

Kl. 13.00–15.52

18.00–20.29

§ 1 Justering av protokoll

Protokollet för den 6 april justerades.

§ 2 Meddelande om frågestund

Tredje vice talmannen meddelade att frågestund skulle äga rum *torsdagen den 29 april kl. 14.00*.

§ 3 Meddelande om särskild debatt om det grova och dödliga våldet mot kvinnor i nära relationer

Tredje vice talmannen meddelade att på begäran av Liberalernas partigrupp skulle en särskild debatt om det grova och dödliga våldet mot kvinnor i nära relationer anordnas *torsdagen den 6 maj kl. 15.15*.

Från regeringen skulle justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S) delta.

Den inkomna skrivelsen hade följande lydelse:

Till talmannen

Begäran om aktuell debatt om det grova och dödliga våldet mot kvinnor i nära relationer

Mäns våld mot kvinnor och hedersrelaterat våld och förtryck är det mest extrema uttrycket för de värderingar som upprätthåller föreställningen att kvinnors frihet, värdighet och integritet betyder mindre än mäns. Våld i nära relationer och sexualbrott angår hela samhället, begås av både män och kvinnor, förekommer i både olikkönade och samkönade relationer och kan ha både kvinnor och män som offer. Men de flesta förövarna är män, och de flesta offer är kvinnor. Denna genusdimension är central för att förstå orsakerna till att våldet fördelar sig som det gör, och den är också central för att förstå vilka konsekvenser våldet får för samhället i stort.

Siffrorna mellan åren varierar, men i genomsnitt en kvinna i månaden dödas i Sverige på grund av dödligt våld av en man hon levde eller hade levt tillsammans med. Den senaste tiden har dock Sverige skakats av ett

antal fall av dödligt våld mot kvinnor. På kort tid har hela fem kvinnor dödats under omständigheter som tyder på våld i nära relation.

Vem som är förövare i dessa fall är en sak för rättsväsendet att utreda och ska inte debatteras av riksdagen. Det inträffade blixtbelyser dock att vi har mycket långt kvar till ett samhälle fritt från mäns våld mot kvinnor.

Därför är insatserna för att motverka våld i nära relationer och sexualbrott inte bara ett arbete mot en allvarlig typ av brottslighet, utan också en av de allra mest prioriterade jämställdhetsfrågorna. Ett samhälle där individens utsatthet för våld avgörs av könet kan aldrig vara fullt ut jämställt. I detta sammanhang måste också uppmärksammas det hedersrelaterade våldet och förtrycket, som även det är starkt grundat i patriarkala föreställningar om mäns rätt till makt över sina närstående.

Regeringens reaktion på det stora antalet dödade kvinnor på kort tid har varit att bjuda in andra partier till samtal. Men sanningen är att det på riksdagens bord ligger en lång rad förslag för att på riktigt kunna bryta det destruktiva mönstret.

För att bryta ett destruktivt mönster vad gäller våld i nära relationer krävs ett brett och långsiktigt arbete där både förebyggande insatser, polisiära åtgärder och stöd till offren och deras närstående ingår. Det behövs även skärpta straff för mäns våld mot kvinnor och hedersrelaterat våld och förtryck. För att ändra ett våldsbeteende behövs likaså utvecklade metoder för behandling av gärningsmännen. För att komma tillrätta med våldet måste vi börja arbeta tidigt. Det krävs fler och bättre utbildade poliser och åklagare för detta. Inte minst förstahandsåtgärderna måste bli än bättre. Skyddet och stödet till målsägande och samarbetet mellan polis, socialtjänst och sjukvård behöver utvecklas.

Det är viktigt att riksdagens partier öppet presenterar sina ståndpunkter för hur det grova och dödliga våldet mot kvinnor i nära relationer kan stoppas. Detta kan inte åstadkommas endast genom samtal i slutna rum. Därför begär Liberalerna en aktuell debatt i riksdagen.

Stockholm den 19 april 2021

Johan Pehrson

Gruppledare (L)

§ 4 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

Interpellation 2020/21:662

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:662 Pensionsnivåer och bidragsnivåer
av Sofia Westergren (M)

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 21 maj 2021.

Skälet till dröjsmålet är andra sedan tidigare inbokade engagemang.

Stockholm den 26 april 2021

Socialdepartementet

Ardalan Shekarabi (S)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

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

2020/21:FPM98 EU:s strategi för barnets rättigheter *COM(2021) 142* till socialutskottet
2020/21:FPM99 Kommissionens handlingsplan för ekologisk produktion *COM(2021) 141* till miljö- och jordbruksutskottet
2020/21:FPM100 Beslut om förhandlingar med Angola om underlättande av investeringar *COM(2021) 138* till utrikesutskottet

§ 6 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Motioner

2020/21:3989, 3991 och 3994 till försvarsutskottet

§ 7 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Socialutskottets betänkande

2020/21:SoU37 Vaccininköp och vaccinleveranser

Justitieutskottets betänkande

2020/21:JuU14 En ny straffbestämmelse som skyddar betalningsverktyg

Trafikutskottets betänkanden

2020/21:TU10 Ytterligare kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om elektronisk identifiering

2020/21:TU11 Transportstyrelsens olycksdatabas

2020/21:TU9 Väg- och fordonsfrågor

Arbetsmarknadsutskottets utlåtande

2020/21:AU15 Subsidiaritetsprövning av kommissionens förslag till direktiv om bindande åtgärder för transparens i lönesättningen

Civilutskottets betänkanden

2020/21:CU10 Ersättningsrätt och insolvensrätt

2020/21:CU12 Konsumenträtt

2020/21:CU13 Planering och byggande

2020/21:CU14 Hushållningen med mark- och vattenområden

§ 8 Svar på interpellation 2020/21:490 om konkurser inom restaurang- och besöksnäringen

Anf. 1 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Hans Rothenberg har frågat mig vilka insatser jag avser att vidta för att undvika masskonkurser inom restaurang- och besöksnäringen.

