsatser som vi gjort i sjöfarten har varit väldigt viktiga, på samma sätt som miljökompensationen kommer att vara väldigt viktig för att se till att järnvägens konkurrenskraft ökar i dessa tider.

Jag tror att det är viktigt att komma ihåg att det finns flera olika insatser som vi behöver göra för att kunna flytta över gods från väg till sjöfart och järnväg. Att göra det är verkligen regeringens uttalade ambition; det ska det inte råda något tvivel om.

En viktig del kan vara det vi nyss debatterade här i kammaren: mobilitetspaketet.

Det är klart att så länge det varit lönsamt och möjligt för företag att använda cabotage trafik från utländska åkerier med dåligt avlönade chaufförer, social dumpning och fordon som inte fullt ut klarar hållbarhetskriterierna, så länge vi haft den bristen på ordning och reda, har det skapat en situation där det varit billigare med vägtransporter än med hållbara transporter.

Vi arbetar intensivt med detta och har nu förändrat situationen. Vi har drivit igenom ett mobilitetspaket där vi ställer helt andra krav och har helt andra kontrollmöjligheter för transporterna på väg.

På tal om Jens Holms fråga brukar jag säga att det finns inga fria luncher, och det finns inga fria transporter. Det sista är nog så viktigt i ett läge där e-handeln utvecklas och vi ser att vi på grund av det får fler transporter. E-handeln kan ha sina fördelar, men hur käckt det än kan vara för en del att beställa 14 par skor och sedan skicka tillbaka 10 innebär det helt onödiga transporter med den klimatpåverkan det medför.

Därför måste vi pressa ned samtliga klimatutsläpp från alla typer av transporter. Det är därför vi jobbar med elektrifiering av transportsektorn, reduktionsplikt och biodrivmedel för att se till att vägtransporterna minskar sin klimatpåverkan. Det är därför vi arbetar med att se till att till och

med flyget börjar med både biodrivmedel och elektrifiering. Inte minst ska vi stärka sjöfarten och järnvägen, som i grunden är klimatsmarta transportalternativ. Det gör vi med de medel som står till buds. Vi använder flera olika insatser, och hela poängen med godstransportstrategin var att sätta ett annat fokus i den svenska transportpolitiken.

Jag sa inledningsvis att vi numera pratar mycket mer gods än tidigare. Det är för att förut – det är min bild efter många år i politiken – pratade vi väldigt mycket om persontrafiken, om resenärerna hos SJ och med pendeltågen. Med all respekt: Det är otroligt viktigt det också, men det är viktigt med alla de transporter som sker för att hålla Sverige rullande, för att se till att import- och exportnäringen fungerar och att livsmedelsförsörjningen fungerar. Då är godssystemet helt avgörande.

Därför har vi valt att både i en nationell plan med tydligt näringspolitiskt perspektiv och godsperspektiv och i en godsstrategi lyfta upp dessa frågor. Bara under dessa lite mer än två år har vi fått ett helt annat fokus och en katalog av insatser som just nu genomförs.

Ingen blir gladare än jag när vi nu också statistiskt ska kunna visa vilka resultat detta innebär. Låt oss ha som gemensam uppgift att försöka se till att den kartläggningen också görs. Trafikverket har naturligtvis i uppdrag att också följa upp insatserna inom ramen för godstransportstrategin.

Den förflyttning som nu sker är viktig. Signalen är tydlig från regeringen: Vi ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Vi ska bli ett land som ser till att visa att det går att klara av höga välfärdsambitioner och också ställa om transportsektorn och till och med göra det på ett sätt som skapar nya jobb och nya möjligheter, så att omvärlden ser, får hopp och imponeras och kanske förhoppningsvis köper en och annan av de svenska produkterna och tjänsterna för att med svensk teknik lära sig hur vi skapar hållbara transportsystem.

Anf. 83 JENS HOLM (V):

Fru talman! Minister Tomas Eneroth ger med ena handen men tar med den andra. Det är något som inte riktigt hänger samman i detta. Samtidigt som ministern säger att han vill ha mer godstransporter till sjöss höjs farleds- och lotsavgifterna. Vi skulle kunna lösa detta genom att ha en anslagsfinansiering, det vill säga att vi finansierar Sjöfartsverket, som driver in dessa pengar, från statsbudgeten i stället, fullt ut eller åtminstone delvis. De flesta andra myndigheter finansieras ju på det viset.

Det är jättebra med 400 miljoner kronor i miljökompensation för järnvägen – man ger med ena handen men tar tillbaka 2 miljarder kronor med den andra, fem gånger mer. Detta är inte bra om man vill flytta över mer godstransporter från väg till järnväg.

Jag noterar att flera länder i Europa sänker sina banavgifter nu: Frankrike, Österrike och Tyskland, till exempel. Sverige skulle kunna gå den vägen, men det sker tyvärr inte.

Jag hade en konkret fråga; jag har ställt den två gånger. Nu, fru talman, får jag ställa den en tredje gång. Anser ministern att lastbilstransporterna ska betala mer för sin miljöpåverkan vid transporter på väg än de gör i dag? Om så är fallet, vad finns det för konkreta styrmedel för att lösa detta?

Det som jag känner till som det mest effektiva är en kilometerskatt eller det man också kallar för en vägslitageavgift. Regeringen har ett konkret sådant förslag i byrålådan. Finns det inte en promemoria från 2018? Varför

inte använda den? Då får ju regeringen också pengar för finansiering av järnvägen och sjöfarten så att transporter kan flyttas från väg till järnväg och sjöfart. Så kan vi också minska utsläppen från våra godstransporter.

Prot. 2020/21:36
17 november

Svar på
interpellationer

Anf. 84 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! De resurserna skulle onekligen behövas om man skulle genomföra Jens Holms och Vänsterpartiets politik på området. Bara under Jens Holms senaste inlägg tror jag att jag skulle kunna räkna till 3 eller 4 miljarder kronor som helt plötsligt försvann ur den svenska statsbudgeten.