Fru talman! Det är ett mycket tufft läge som många företag och arbetstagare inom restaurang- och besöksnäringen befinner sig i på grund av coronapandemin. Regeringen och jag som näringsminister har en dialog med besöksnäringen och är väl insatta i näringsens situation.

Exempel på de stödåtgärder som regeringen tagit fram under pandemin är omställningsstöd, omsättningsstöd för enskilda näringsidkare, korttidspermittering, kreditgarantier som Företagsakuten, lättnader i a-kassan för företagare samt tillfälligt sänkta arbetsgivaravgifter och egenavgifter.

Just nu befinner vi oss i en tredje våg av smittspridning, samtidigt som läget är allvarligt på arbetsmarknaden och för företagen. Regeringen har därför föreslagit att flera stöd förlängs juni ut, och regeringen har även föreslagit att det sedan tidigare presenterade nedstängningsstödet ska kompletteras med ersättning för lönekostnader för att undvika uppsägningar vid en eventuell nedstängning.

Omställningsstödet för hösten och vintern har gått att söka från den 25 februari 2021, och Skatteverket bedömer att handläggningstiderna är mycket korta. Även Tillväxtverket gör ansträngningar för att skynda på handläggningen av korttidsstödet. Parallellt med detta beviljas retroaktiva anstånd med inbetalning av skatt. Sedan den 5 februari 2021 har 11,7 miljarder kronor beviljats i detta likviditetsstöd.

Fru talman! Med detta sagt följer regeringen hela tiden utvecklingen och ser löpande över behovet av erforderliga åtgärder.

Anf. 2 HANS ROTHENBERG (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Under den här pandemin har restaurang- och besöksnäringen tagit mer stryk än flertalet andra branscher. Många av dessa företag har ägare som satsat all sin privata ekonomi på att driva upp sina verksamheter. När effekterna av pandemin blir alltmer kritiska är det inte bara företagens existens som står på spel utan även bolagens ägares privatekonomi, när det inte finns mer av egna pengar att sätta in i verksamheten. I slutändan kan det bli fråga om dubbla konkurser, dels bolagens, dels ägarnas personliga dito.

För att hantera konsekvenserna av detta har regeringen ett uppenbart ansvar.

Likviditetsproblemen inom framför allt restaurangbranschen är akuta. Samtidigt finns det en rejäl tröghet och saktfärdighet i hanteringen av de utlovade stöden. Om detta vittnar många. Utbetalningar dröjer anmärkningsvärt länge, och i värsta fall kommer det inte att finnas någon kvar att betala ut till ifall tempot inte snabbas upp avsevärt.

För detta har regeringen ett uppenbart ansvar.

Fru talman! Många restaurangägare vittnar om att det blivit svårare att få tillgång till omställningsstöden under den andra omgången, varför man efterlyser snabbare och smidigare system. Att restaurangerna därtill tvingats stänga vid en tidpunkt då många gäster vanligtvis brukar anlända gör

tillvaron än mer prekär. Risken är överhängande att konkurserna likt coronaviruset kommer att sprida sig okontrollerat.

Därför har jag ställt frågan till näringsministern vilka åtgärder han avser att vidta för att undvika masskonkurser inom restaurang- och besöksnäringen. Jag noterade inte något tydligt svar från ministern här.

Ingen kan förklara vilken nytta den tidiga stängningen av restauranger gör för att hindra coronaviruset. Däremot är det ett tydligt näringsförbud efter klockan 20. Alla kan se de uppenbara negativa konsekvenserna: företag som går på knäna och människor som förlorar sina arbeten. Om kvällsöppna restauranger utgör det stora problemet hade ju coronasmittan varit radikalt mindre utbredd nu, vilket den inte är.

För detta bär regeringen det fulla ansvaret. Gör om och gör bättre!

Vi har sett en parad av beslut som inte löser problemen utan snarare skapar nya, felbeslut som muterar i en allt högre takt som inte ens coronaviruset kan matcha. När krogen stänger klockan 20 flyttar festen vidare till andra ställen där kontrollen är obefintlig och smittspridningen okontrollerad.

För detta, vill jag säga, bär regeringen också det fulla ansvaret.

Uppskov med skatten i all ära, men det bygger en skatteskuld för framtiden som förr eller senare ska betalas – en skuldbörda som blir omöjlig att hantera när man inte får möjlighet att tjäna sina egna pengar. Stöd i all ära, men det restaurangerna vill helst av allt är att kunna tjäna sina egna pengar och bidra till en säkrare hantering av smittspridningen. Detta är de i dag förhindrade att göra. Därför bör regeringen göra om och göra rätt.

Frågan är vilka grunder som regeringen har för att fatta beslut om stängning av en viss näringsverksamhet klockan 20. Folkhälsomyndigheten säger inte alls att det är en effektiv lösning, tvärtom. Enligt de självrapporterade data som Folkhälsomyndigheten redovisar från den 11 mars är de huvudsakliga smittspridningsplatserna familj, partner och sambo, arbetsplats och privata träffar samt vårdssituationer. Det är inte restauranger.

Varför utsätta restauranger för detta? Och återigen: Vad gör regeringen för att förhindra framtida konkurser i restaurangnäringen?

Anf. 3 DAVID JOSEFSSON (M):

Fru talman! Tack, Hans Rothenberg, för en högst aktuell interpellation!

Vi är ett antal moderata riksdagsledamöter som har lyft de här frågeställningarna med statsrådet de senaste månaderna. Detta är min tredje debatt i samma ämne med näringsministern sedan årsskiftet, fru talman.

Varför envisas vi med att stjäla ministerns tid när det gäller detta ämne? Jo, för att det här är en fråga som är konkret och på djupet berör väldigt många människor i vår närhet. Både Hans Rothenberg och jag kommer från Göteborg, som är en stad med en stor och levande besöksnäring. Eller tillåt mig att rätta mig själv, fru talman: Innan pandemin slog till för drygt ett år sedan hade Göteborg en stor och levande besöksnäring. Nu kämpar den näringen för sin överlevnad, bokstavligen talat.

De senaste månaderna har jag träffat en rad krögare och restauranganställda i Göteborg. De har kommit från snabbmatskedjor och kvarterskrogar, från nattklubbar och från restauranger med stjärna i Guide Michelin. Alla beskriver mer eller mindre samma desperata situation. Mellan april 2020 och mars 2021 gick 581 restauranger i Sverige i konkurs av totalt 6 289 konkurser. Nästan var tionde konkurs var alltså en restaurang.

Visst, det är många som lyfter upp problemen med utformningen av stödåtgärderna. Men, fru talman, fler och fler krögare lyfter också frågan om hur proportionerliga och underbyggda restriktionerna kring just restauranger egentligen är.

Att arbeta på restaurang i dag innebär till stor del att vara välutbildad och duktig på att hantera berusade människor. Fler och fler restauranganställda som jag träffar beskriver en utveckling där restriktionerna nu i stället leder till att man dricker alkohol och umgås utanför restaurangerna. En krögare som jag träffade för två veckor sedan berättade att det börjar bli ett problem på hans restaurang att många gäster vill lämna Systemet-kassar i garderoben för att sedan ta med sig dem till hemmafester. Problemet är att kassarna helt enkelt inte får plats i garderoben.

Men det här är ju också problematiskt ur ett smittspridningsperspektiv. Det kan väl inte vara bättre att folk ses i trånga lägenheter sent på natten än att de ses på en restaurang med utbildad personal som ser till att människor håller avstånd?

Man lyfter ett antal välberättigade frågor: Vad är det med smittspridningen som gör att restauranger måste sluta servera mat och alkohol klockan 20 men tillåts göra det innan? När myndigheter och regering ska förklara orsaken till de restriktionerna blir det i ganska svepande termer. Man pratar om att det är en del av en helhet och att det ska ses som markeringar och normbildning. Det direkta vetenskapliga stödet är mer svårt att finna.

Finns det stöd för att smittspridningen ökar efter klockan 20? Finns det stöd för att den allmänna smittspridningen minskar om man begränsar storleken på sällskap till just fyra personer – särskilt som restriktionerna säger att det är åtta personer som gäller på andra ställen än restauranger?

Fru talman! Jag förstår att regeringen vill skicka signaler och normera beteenden. Det är i grunden bra och viktigt för att stoppa smittspridningen. Men man kan göra det på olika sätt och utifrån olika parametrar.

Därför tycker jag att näringsministern i den här debatten måste svara på om det värt att riskera en hel bransch för att statuera det exemplet. Är det, fru talman, värt att riskera 200 000 människors jobb inom hotell- och restaurangbranschen för att statuera exempel? Om inte, vilket är då det vetenskapliga underlaget för alla de restriktioner som restaurangnäringen nu uppbär?

Anf. 4 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Den här interpellationsdebatten är föranledd av en fråga från Hans Rothenberg om vilka insatser jag avser att vidta för att ”undvika masskonkurser inom restaurang- och besöksnäringen”. Så var frågan formulerad, och den har jag svarat på, nämligen att vi sedan i mars förra året har utformat ett tiotal olika stöd för att mildra effekterna av pandemin på vårt näringsliv.

Vi har gjort det, och vi har gjort det i en omfattning som aldrig har setts tidigare därför att vi har varit i en kris som vi aldrig har sett tidigare i modern tid. Det är en bred och djup kris som varar än därför att pandemin fortfarande varar. Vi är fortfarande, och det vill jag påminna ledamöterna om, mitt i den tredje vågen. Vi hoppas naturligtvis alla att den ska ebba ut, men så är inte fallet ännu. Smittspridningen är fortsatt hög.

Nu står, fru talman, två moderata riksdagsledamöter i talarstolen och låtsas som att de har lagt fram andra förslag. De låtsas som att de har lagt fram förslag om att restaurangerna ska vara öppna precis som vanligt.

David Josefsson säger att restaurang- och besöksnäringen i Sverige har en väldigt tuff situation. Det stämmer bra. Den har en väldigt tuff situation. Men det borde inte komma som någon nyhet för ledamoten att detta inte är unikt för Göteborg eller Sverige. Detta är en situation som vi har globalt. Det är en pandemi som härjar.

Ända sedan pandemin bröt ut har det varit osäkert hur denna smitta sprider sig med mera. Vi har lärt oss alltmer eftersom detta nu har varat i ett år, men fortfarande finns väldigt många osäkerheter. Likväl vet vi att just när människor umgås med varandra, när man närmar sig varandra och när det är väldigt mycket folk i rörelse ökar också smittspridningen. Det var precis det vi såg i höstas. Det var mot den bakgrunden som regeringen och Folkhälsomyndigheten införde ett antal rekommendationer och restriktioner.