Man måste ha en ekonomisk politik som håller ihop. Man måste se till att använda resurserna på ett effektivt och bra sätt. Det är detta vi försöker göra: se till att inom ramen för de resurser som finns ha rätt styrmedel för att ställa om den svenska transportsektorn och öka förutsättningarna för mer gods på järnväg och i sjöfart.

Att man gör en anslagsfinansiering innebär inte att det är gratis. Om man går från farledsavgifter till anslagsfinansiering är det en annan typ av finansieringsmodell, ja. Men behovet av resurser försvinner inte för det. Då måste pengar anslås i statens budget.

Jag tror att det är viktigt för den som följer detta att inse att det inte är gratis. Det kommer ändå att behövas miljarder för att säkerställa att Sjöfartsverket har resurser att upprätthålla farleder, kunna göra muddringsarbeten och lotsarbeten och se till att vi har fungerande förutsättningar för svensk sjöfart. Detta tror jag är en viktig utgångspunkt utan att därmed ta ställning till huruvida vi ska ha anslagsfinansiering eller avgiftsfinansiering. Men det blir inte billigare, utan utgångspunkten är att resurserna ändå kommer att behövas.

Sedan tror jag att en av de viktigaste insatserna framöver är det som pågår här och nu i kammaren: att vi har en fortsatt ordentlig och bra diskussion i Sverige om godstransporterna och hur viktigt detta är för klimatomställningen, om att hitta nya vägar och om att se till att en överflyttning till järnväg och sjöfart också innebär minskat tryck på våra vägar. Om vi inte får till stånd detta och inte får nya investeringar i järnvägen, till exempel, blir det nämligen trångt på väg 40 och på E6, E4, E22 eller andra vägar. Den utvecklingen tror jag att ingen av oss vill ha.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 18 Svar på interpellation 2020/21:108 om bättre förutsättningar för svenskt vattenbruk

Anf. 85 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Johan Hultberg har frågat miljö- och klimatministern samt vice statsministern om hon delar Johan Hultbergs uppfattning att det behövs ett kunskapslyft avseende vattenbruk inom berörda myndigheter och om ministern är beredd att initiera ett sådant kunskapslyft. Johan Hultberg har även frågat om miljö- och klimatministern är beredd att förbättra myndighetssamverkan mellan för vattenbruket berörda myndigheter genom att ge en myndighet ett tydligt koordineringsuppdrag, inklusive uppdrag att fungera som en väg in för olika tillståndsansökningar och förfrågningar.

Johan Hultberg har också frågat om miljö- och klimatministern avser att återkomma till riksdagen med förslag om en förändring av 11 kap. 11 § miljöbalken så att odling av exempelvis alger och sjöpungrar ges samma villkor som odling av fisk, musslor och kräftor. Slutligen har Johan Hultberg frågat om miljö- och klimatministern är beredd att se över implementeringen och tillämpningen av EU:s ramdirektiv för vatten i syfte att skapa bättre förutsättningar för svenskt vattenbruk.

Interpellationen har överlämnats till mig. Jag välkomnar frågan från Johan Hultberg, som visar att det finns en samsyn mellan Moderaterna och regeringen vad gäller vikten av att skapa förbättrade förutsättningar för svenskt vattenbruk.

Regeringen vidtar ett flertal åtgärder för att främja det svenska vattenbruket. Regeringen har till exempel byggt vidare på det arbete som inleddes av Alliansen 2011 och som bland annat innebar att Statens jordbruksverk fick ansvaret för främjandet av vattenbruksnäringen. Målet var även då att myndigheten skulle fungera som en gemensam myndighetsingång för att underlätta för den enskilde vattenbruksföretagaren.

Med utgångspunkt i detta arbete och den senaste utvecklingen på vattenbruksområdet har myndigheten fått ett förnyat regeringsuppdrag och nyligen inkommit med en rapport. Jag noterar förslagen från Johan Hultberg, som även återfinns i redovisningen från Statens jordbruksverk. Förslagen omfattar till exempel regelförändringar och att införa ”en väg in” för olika tillståndsansökningar och förfrågningar. Ett analysarbete pågår, och jag vill inte föregå detta.

Generellt kan dock sägas att regeringen arbetar aktivt med att nå de långsiktiga målen i livsmedelsstrategin om att åstadkomma konkurrenskraftiga livsmedelskedjor, där vattenbruket ses som en framtidsbransch som kan bidra till jobb och tillväxt i hela landet, till att hållbarhetsmål nås och till att vi får förbättrad tillgång till fisk och skaldjur.

Det är viktigt att regelverk kring vattenbruk både skapar incitament till ökad livsmedelsproduktion och bidrar till att nationella miljömål nås. Arbetet med regelförenkling och med att minska den administrativa bördan är en viktig del i arbetet för ett konkurrenskraftigt och hållbart vattenbruk. Det är även viktigt att regelverk utformas på ett enkelt och lättförståeligt sätt. Det är också viktigt att de är ändamålsenliga, oavsett om de tas fram på nationell nivå eller EU-nivå.

Alla myndigheter som i sin verksamhet kan påverka företagens administrativa kostnader behöver därför arbeta med att förenkla regler som medför en börda. Jag vill påminna om att både Statens jordbruksverk och Havs- och vattenmyndigheten specifikt har fått i uppdrag att minimera den administrativa bördan för företagen i linje med livsmedelsstrategins mål. Detta är ett pågående arbete som jag följer mycket noga.

Parallellt med detta arbetar Havs- och vattenmyndigheten och Statens jordbruksverk med att ta fram en gemensam strategi som även omfattar vattenbruket. Regeringen har tydliggjort att arbetet ska utgå från en ekosystemansats och bidra till att stärka måluppfyllnaden i den maritima strategin samt livsmedelsstrategin.