Vill vi ha det så? Nej, jag tror att varken ledamöterna, jag, regeringen, restaurangnäringen eller någon annan vill leva så här. Vi skulle vilja leva normalt. Vi skulle vilja kunna umgås med vänner, gå på krogen, gå på en middag – ja, helt enkelt leva vårt liv normalt, men det är inte möjligt som det är nu. Vi måste härda ut de kommande månaderna tills vaccineringen har gått så pass långt att vi kan stävja denna smitta den vägen.

Fru talman! Låt mig gå tillbaka till den fråga som Hans Rothenberg har ställt till mig. Hur ska vi undvika masskonkurser inom restaurang- och besöksnäringen? Genom att helt enkelt stå tillsammans! Ända sedan i mars förra året har vi infört ett stort antal stödåtgärder med skattebetalarnas pengar just för att mildra effekterna av viruset.

Precis som David Josefsson säger har jag fått ett stort antal frågor – både enkla skriftliga frågor och interpellationer – om situationen och masskonkurser. Situationen är så allvarlig att vi ska se upp när det gäller detta, men det är redan så mörkt att man själv inte ska hålla på och svartmåla på ett onödigt sätt.

Tittar vi på den faktiska utvecklingen ser vi att de här stödprogrammen fungerar. Under första kvartalet 2021, vilket har inneburit en väldigt tuff situation för besöksnäringen, ser vi att antalet konkurser inom restaurangnäringen minskar jämfört med första kvartalet 2020.

Anf. 5 HANS ROTHENBERG (M):

Fru talman! Ja, herr minister, insatser för att begränsa antalet konkurser ska vara träffsäkra. De ska göra nytta, och de ska avhjälpa ett problem som existerar. Att göra insatser som inte avhjälper ett problem utan som snarare begränsar näringsidkares möjligheter att tjäna sina egna pengar och undvika konkurs är inte vad en regering har till uppgift att fatta beslut om.

Ministern talar om begränsningar och smittspridning. Jag tror inte att det finns någon som ifrågasätter att coronaviruset har ställt till det rejält. Men då gäller det att göra rätt insatser.

Vad finns det för underlag av vetenskaplig, empirisk eller av någon som helst karaktär som säger att smittspridningen hanteras bäst genom att stänga restauranger klockan 20 i stället för klockan 22 eller någon annan tidpunkt? Vi får rapporter från störningsjourer och fastighetsägare om att det är mer störningar i bostäder i dag.

Varför blir det så? Det krävs ingen Einstein för att förstå det. Festen flyttar hem. Och det skulle ju inte bli någon hemmafest om folk på ett kontrollerat sätt kunde sitta kvar på restaurangerna, max fyra vid varje bord, med avstånd mellan borden och med utbildad personal som kan hantera personer som kommer för nära varandra. I stället för att göra det ska folk gå hem för tidigt. Då uppstår festen, och den uppstår i miljöer som inte går att kontrollera.

Det finns många rapporter från restaurangägare om ett överdrivet fokus på fusk. Vi moderater har sagt: Betala ut stöden först, och kontrollera efteråt! Det är viktigt att göra på det viset och att inte misstänka innan de har fått stöden. Av ungefär 100 000 sökande har 30 fall lett till polisanmälan – 30 fall av 100 000 sökande. Därför borde man ändra förhållningssättet fullkomligt.

Utbetalningar släpar i fem månader, Tillväxtverket tar inte hänsyn till efterskottslön, och 60 000 medarbetare är korttidspermitterade. Först den 5 maj kan fastighetsägaren söka hyresstöd från januari, för en hyra som skulle betalats i december. Det är inte lätt att få hyresvärden att gå med på att man ska betala hyran ett halvår senare.

Det finns andra exempel på fasta kostnader som inte ingår i omställningsstödet. En restaurang som har gasspis får inte räkna med energikostnaden. Men de som har elspis får göra det. Näringsdepartementet menar att det är Skatteverket som gör en för fyrkantig tolkning, men Skatteverket menar att de följer reglerna.

I slutänden är det restaurangägaren som får stå med konsekvenserna av de helt absurda besluten. Omställningsstöden räcker inte på långa vägar, utan man fyller på med privata pengar. Och det största problemet nu för restaurangnäringen är att man klockan 20 inte längre får servera utan ska jaga ut sina gäster.

De beslut som regeringen har fattat blir problem även för myndigheter. För det är regeringen, inte oppositionen, som har fattat beslutet om vad som gäller från klockan 20. Kom inte och lek att oppositionen är med på det här! Det är regeringen som äger den frågan, och regeringen måste tala om vilken grund man har för detta. Om man inte gör det måste man tala om hur man ska hantera de konkurser som vi kommer att se på grund av att näringsidkare inte kan bedriva sin verksamhet.

Anf. 6 DAVID JOSEFSSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Det är, precis som statsrådet säger, en exceptionell situation som Sverige och resten av världen befinner sig i. Att stoppa smittspridningen måste vara prioriterat. Men just för att det måste vara prioriterat är det viktigt att ha bra och genomtänkta underlag för det man gör.

Det är uppenbart att regeringen har misslyckats med att hålla nere smittspridningen i Sverige. Utifrån det vi har hört i utfrågningarna i konstitutionsutskottet verkar regeringen dessutom sakna en strategi för sin hantering av pandemin.

Fru talman! Att man i början av en kris vidtar åtgärder som det kan saknas tydligt underlag för är fullt förståeligt. Ibland är det viktigare att agera snabbt än att inte agera alls. Men de restriktioner som i dag slår hårdast mot restaurangnäringen infördes inte i mars eller april förra året. Den 18 december beslutades det om restriktionerna vad gäller serveringsstopp

av alkohol efter klockan 20, likaså begränsningen i fråga om fyra personer per sällskap. Den 26 februari, det vill säga för nästan exakt två månader sedan, inkluderades också restauranger som inte serverar alkohol.

Det är alltså inte åtgärder som det har fattats beslut om i en akut fas, i början av en kris. Det har funnits gott om tid att arbeta fram underlag och utforma restriktioner. Man hade alltså kunnat lära av både egna och internationella erfarenheter.

Därför ställer jag en väldigt enkel fråga en gång till, fru talman. Vad är det för vetenskapligt underlag som ligger bakom de här restriktionerna? Finns det alls ett sådant? Eller är det så att regeringen riskerar en hel bransch och tusentals människors arbeten bara för att man vill visa handlingskraft?

Anf. 7 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Det här är viktiga frågor att diskutera. Det är klart att såväl besöksnäringen i stort som de specifika branscherna – inom restaurang, hotell, resor, kultur med mera – fortsätter att ha det väldigt tufft. Så är det. Det är lätt att glömma bort, eftersom vi nu har varit i denna situation i 14 månader, att det finns branscher – kultur och evenemang med mera – som inte har haft öppet sedan mars förra året. Det är klart att det är en tuff situation.

Det är mot den bakgrunden vi hjälper till. Vi står tillsammans. Det är mot den bakgrunden vi har använt tiotals och åter tiotals miljarder av skattebetalarnas pengar för att stötta friska, hederliga företag i att övervintra detta.

Jag hör nu två saker från Moderaterna. En är direkt farlig. Jag hör att vi ska, som en del andra länder har gjort, prematurt släppa på restriktioner. Jag kan inte tolka det på något annat sätt, fru talman, när man säger: Varför inte 22, eller varför inte 24?

Vi hade ju en höst då det var friare, och vi vet vart det ledde. Det finns bilder på överfulla dansgolv. Och vi vet vilken enorm våg som sedan kom på hösten. Det berodde förstås inte bara på det. Det var en hel del som ledde till det. Men det var mot den bakgrunden vi införde restriktionerna.

Fakta är ändå rätt, Hans Rothenberg. När det gäller det senaste beslutet om förlängningen vad gäller serveringstillstånd är det Folkhälsomyndigheten som har beslutat om det. Det kom i förra veckan.

Hur är då situationen i denna väldigt tuffa tid? Jag återkommer till den fråga som ställts i interpellationen: Hur ska vi undvika masskonkurser inom restaurang- och besöksnäringen? Jo, genom att hjälpas åt.

Vad är resultatet? Det vill man inte låtsas om från det moderata hållet. Jag ska läsa ur den senaste rapporten från Tillväxtanalys, fru talman: "I restaurangverksamhet minskade konkurserna med 17 procent under mars månad och med 5 procent under det första kvartalet. Antalet anställda berörda av konkurser minskade 48 procent under kvartalet." Det ska jämföras med mars månad förra året och första kvartalet under 2020.

Det är så verkligheten ser ut. Betyder det att vi kan blåsa faran över? Nej, absolut inte. Vi är fortfarande i en väldigt svår sits. Pandemin och smittspridningen är fortfarande i allra högsta grad levande. Även om vi har stort hopp om vad vaccineringen kan leda till, fru talman, vill jag lyfta ett varningens finger för ledamöterna. Det här är ett virus som muterar. Vi ser också hur situationen är i de länder som har öppnat prematurt. De har ut-

Prot. 2020/21:114
27 april

Svar på
interpellationer

ropat: Seger! Sedan har de fått en enorm smäll tillbaka, med lidande, död och naturligtvis stora ekonomiska problem och massarbetslöshet som följd.

Fru talman! Om de moderata ledamöterna har något annat förslag får de gärna presentera det. Det är Folkhälsomyndigheten som har föreslagit och i det senaste fallet dessutom beslutat om förlängning. Finns det några andra belägg och förslag så: Varsågod! Jag är idel öra. Jag tror nämligen att det är viktigt att vi i sådana här svåra tider lyssnar på varandra.

Fru talman! Jag kan inte låta bli att konstatera att det som Hans Rothenberg och Moderaterna säger är oerhört. När vi använder 50, kanske 60 miljarder – enormt mycket – av skattebetalarnas pengar menar Rothenberg och Moderaterna att vi ska skicka ut pengarna och om det visar sig vara fel ta in dem i efterhand. Det fungerar bara på hederliga företagare. Det är att göda organiserad brottslighet. Det är verkligen ansvarslost.

Anf. 8 HANS ROTHENBERG (M):

Fru talman! En hel restaurangnäring hörde nu ministern tala om att de är en del av en organiserad brottslighet. Det har gjorts 30 polisanmälningar på 100 000 utbetalade stöd. Det här är att misstänkliggöra en hel näring. Det är en näring som gör vad den kan med skärpningar av kvittolag och allt möjligt. Det är en näring som tidigare har haft problem med garderober som inte fungerar. De vill inte något annat än bedriva sin verksamhet på ett korrekt sätt. De är inte skurkar, och de ska inte betraktas som skurkar förrän de har begått ett brott. Men det är inte ett brott att de just nu håller på att tappa sin likviditet, att de har akuta problem med att få sin verksamhet att gå runt.