Strategin ska bidra till en konkurrenskraftig och hållbar livsmedelskedja, särskilt genom att beakta kompetensförsörjning, diversifiering och lönsamhet, samt minska arbetsplatsolyckor och dödsolyckor. I arbetet ingår även att beakta forskning och innovation. Inom ramen för strategi-

arbetet har myndigheterna etablerat en referensgrupp för vattenbruk, som både ska öka samverkan och höja kunskapen hos deltagarna. Detta är exempel på insatser och redan pågående arbete som är till för att möta behovet av att öka kunskapen om vattenbruket, att förbättra myndighetssamverkan samt att förenkla regler och minska den administrativa bördan.

Prot. 2020/21:36

17 november

Svar på
interpellationer

Anf. 86 JOHAN HULTBERG (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret på min interpellation! Jag tackar också för att det finns en samsyn om potentialen för svenskt vattenbruk.

Jag är övertygad, fru talman, om att svenskt vattenbruk kan leverera väldigt stor nytta till Sverige och världen, om jag får ta till stora ord. Det finns fantastiska möjligheter att producera fantastiska livsmedel samtidigt som jobb skapas och man adresserar en del miljöutmaningar. Inte minst finns dessa möjligheter i Bohuslän och på västkusten.

Hemma i min valkrets finns flera innovativa och spännande företag som tittar på hur man kan utveckla odling av till exempel alger och sjö-pungar och också utveckla redan befintliga näringar med exempelvis odling av musslor. Vi ser även flera spännande projekt och initiativ vad gäller att etablera storskaliga landbaserade fiskodlingar. I recirkulerande system odlar man fisk på ett betydligt mer hållbart sätt än dagens konventionella teknik som används i Norge och på andra håll i världen. Där odlar man fisk i öppna kassar och har betydande problem med inte minst övergödning och läckage av näringsämnen.

Jag ser tyvärr att förutsättningarna för att denna stora potential ska frigöras inte riktigt finns på plats. Jag tycker att det är lite dystert att de problem som man från näringens sida lyfter upp är sådant som lyfts upp under många års tid. Detta refererar jag till i min interpellation. I bland annat den rapport av Swemarc som kom för ett eller två år sedan tas det upp att de problem som vattenbruksföretagare lyfter fram är sådant som de lyfte fram för kanske fyra, fem eller sex år sedan.

Jag tycker helt enkelt att det är bekymmersamt att mer inte har hänt. Det har förvisso tagits steg för en och annan strategi, men i konkret handling har det inte hänt tillräckligt mycket. I min interpellation tar jag därför upp några stora och väldigt övergripande frågeställningar och även en konkret, specifik fråga.

Vad gäller de mer övergripande frågorna fick jag delvis svar. Jag uppfattade exempelvis att ministern instämmer i min uppfattning att det på berörda myndigheter i dag inte riktigt finns tillräckligt stor kunskap om vattenbruksverksamheter och att det delvis kanske är en förklaring till att vi har problem med sega tillståndsprocesser och att vattenbruksföretagare inte upplever att de riktigt får svar på sina frågor. Detta är något som adresseras i den referensgrupp som ministern tog upp i slutet av sitt svar.

Jag uppfattade också att ministern, precis som jag, tycker att det är viktigt att vi har en ändamålsenlig lagstiftning. Vad jag lite grann saknar, fru talman, är att man drar en slutsats av det som man ser som ett problem. Enligt mig har vi inte i dag en lagstiftning som är ändamålsenlig. Vi har i dag inte effektiva tillståndsprocesser eller ett tillräckligt gott kunskapsläge hos berörda myndigheter. Då behöver vi jobba med dessa frågor.

När det gäller tillståndsprocesserna och lagstiftningen uppfattade jag att det finns en del processer som är positiva och som regeringen har tagit

initiativ till. Men när det gällde min specifika fråga om en enkel förändring i 11 kap. 11 § miljöbalken fick jag inget svar. Låt mig därför avsluta mitt första inlägg med att upprepa frågan.

Anf. 87 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Johan Hultberg och jag har haft många olika debatter om förutsättningar för yrkesfiske. Det är väldigt positivt att vi kan föra dem på det konstruktiva sätt som vi brukar.

Här finns som sagt en stor samsyn om vikten av att skapa goda förutsättningar för en utveckling av vattenbruket. Hos många aktörer finns ett stort intresse. Det gäller både det småskaliga och i stora produktionsanläggningar. Vi har exempel från Säffle och Sotenäs. På just dessa platser handlar det om stora och betydande investeringar. Om de realiserar innebär det också ett stort antal jobb. Det skulle ge arbetstillfällen i kommuner där vi verkligen vill se en sådan utveckling av en näring. Samtidigt talar vi om att ett hälsosamt livsmedel ska produceras som vi vill ska komma fler konsumenter till del, och vi ser gärna att det produceras i Sverige.

Jag uppfattar alltså inte att det finns någon politisk motsättning här. Vi vill att detta ska öka och bli bättre. Vi verkar även ha en gemensam bild av att det finns hinder som behöver adresseras, givet att vi är väldigt positiva till utvecklingen. Det finns saker och ting som kan bli bättre. Jag hävdar dock att regeringen har gjort väldigt mycket på området.

Alla de frågor som tas upp i interpellationen, inklusive den sista specifika frågan om 11 kap. 11 §, finns med i den slutrapport som Jordbruksverket levererade så sent som i september. Vi håller nu på att titta på hur vi tar den vidare med utgångspunkt i den problembild som näringen ger.

Det här är alltså frågor som regeringen redan har givit uppdrag om. Frågorna skulle identifieras. Vi har fått in uppdraget från ansvarig myndighet. Och vi har för avsikt att ta det vidare. Jag tycker att det visar att vi tar detta väldigt seriöst.

Vi har även rent konkret levererat väldigt tydligt i de andra delarna. I december 2019 antog vi exempelvis handlingsplan 2 i livsmedelsstrategin. Den innehåller riktade satsningar på 22 miljoner för regelförenklingar i livsmedelskedjan samt ett riktat bidrag om 13 miljoner som är direkt kopplat till vattenbruk. I budgetpropositionen för 2021 följer vi upp detta genom en ökning med 19 miljoner kronor för åren 2021–2023 för genomförandet av ett så kallat förenklingspaket. Vi tar där ytterligare steg för att öka ambitionsnivån ännu lite mer. I detta paket ingår att vi ska underlätta tillståndsprocesser för vattenbruksverksamheten.