Återrekryteringen kommer att bli väldigt svår. Många har lämnat branschen för gott. Men det är ett kommande problem. Den generation som ska ha sitt första jobb kommer inte att få några sommarjobb i sommar. Det är ett mer akut problem.

Det är ett överdrivet fokus på fusk. I Tyskland klarar man av att lita på sina näringsidkare och sätta dit dem som faktiskt gör fel. Det är ett fåtal restauranger i Sverige som har överfulla dansgolv. Det är ett fåtal restauranger i Sverige som har dansgolv över huvud taget. Det är inte ett problem på en pizzeria eller kinarestaurang. Om det inte finns någon näring att komma tillbaka till kan rekylan av coronaviruset bli massarbetslöshet.

Näringsministern borde satsa på en Marshallplan för restaurang- och besöksnäringen. Hur bygger man upp den igen? Hur undviker man ett skuldberg där uppskov på skatten blir en börda värre än coronaviruset? Regeringen lyssnar när Folkhälsomyndigheten varnar, men man lyssnar inte när Folkhälsomyndigheten inte varnar. Folkhälsomyndigheten har inte rekommenderat nedstängning.

Tack för debatten!

Anf. 9 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Situationen är tuff. Jag förstår att vi alla är frustrerade. Det har varit så här tufft ända sedan mars förra året. Vi skulle nog alla innerst inne, både privat och som företag, gärna vilja ha en normal tillvaro. Jag hoppas och tror att vi via vaccinering också ska kunna komma tillbaka till det nya normala, men vi är inte där. Jag vill verkligen vädja till ledamö-

terna att inte ge upp utan hålla ut de sista månaderna innan vi har vaccinerat brett i samhället.

Jag har själv jobbat inom restaurangbranschen, Hans Rothenberg. Där finns väldigt många hederliga företagare och anställda som gör sitt yttersta. Men jag vet att Hans Rothenberg, som har varit med ett tag, inte är naiv; vi har ju också organiserad brottslighet i vårt land. Det är klart som korvspad att om de förstod att det fanns tiotals och åter tiotals miljarder av skattebetalarnas pengar som man kunde få ut utan kontroller skulle kön riskera att bli lång.

Såväl Europol som EU-kommissionen och den förra rikspolischefen, som har utrett frågan, har varnat för att bara skicka ut pengarna på det sättet. Om det för en hederlig företagare visar sig att det hela blivit fel kommer pengarna att återbetalas, om det är möjligt. Men risken är stor att den som inte har rent mjöl i påsen tar skattebetalarnas pengar och drar. Då skulle vi inte se skymten av dem.

Det är självklart viktigt att vi hjälps åt i den här situationen. Ja, vi använder en stor del av skattebetalarnas pengar för att hjälpa företagen att övervintra. Därför är det viktigt att de går till de företag som ska ha dem – de hederliga och ärliga företag som gör sitt yttersta med både sina egna resurser och de stöd som ska se till att vi har en framtid också efter detta.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2020/21:114
27 april

Svar på
interpellationer

§ 9 Svar på interpellation 2020/21:645 om energiomställning

Anf. 10 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Lotta Olsson har frågat mig på vilka fakta och omständigheter jag grundar mitt ställningstagande om att Sverige och vår energipolitik kan hitta framgångsfaktorer i den tyska energiomställningen och energipolitiken. Lotta Olsson har också frågat mig om jag tänker ta några initiativ till förändringar i den svenska energipolitiken med anledning av de uppgifter som har kommit fram i den tyska riksrevisionens rapport.

Först vill jag vara tydlig med att jag inte gjort något sådant uttalande som Lotta Olsson refererar till. Men när det gäller vilka lärdomar vi kan dra för svensk del tycker jag att vi bör komma ihåg att Tyskland har varit med och driver även nu den gynnsamma kostnadsutvecklingen för förnybar elproduktion och batterier. Det är något vi kan dra nytta av i Sverige.

Jag tror också att vi har mycket att vinna på att ta lärdom av andra länders energipolitik, och i det avseendet är den tyska riksrevisionens rapport intressant. Tyskland har ambitiösa klimatmål som för energipolitiken innebär att all kolkraft ska vara avvecklad senast till 2038, med en storskalig avveckling redan till 2023. Parallellt med detta ska även kärnkraften vara avvecklad nästa år samtidigt som det finns stora investeringsbehov i det tyska elnätet. Det är därför tveksamt om vi bör dra alltför långtgående slutsatser utifrån rapporten när det gäller den energipolitik som förs i Sverige i dag.

I Sverige har vi förvisso också vissa utmaningar inom elsektorn som regeringen aktivt arbetar med. I det sammanhanget vill jag också beklaga att Lotta Olssons parti valde att lämna samarbetet inom energiöverens-

kommelsen där framtida utmaningar diskuterades i en bred politisk krets för att möjliggöra så stabila och långsiktiga spelregler som möjligt.

Men med det sagt är det viktigt att komma ihåg att vi har mycket goda möjligheter att ställa om till ett förnybart elsystem och att möta kommande elektrifiering av industri och transportsektor. Med vår vattenkraft har vi unika möjligheter att balansera elförbrukningens variationer och även elproduktionen när exempelvis vindkraftsproduktionen är hög eller låg. Vår kärnkraft förväntas också utgöra en del av energimixen i Sverige under överskådlig framtid.

Anf. 11 LOTTA OLSSON (M):

Fru talman! Tack, energiminister Ygeman, för svaret!