Detta har bland annat resulterat i att vi nu har arbetat fram plattformen Serverat. Det är ett tydligt och konkret exempel på vad som kan komma fram när man ställer resurser till förfogande på området. Nu kan man få digital information, guidning och tjänster som utgår från företagens förutsättningar och behov.

Utöver det har Sotenäs kommun nyligen fått 8,7 miljoner kronor för att stötta etableringen av vattenbruksverksamheten i kommunen.

Jag kan återkomma om en ytterligare förstärkning för medfinansiering kopplad till EHFF som just nu är under beredning.

Jag påstår därför att vi gör väldigt mycket på området.

Anf. 88 JOHAN HULTBERG (M):

Fru talman! Tack, ministern, för det kompletterande svaret!

Att mycket görs kan jag inte förneka, fru talman, men min kritik handlar mycket om tempot i arbetet. Det som ministern nu redovisar borde ha hänt för flera år sedan.

Vad gäller den specifika frågan om förändringar i 11 kap. 11 § miljöbalken har jag och många andra ledamöter lyft upp den vid upprepade tillfällen här i kammaren under många år. Jag har all respekt, fru talman, för att en del av det jag efterfrågade i den här interpellationen, till exempel en översyn och implementering av EU:s vattendirektiv i svensk lagstiftning men även en förändring av EU:s vattendirektiv, är processer som är svåra och tar tid. Men en liten justering i en paragraf i miljöbalken torde kunna gå lite snabbare. Det är dock först nu som det ens har kommit fram ett underlag till regeringen om hur man skulle kunna förändra det här.

Det handlar om en liten förändring, men den hade kunnat göra väldigt stor skillnad. Det här är ganska signifikant. Denna lagstiftning utgår från hur vattenbruket såg ut för ett antal årtionden sedan. Då odlade man till exempel kräftor och musslor. Men i dag har man tack vare kreativa och innovativa företagare utvecklat nya möjligheter och ser potential i alger, sjöpungar och annat. Lagstiftningen är dock inte anpassad till den nya verkligheten.

Miljöbalken ger alltså ett snabbspår och en möjlighet att snabbt komma igång med exempelvis odling av musslor, som är havets reningsverk. Men det finns inte motsvarande möjlighet att odla sjöpungar, som precis som musslor också är havets reningsverk. Man tänkte inte på att någon skulle komma på tanken att odla sjöpungar när man stiftade den här lagen för jag vet inte hur många år sedan. Det är ett exempel på att vi inte har en lagstiftning som är up-to-date, för att uttrycka det enkelt.

När det gäller den storskaliga etableringen av landbaserad fiskodling nämnde ministern, vilket jag är glad för, det jättelika projekt som planeras i Sotenäs. Jag vet att ministern hade planerat ett besök dit nästa vecka men att det tyvärr av coronaskäl inte kan bli av, i alla fall inte just nu. I det projektet är det en helt springande punkt att tillståndsprocessen går någorlunda fort.

I Sotenäs finns det dock ett väldigt avskräckande exempel på att tillståndsprocessen tar väldigt lång tid. Det gäller etableringen av en annan landbaserad laxodling, i detta fall av företaget Smögenlax. Även här handlar det om att etablera laxodling i ett recirkulärt system. Det är 20 gånger miljöbättre än konventionell teknik. Företaget har kämpat i fyra och ett halvt år med att få miljötillstånd.

Man började sin process med samråd och så vidare redan 2016. Man hade då samråd med länsstyrelsen och sedan med allmänheten. Man skickade in tillstånd till mark- och miljödomstolen 2017. Nu ligger ärendet hos Mark- och miljööverdomstolen. Man var egentligen lovad besked häromveckan, men nu är tydligen ansvarig tjänsteman sjuk, så man väntar fortfarande på ett besked.

Fru talman! Fyra och ett halvt år är extremt lång tid för finansärer och entreprenörer att komma igång. Upprepas detta med det storskaliga projektet i Sotenäs kan jag lova att den satsningen inte blir av, fru talman, och det har Sverige inte råd med. Det är alltså oerhört viktigt att snabba på processerna och att säkerställa att våra myndigheter från första stund gör

allt vad de kan för att processerna ska gå snabbt och för att tillstånd ska komma på plats, så att vi inte missar potentialen till miljönytta, jobb, tillväxt och skatteintäkter.

Anf. 89 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag instämmer i väldigt mycket av det som Johan Hultberg säger. Det är ohyggligt viktigt att vi har ändamålsenlig lagstiftning. Verkligheten förändras. Vi måste ständigt se till att vi anpassar och uppdaterar.

Men både jag och Johan Hultberg har varit politiker länge och vet att det där ibland måste få ta lite tid. Många gånger tycker vi som politiker att det tar mer tid än vad vi skulle önska. Men det här är ju processer som behöver vara rättssäkra. Även om man som lekman kan tycka att det är fråga om en liten justering krävs ofta ganska genomgripande arbete.

Vi har som sagt gett ett uppdrag till Jordbruksverket att se över detta, och de har kommit tillbaka med ett förslag. Vi har också nyligen inlett ett arbete med att säkerställa att vi har en modern och effektiv miljöprövning. Vi ska på regeringsnivå titta över det här utifrån att man ska kunna underlätta för miljö- och klimatförbättrande investeringar och åstadkomma snabbare och enklare prövningsprocesser, samtidigt som vi bibehåller miljöskydd och så vidare.

Arbetet rullar på hela tiden. Arbetet kommer dock aldrig att bli färdigt, för verkligheten förändras ständigt. Det handlar om att vi skapar incitament och tydlighet kring förväntningarna från politiken på de här områdena. Där har vi ett gemensamt ansvar.