Den tyska motsvarigheten till Riksrevisionen har en större frihetsfaktor än den svenska och jobbar mer självständigt. Den har riktat väldigt skarp kritik mot landet i fråga om energiomställningen.

I Tyskland har man det högsta energipriset i EU. Trots att Tyskland per capita har motsvarande hälften av den energiåtgång som Sverige har är detta tungt för de tyska hushållen och den tyska industrin. I Tyskland är energipriset 43 procent högre än EU-genomsnittet. Detta är naturligtvis kostsamt, och ändå har man i Tyskland inte den tunga industri som vi har.

Det har därför kommit skarp kritik både mot energiomställningen och mot hur energipolitiken bedrivs. Man har även varit väldigt tuff mot det tyska finansdepartementet och menar att detta förslösar tyska skattebetalares pengar och att det är vanliga tyska hushåll som får betala för den inkonsekventa eller orationella energiomställningen. Den energipolitik som har bedrivits ses som väldigt kostsam.

Tyskland har en grund med mer fossil energi, såsom kol och gas, men nu ställer man om väldigt mycket till vindkraft och fasar ut basenergin från kärnkraft. Det man nu vill göra är att öka överledningskapaciteten från Ryssland med fossil gas. Det här är ingen väg som Sverige vill gå.

Det är därför väldigt konstigt att energiministern inte ser någon fara i att vi förändrar vår energimix så att vi får mycket mer vindkraft utan att vi samtidigt balanserar upp det hela med mer kärnkraft. Det är svårt att öka produktionen av vattenkraft. Vi talar om att man kanske skulle kunna höja vattennivåerna i vattenmagasinen, men det är ändå en försumbar mängd energi.

Jag förstår inte när Anders Ygeman i debatten ofta hävdar att det går så bra för Sverige, att vi exporterar energi och att vi exporterar vindkraft. Vi kommer de facto att få samma balansproblem och kostnader som man har i Tyskland. Där har de problemet att de snart inte har någon kärnkraft kvar, och de har heller ingen vattenkraft så som Sverige har.

Det här är extra bekymmersamt för Sverige, eftersom vi har en tung industri. Anders Ygeman och jag använder som medborgare i Sverige, med allt vad vi producerar i landet och med vår privatkonsumtion, dubbelt så mycket elenergi som en vanlig tysk medborgare. Jag blir allvarligt oroad över vår konkurrenskraft om vi ska upp i samma klass.

Av detta skäl hade jag förväntat mig att Anders Ygeman skulle vara mer bekymrad över den tyska rapporten om hur det har gått när man har ställt om och inte gjort riktiga konsekvensanalyser. Man borde titta på ekonomin och se vilka effekter det totalt sett får på landet.

Anf. 12 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Det står naturligtvis Lotta Olsson fritt att vara orolig över vad som helst, men jag har som sagt aldrig uttalat något positivt om den tyska energiomställningen. Därför faller hela grunden på vilken interpellationen vilar.

Lotta Olsson svarar själv på den enda fråga hon ställer, nämligen att Sverige till skillnad från Tyskland har stora resurser av vattenkraft. Det är något som vi ska vara glada och stolta över.

Anf. 13 LOTTA OLSSON (M):

Fru talman! Nu är det så att Anders Ygeman de facto har reviderat vad han tror om energibehovet i Sverige på några års sikt. Det måste man ge honom all heder för. Vi har sett att vi kommer att behöva fördubbla energikonsumtionen när vi ställer om vår tunga industri. Det har varit något av vårt flaggskepp i Sverige. Vi ställer om tung industri i Norrland till att vara fossilfri. Då försvinner ju all den vattenkraft som Anders Ygeman vill att vi ska balansera upp vindkraften i södra Sverige med.

Därför tycker jag att det är min plikt när jag jobbar med de här frågorna att lyfta fram detta innan vi är i samma läge som Tyskland. Jag vet inte riktigt hur Anders Ygeman tänker på ekonomin och hur vi ska kunna finansiera det här. Tyskland är också ett enormt exportberoende land, fru talman, men för oss är hälften av bnp beroende av vad vi exporterar. Ska det bli dubbelt så dyrt med energin kommer varken Anders Ygeman eller jag att kunna räkna hem så här mycket export till andra länder. Det är nu många andra länder som också ställer om till fossilfri produktion. Vi har haft en konkurrensfördel genom att vi har kunnat göra väldigt gröna och fina produkter, men sådana kommer att produceras i många andra länder också.

Oavsett om Anders Ygeman har sagt så om Tyskland vill jag hävda att tysk vindkraftspolitik är ett jättebra exempel på hur Anders Ygemans faktatänkande bakom det här ser ut, och det håller ju inte. Dessutom är det, med tanke på vad Anders Ygeman sa i interpellationssvaret, naturligtvis det här som är grunden till att det är svårt att göra överenskommelser. Om Anders Ygemans politik bygger på helt andra fakta och en helt annan research om vad som händer när man ställer om så stora system som hela det svenska energisystemet är det enormt svårt att komma överens. Om Anders Ygeman tror på jultomten och vi inte gör det är det enormt svårt att göra en överenskommelse. Men som sagt är Tyskland ett exempel på att det kommer att bli enormt mycket dyrare för oss. Vi kommer att ha en helt annan problematik.