Jag delar bilden att det här är en fråga som har lyfts fram från och till, exempelvis runt 2011 under alliansregeringen, när man gjorde förändringar och gav uppdrag till Jordbruksverket. Jag vill konstatera att detta är enkelt att säga men tar lite tid att göra. Jag är väldigt stolt och glad över att vi har ganska svåra och tunga processer igång. Vi börjar nu dessutom få in resultaten av de beställningar som vi har gjort.

Det gäller också det samverkansarbete som Jordbruksverket gör tillsammans med Havs- och vattenmyndigheten. De har fått ett uppdrag att ta fram en gemensam strategi för hur man säkerställer att främjandet och förvaltningen jobbar på ett sådant sätt att man skapar synergier för båda de här delarna. Det är ett arbete som är igång och pågår och som kommer att redovisas till regeringen i mars, om jag kommer ihåg rätt.

Det är dock viktigt att vi inte blundar för de utmaningar som finns. Där delar jag Johan Hultbergs bild. Till exempel är de stora investeringar som vi nu har på bordet både efterlängtade och välkomna. Jag inbillar mig att man söker sig till Sverige för att man har noterat att vi är tydliga med att detta är prioriterade frågor. Jag tror att man har noterat de beställningsuppdrag som är lagda kopplat till att titta på regler och skapa förenklingar på det här området, men också de medel – ganska små för all del – som har avsatts för att smörja systemen. Jag tror att det spelar roll på sista raden.

Samtidigt kan jag konstatera att man ständigt upptäcker nya delar. När det gäller investeringsstöd kopplade till den här typen av branscher visade det sig exempelvis problematiskt att det handlar om livsmedel. På livsmedelssidan, där vi har särskilda pengar, visade det sig problematiskt att det handlar om fisk. Man ska inte sticka under stol med att det är krångligt. Jag vill ändå vara väldigt tydlig med – och jag uppfattar att Johan Hultberg ändå ger oss den krediten – att regeringen jobbar väldigt målmedvetet och

så snabbt vi kan med att försöka undanröja de hinder som dyker upp på vägen.

Prot. 2020/21:36
17 november

Svar på
interpellationer

Anf. 90 JOHAN HULTBERG (M):

Fru talman! Ge kredd? Ja, jag tycker att regeringen nu gör mycket som är bra. Men återigen: Jag är en otålig själ som tycker att regeringen har tagit för lång tid på sig. Jag har suttit i riksdagen länge, fru talman, och är fullt medveten om att vi har ett beredningstvång och att det inte bara går att snyta lagförslag ur näven, så att säga. Men det är beklämmande, tycker jag ändå, att det har dröjt till exempel med den här enkla justeringen av miljöbalken och att det är först på senare år som initiativet har kommit att ge uppdraget till Jordbruksverket, så att man får fram det här underlaget. Men jag är jätteglad att det nu är på gång att komma. Det är väl utmärkt om ministern kan ge ett löfte om att odling av sjöpungrar och alger ska ges samma goda villkor som till exempel odling av musslor.

Jag tycker att det är bra att utredningen om en effektiv miljö tillståndsprocess och miljöprövning har tillsatts. Det ska dock sägas, fru talman, att det krävdes tre tillkännagivanden från den här kammaren om att vi har problem, till exempel med alldeles för långa tillståndsprocesser.

Fru talman! Jag tycker att det är viktigt att regeringen ser över hur vi har implementerat EU:s ramdirektiv för vatten i svensk lagstiftning, men det har man ännu inte tagit initiativ till. Det är för mig besynnerligt hur det direktivet väldigt ofta lyfts fram som ett problem för att etablera miljösmarta anläggningar i Sverige, medan de problemen inte alls verkar finnas i andra länder. Då är det någonting som tyder på att vi har en överimplementering i Sverige, fru talman, det som ibland kallas för gold-plating. Vi vrider lite på EU-direktiven, ändrar från ett ”bör” till ett ”ska” och binder helt enkelt ris åt egen rygg.

Jag vill frigöra potentialen för vattenbruket. Jag tycker att mycket av det regeringen gör är bra, men man behöver nog höja tempot lite grann. Man behöver också titta på bland annat EU:s ramdirektiv för vatten och fullfölja de goda intentioner som ministern lyfte fram, till exempel när det gäller att det ska finnas *en* väg in för olika tillståndsprocesser.

Anf. 91 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag tackar Johan Hultberg för debatten. Det är väl mycket begärt att han ska ge kredd, men jag måste väl ändå tolka det som sägs om att mycket av det regeringen gör är bra som en viss form av kredd. Jag tror att man också måste tolka in att det finns ett visst mått av självkritik i detta, givet redogörelsen för hur lång tid en del av de här frågorna har varit på bordet. Jag kan konstatera att jag i alla fall hanterar dem. Det har funnits andra regeringar som i så fall också bär ett ansvar för tidsutdräkten i sammanhanget.

Med det sagt vill jag helst vara konstruktiv. Jag sa i mitt första anförande att jag skulle återkomma lite grann till EHFF, men det har vi inte alls pratat om – jag har inte riktigt hunnit med hittills. Utöver det vi har talat om handlar det här givetvis också om att vi behöver säkerställa att alla de olika system som vi har synkar med varandra och att vi då inte gör det krångligt såtillvida att man behöver leta efter var man ska hitta saker och ting eller att de blir problem gentemot varandra. Därför initierar jag nu ett ytterligare arbete kopplat till det jag upplevde som andemeningen i

Prot. 2020/21:36
17 november

Svar på
interpellationer

interpellationen, nämligen att vi ska säkerställa att vi höjer kompetensnivån hos myndighetsfolk och dem som arbetar med de här frågorna. Det ska också ske gentemot de potentiella näringsidkarna.

Det ska vara lätt att få information. Det ska vara lätt att hitta i detta. Vi ska identifiera vilken typ av investeringsåtgärder som vi kan använda inom ramen för arbetet på ett klokt och tydligt sätt.

Det är jättebra att vi har en diskussion om vilka utmaningar vi ser. Man ska vara konstruktiv i sin kritik. Det finns också skäl för alla att konstatera att vi behöver göra mer på området. Jag fortsätter att initiera arbete på detta område. Jag ser fram emot fler debatter och fler konstruktiva samtal.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 19 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Proposition

2020/21:49 Utökade möjligheter för Tullverket att besluta om postspärrar

EU-dokument

COM(2020) 593 Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om marknader för kryptotillgångar och om ändring av direktiv (EU) 2019/1937

§ 20 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 13 november

2020/21:133 Elförsörjningen i Mälardalen

av *Lotta Olsson* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:134 ElenergiKapacitet

av *Lotta Olsson* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:135 Vargstammens storlek

av *Sten Bergheden* (M)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:136 Palestina och ersättningar som främjar våldshandlingar

av *Elisabeth Björnsdotter Rahm* (M)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:137 Det utökade blyförbudet i EU

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2020/21:138 Vargstammens storlek

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:139 Identitetspolitik och diskriminering
av *Aron Emilsson* (SD)
till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

Prot. 2020/21:36
17 november

2020/21:140 Blyförbud
av *Sten Bergheden* (M)
till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)
2020/21:141 Utredningsbetänkandet Se barnet!
av *Mikael Eskilandersson* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

den 16 november

2020/21:142 Arbetslöshetsförsäkringen
av *Henrik Vinge* (SD)
till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)
2020/21:143 Postnords kundbemötande
av *Mikael Larsson* (C)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)
2020/21:144 Pausad polisutbildning och organiserad kriminalitet
av *Katja Nyberg* (SD)
till statsrådet Mikael Damberg (S)
2020/21:145 Överbeläggning i kriminalvården
av *Henrik Vinge* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)
2020/21:146 Inbördeskrig och våldsamheter i Etiopien
av *Håkan Svenneling* (V)
till utrikesminister Ann Linde (S)
2020/21:147 En flexibel föräldraförsäkring
av *Linda Lindberg* (SD)
till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)
2020/21:148 Fastställande av faderskap hos ogifta
av *Mikael Eskilandersson* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)
2020/21:149 Privatekonomi i skolans undervisning
av *Alexandra Anstrell* (M)
till utbildningsminister Anna Ekström (S)

§ 21 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 13 november

2020/21:443 Svenska Spels konkurrens med ATG
av *John Weinerhall* (M)
till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)
2020/21:444 Utförsäkring av coronasjuka
av *Kenneth G Forslund* (S)
till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

- 2020/21:445 Skydd av Sveriges säkerhet**
av *Lars Püss* (M)
till statsrådet Anders Ygeman (S)
- 2020/21:446 Hörsammande av riksdagens tillkännagivande om 5G**
av *Lars Püss* (M)
till statsrådet Mikael Damberg (S)
- 2020/21:447 Ytterligare resurser till polisen**
av *Thomas Morell* (SD)
till statsrådet Mikael Damberg (S)
- 2020/21:448 Kriminalvårdens kapacitetsbrist**
av *Johan Hultberg* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)
- 2020/21:449 Handelshinder inom EU**
av *Johan Hultberg* (M)
till statsrådet Anna Hallberg (S)
- 2020/21:450 Tillgång för IVO till polisens belastnings- och misstanke-
register**
av *Johan Hultberg* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)
- 2020/21:451 Övningsområde för Försvarmakten**
av *David Josefsson* (M)
till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)
- 2020/21:452 Förändringar i bilstödet med anledning av bonus-malus**
av *Lars Beckman* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)
- 2020/21:453 Oriktiga folkbokföringsadresser**
av *Eric Westroth* (SD)
till finansminister Magdalena Andersson (S)
- 2020/21:454 Företagande i glesbygd**
av *David Lång* (SD)
till finansminister Magdalena Andersson (S)
- 2020/21:455 Karenstid vid uppsagt permitteringsstöd**
av *Katarina Brännström* (M)
till finansminister Magdalena Andersson (S)
- 2020/21:456 Stävjande av assistansfusk**
av *Maria Malmer Stenergard* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)
- 2020/21:457 Kunskap om digitalt arbetssätt**
av *Lotta Olsson* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)
- 2020/21:458 Antalet vargar i Sverige**
av *Sten Bergheden* (M)
till statsrådet Jennie Nilsson (S)
- 2020/21:459 Snabb vaccinering av befolkningen**
av *Åsa Coenraads* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)
- 2020/21:460 Förberedelse för massvaccination**
av *Lotta Olsson* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:461 Utvärdering av företagsstöd

av *Lotta Olsson* (M)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:462 Krispengarna för kulturen

av *Sten Bergheden* (M)

till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

2020/21:463 Snabbtester för covid-19

av *Sten Bergheden* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:464 Avgifterna för virkesupplag vid väg

av *Sten Bergheden* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:465 Regeringens bredbandsmål

av *Åsa Coenraads* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:466 Yrkeskompetensbevis

av *Åsa Coenraads* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:467 Rättsosäkerheten i Århuskonventionen

av *Åsa Coenraads* (M)

till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2020/21:468 Gårdsförsäljning i Västmanland

av *Åsa Coenraads* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:469 Kapaciteten på Arlanda

av *Åsa Coenraads* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:470 Tomma platser på höstens polisutbildning

av *Åsa Coenraads* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:471 Införande av brottskod för djurrättsextremism

av *Åsa Coenraads* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:472 Åtgärder med anledning av metoo

av *Malin Danielsson* (L)

till statsrådet Åsa Lindhagen (MP)

2020/21:473 Lättnader i regelverk för nöjesparker

av *Katarina Brännström* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:474 Kulturmoms på digitala spel

av *Michael Rubbestad* (SD)

till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

2020/21:475 EU-beskattnings

av *Johnny Skalin* (SD)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:476 Upprättelse för de svenska kurderna i Palmeutredningen

av *Håkan Svenneling* (V)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:477 En samlad nationell strategi för testning, smittspårning och isolering

av *Johan Hultberg* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:478 Skatteregler som gör Sverige till en mer attraktiv sjöfartsnation

av *Hampus Hagman* (KD)
till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:479 Kommunal samordnad varudistribution

av *Jens Holm* (V)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:480 Minskad sekretess mellan myndigheter

av *Katarina Brännström* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:481 Friande dom i mordrättegång när man skyller på varandra

av *Katarina Brännström* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:482 Uppgradering av Inlandsbanan

av *Saila Quicklund* (M)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:483 Regeringens syn på flygtrafiken i Sverige

av *Jimmy Ståhl* (SD)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

den 16 november

2020/21:484 Kassaregisterlagen i ett digitalt samhälle

av *Per Åsling* (C)
till statsrådet Per Bolund (MP)

2020/21:485 Tillsynen av skolor med konfessionell inriktning

av *Jörgen Grubb* (SD)
till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:486 Ett jämställt föräldraansvar från start

av *Linda Lindberg* (SD)
till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

2020/21:487 Antalet svenska skolor med muslimsk profil

av *Jörgen Grubb* (SD)
till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:488 Levnadsvillkoren på landsbygden

av *Mats Nordberg* (SD)
till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:489 Bostadsbidrag till förälder med tidvis boende

av *Linda Lindberg* (SD)
till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)

2020/21:490 Gymnasielagens rättssäkerhet

av *Ann-Sofie Alm* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:491 Villkoren för svenska jägare

av *Tobias Andersson* (SD)
till statsrådet Jennie Nilsson (S)

2020/21:492 Företagsstöd för fler bolagsformer
av *Mikael Eskilandersson* (SD)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:493 Neonatal herpes simplexcefalit
av *Clara Aranda* (SD)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:494 Äldres hälsa under pandemin
av *Clara Aranda* (SD)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:495 Fusk inom assistansersättningen
av *Linda Lindberg* (SD)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:496 En nedläggning av Bromma flygplats
av *Katarina Brännström* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:497 Avtalet mellan Azerbajdzjan och Armenien
av *Björn Söder* (SD)
till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:498 Krigsbrott i konflikten mellan Azerbajdzjan och Armenien
av *Björn Söder* (SD)
till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:499 Återvändande IS-kvinnor
av *Markus Wiechel* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:500 Den grova kriminaliteten i Sverige
av *Björn Söder* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:501 Den ökande kristofobin i Sverige
av *Björn Söder* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:502 Granatattack mot polis
av *Björn Söder* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:503 Utvecklingen av miljö kvalitetsmålet Levande skogar
av *Kjell-Arne Ottosson* (KD)
till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)

2020/21:504 Amerikanskt spionage mot Sverige och svensk försvarsindustri
av *Björn Söder* (SD)
till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2020/21:505 Regionernas provtagning för covid-19
av *Björn Söder* (SD)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:506 Investeringar i elnäten
av *Mattias Bäckström Johansson* (SD)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:507 Influensområden och planläggning
av *Alexandra Anstrell* (M)
till statsrådet Per Bolund (MP)

- 2020/21:508 Stängda gymnasieskolor fram till jullovet**
av *Ann-Sofie Lifvenhage* (M)
till utbildningsminister Anna Ekström (S)
- 2020/21:509 Coronatester**
av *Ann-Sofie Lifvenhage* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)
- 2020/21:510 Utfasning av farliga kemikalier i EU**
av *Jessica Rosencrantz* (M)
till miljö- och klimatminister Isabella Lövin (MP)
- 2020/21:511 Plastpåskatten**
av *Ann-Sofie Lifvenhage* (M)
till finansminister Magdalena Andersson (S)
- 2020/21:512 Klädskatten**
av *Jessica Rosencrantz* (M)
till finansminister Magdalena Andersson (S)
- 2020/21:513 Trafiksatsningar i Kronoberg**
av *Katarina Brännström* (M)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)
- 2020/21:514 Sjukskrivning i tre veckor utan läkarintyg**
av *Elisabeth Björnsdotter Rahm* (M)
till statsrådet Ardalan Shekarabi (S)
- 2020/21:515 Snabbtåg**
av *Katarina Brännström* (M)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)
- 2020/21:516 Regeringens roll och ansvar under pandemin**
av *Markus Wiechel* (SD)
till socialminister Lena Hallengren (S)
- 2020/21:517 Utvisning av kriminella**
av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)
- 2020/21:518 IVO:s tillsynsverksamhet**
av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)
- 2020/21:519 Straffrabatt och stärkt vittnesskydd**
av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)
- 2020/21:520 Angrepp mot svenska staten**
av *Björn Söder* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)
- 2020/21:521 Förlängning av förordnandet för Folkhälsomyndighetens generaldirektör**
av *Björn Söder* (SD)
till socialminister Lena Hallengren (S)
- 2020/21:522 Beskjutning av bussar**
av *Thomas Morell* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)
- 2020/21:523 En tunnel mellan Helsingborg och Helsingör**
av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:524 Blåsljuspersonalens säkerhet
av *Björn Söder* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

Prot. 2020/21:36
17 november

2020/21:525 Minimistraffen för misshandel och rån
av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:526 Bättre samarbete mot internationella brottsnätverk
av *Alexandra Anstrell* (M)
till statsrådet Mikael Damberg (S)

§ 22 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 12 november

2020/21:263 Arlandarådets slutrapport
av *Åsa Coenraads* (M)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:264 Flygplatsutredningen
av *Åsa Coenraads* (M)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:357 Underhåll av vattenvägar
av *Lotta Olsson* (M)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

§ 23 Kammaren åtskildes kl. 19.41.

Sammanträdet leddes
av tredje vice talmannen från dess början till och med § 8 anf. 17 (delvis),
av ålderspresidenten därefter till och med § 11 anf. 40 (delvis) och
av andre vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

JOHAN WELANDER

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1 Meddelande om frågestund	1
§ 2 Anmälan om subsidiaritetsprövningar	1
§ 3 Anmälan om fördröjda svar på interpellationer	1
§ 4 Anmälan om faktapromemoria	3
§ 5 Ärenden för bordläggning	3
§ 6 Svar på interpellation 2020/21:111 om stöd till företagare med enskild firma	4
Anf. 1 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	4
Anf. 2 ELISABETH SVANTESSON (M)	5
Anf. 3 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	6
Anf. 4 ELISABETH SVANTESSON (M)	6
Anf. 5 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	7
Anf. 6 ELISABETH SVANTESSON (M)	9
Anf. 7 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	9
§ 7 Svar på interpellation 2020/21:96 om tillgången till skyddsutrustning	10
Anf. 8 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	10
Anf. 9 ANN-CHRISTINE FROM UTTERSTEDT (SD)	11
Anf. 10 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	12
Anf. 11 ANN-CHRISTINE FROM UTTERSTEDT (SD)	13
Anf. 12 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	14
Anf. 13 ANN-CHRISTINE FROM UTTERSTEDT (SD)	15
Anf. 14 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	15
§ 8 Svar på interpellation 2020/21:101 om vård vid förlossningspsykos	16
Anf. 15 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	16
Anf. 16 ROBERT HANNAH (L)	18
Anf. 17 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	19
Anf. 18 ROBERT HANNAH (L)	20
Anf. 19 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	21
Anf. 20 ROBERT HANNAH (L)	22
Anf. 21 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	22
§ 9 Svar på interpellation 2020/21:102 om merkostnadsersättning till assistansanordnare	23
Anf. 22 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	23
Anf. 23 ACKO ANKARBERG JOHANSSON (KD)	24
Anf. 24 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	25
Anf. 25 ACKO ANKARBERG JOHANSSON (KD)	26
Anf. 26 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	26
§ 10 Svar på interpellation 2020/21:103 om projektbidrag från Allmänna arvsfonden	27
Anf. 27 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	27
Anf. 28 LUDVIG ASPLING (SD)	28
Anf. 29 Socialminister LENA HALLENGREN (S)	29
Anf. 30 ÅLDERSPRESIDENTEN	29
Anf. 31 LUDVIG ASPLING (SD)	29
Anf. 32 ÅLDERSPRESIDENTEN	30

Anf. 33 Socialminister LENA HALLENGREN (S).....	30
Anf. 34 LUDVIG ASPLING (SD).....	31
Anf. 35 Socialminister LENA HALLENGREN (S).....	32
§ 11 Svar på interpellation 2020/21:105 om regeringens arbete med resolution 1325	32
Anf. 36 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	32
Anf. 37 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	33
Anf. 38 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	34
Anf. 39 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	35
Anf. 40 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	36
Anf. 41 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	37
Anf. 42 Försvarsminister PETER HULTQVIST (S).....	37
§ 12 Svar på interpellation 2020/21:109 om effekt- och kapacitetsbrist	38
Anf. 43 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	38
Anf. 44 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD).....	39
Anf. 45 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	40
Anf. 46 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD).....	40
Anf. 47 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	41
Anf. 48 MATTIAS BÄCKSTRÖM JOHANSSON (SD).....	42
Anf. 49 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	42
§ 13 Svar på interpellation 2020/21:57 om bullerregler och Sverigeförhandlingen.....	43
Anf. 50 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	43
Anf. 51 MARIA STOCKHAUS (M).....	43
Anf. 52 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	44
Anf. 53 MARIA STOCKHAUS (M).....	45
Anf. 54 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	46
Anf. 55 MARIA STOCKHAUS (M).....	47
Anf. 56 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	47
§ 14 Svar på interpellation 2020/21:71 om Transportstyrelsens hantering av trafiktillstånd	48
Anf. 57 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	48
Anf. 58 THOMAS MORELL (SD).....	49
Anf. 59 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	50
Anf. 60 THOMAS MORELL (SD).....	51
(forts.).....	51
Ajournering.....	52
Återupptaget sammanträde	52
§ 14 (forts.) Svar på interpellation 2020/21:71 om Transportstyrelsens hantering av trafiktillstånd	52
Anf. 61 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	52
Anf. 62 THOMAS MORELL (SD).....	53
Anf. 63 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	53
§ 15 Svar på interpellation 2020/21:104 om ett skärpt beställansvar	54
Anf. 64 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	54
Anf. 65 THOMAS MORELL (SD).....	55
Anf. 66 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	55
Anf. 67 THOMAS MORELL (SD).....	57

Anf. 68	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	57
Anf. 69	THOMAS MORELL (SD)	58
Anf. 70	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	59
§ 16	Svar på interpellation 2020/21:114 om skydd av personal som har vägen som arbetsplats	59
Anf. 71	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	59
Anf. 72	THOMAS MORELL (SD)	60
Anf. 73	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	61
Anf. 74	THOMAS MORELL (SD)	62
Anf. 75	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	63
Anf. 76	THOMAS MORELL (SD)	64
Anf. 77	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	64
§ 17	Svar på interpellation 2020/21:117 om överflyttning av gods till järnväg och sjöfart	65
Anf. 78	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	65
Anf. 79	JENS HOLM (V)	66
Anf. 80	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	67
Anf. 81	JENS HOLM (V)	68
Anf. 82	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	69
Anf. 83	JENS HOLM (V)	70
Anf. 84	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	71
§ 18	Svar på interpellation 2020/21:108 om bättre förutsättningar för svenskt vattenbruk	71
Anf. 85	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	71
Anf. 86	JOHAN HULTBERG (M)	73
Anf. 87	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	74
Anf. 88	JOHAN HULTBERG (M)	75
Anf. 89	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	76
Anf. 90	JOHAN HULTBERG (M)	77
Anf. 91	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	77
§ 19	Bordläggning	78
§ 20	Anmälan om interpellationer	78
§ 21	Anmälan om frågor för skriftliga svar	79
§ 22	Anmälan om skriftliga svar på frågor	85
§ 23	Kammaren åtskildes kl. 19.41.	85