En annan effekt av den här omställningen – och den har ju vi i Sverige också – är att man kommer att behöva bygga ut mycket mer infrastruktur. Vi tog förra veckan, fru talman, ett beslut om att tillåta att man bekostar mer infrastruktur i Sverige, och det har vi från moderat håll varit positiva till. Vi har fortfarande många luftledningar. Vi har trånga sektorer till Stockholm, till Skåne och så vidare. Vi har mycket högre pris i energiområde 3 och 4, vilket vi tycker är positivt.

Men i Tyskland pratar man om gigantiska investeringsbehov som inte alls är i paritet med de svenska investeringsbehoven. Det kommer att kosta mer än 5 000 kronor per hushåll att göra den här investeringen. Då tycker jag att Anders Ygeman är svaret skyldig. Är det den här utvecklingen

Anders Ygeman vill se i Sverige, eller ska vi kunna balansera detta på något annat sätt? Är det ett stort vattenkraftverk i södra Sverige man planerar, eller var ska vi få den här balanskraften från?

Anf. 14 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Jack Werner gav för ett par år sedan ut en bok som heter *Ja skiter i att det är fejk det är förjävligt ändå*. Det är lite samma debattteknik som Lotta Olsson använder. Hon vet att det hon påstår inte är sant. Hon säger till och med att det inte är sant. Men hon tycker ändå att det är för jäkligt, trots att det inte är sant. Det vore väl bra om vi kunde börja med att utgå från verkligheten och sanningen, Lotta Olsson, i stället för påhitade jultomtar.

Sedan ägnar sig Lotta Olsson åt frågan om ekonomin och oroar sig för ekonomin i Sverige. Vi kan väl fråga World Economic Forum. De kom i förrgår med sin rapport där de rankar länder efter bästa omställningsförmåga – vilka som är bäst i världen ned till dem som är sämst i världen. Det är ett antal länder. Jag vet inte om det är alla världens 195 länder, men i den storleksordningen. Sverige är etta. Jag kan säga till Lotta Olssons glädje att Tyskland inte är i topp tre på listan, så det finns kanske andra länder att titta på än Tyskland.

Grundförutsättningarna i Sverige är sådana att vi har de största elöver-skotten någonsin och EU:s lägsta priser. Vi har ställt om vårt energisystem, så att vi i dag i energiproduktionen släpper ut en femtedel av koldioxiden och en femtedel av fossilinnehållet jämfört med vad vi gjorde 2010.

Grunden för den svenska energipolitiken – det känns lite ledsamt att behöva nämna det för en moderat – är att den är marknadsdriven. Den tror på teknisk utveckling. Den tror på att olika tekniker konkurrerar med varandra och att den bästa tekniken vinner. Det har gett EU:s lägsta elpriser. Det har också gett enormt låga utsläpp av koldioxid, kanske de lägsta. Vår önskan är att det här ska fortsätta och att vi ska bygga på en faktabaserad, innovationsvänlig och marknadsdriven grön omställning. Jag hoppas att Moderaterna ska lämna tron och tomten därhän och återansluta sig till den svenska linjen.

Anf. 15 LOTTA OLSSON (M):

Fru talman! Det är mycket tomtar och troll ute och far här, men som anekdot är detta viktigt.

Anders Ygeman brukar aldrig gilla min debatteknik. Är det så att jag skriver väldigt genomtänkta punkter får jag kritik för att jag läser innantill. Är det så att jag debatterar på ett annat sätt får jag kritik för det. Jag tycker inte att det är en snygg retorik att säga så till debattanter. Man bör i stället lyssna på de argument som framförs.

Bill Gates har skrivit en jättegenomtänkt bok där han har tittat på hur världens energiomställning ser ut. Han kan inte någonstans se att vi kommer att klara detta utan att vi ökar på kärnkraften rätt kraftigt.

Anders Ygeman har rätt om en sak: Vi har historiskt varit väldigt duktiga i Sverige. Vi var tidiga med vattenkraft och kärnkraft. Det här har också kostat mycket för både svensk natur och svenska skattebetalare. Det finns ju filmer att titta på där man ser vilka enorma uppoffringar man har fått göra i Norrland för att bygga ut vattenkraften och vad det kostade att bygga ut kärnkraften. Om vi nu ska utöka med 100 procent till och vi redan

i dag har balanseringsproblem förstår jag inte, Anders Ygeman, hur vi ska kunna göra på något annat sätt.

Socialdemokraterna gillar aldrig marknadsekonomi så mycket som när det gäller energi. Men det här är ju ändå en styrd marknad på många sätt. Vi har exempelvis inte forskat på kärnkraftssidan som vi har gjort om alla andra saker. Det har varit politiskt styrt, så det är en marknad med modifikation. Det måste vi ändå erkänna.

Jag skulle önska att Anders Ygeman tog sig från forntiden och började titta mer på framtiden för att se hur vi ska få mer balanseringskraft i vårt elsystem, så att vi kan balansera upp den kraftiga utbyggnad av vindkraft som kommer.

Anf. 16 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Om det är så att Lotta Olsson hittar på saker och sedan fortsätter att vidhålla de saker hon har hittat på och argumenterar utifrån dem får hon nog finna sig i att jag kritiserar hennes debatteknik. Det finns tillräckligt många verkliga saker att debattera i riksdagens kammare för att man ska slippa hitta på saker för att få till en debatt.

Vad gäller den avslutande frågan om balanseringskraft kan jag säga att behovet av sådan säkert kommer att öka. Jag tror att vi kommer att få se en vattenkraft som körs annorlunda än i dag. Det kommer att köras mer vattenkraft när det blåser mindre och mindre vattenkraft när det blåser mer. Vi kommer att få se, exempelvis med Hybritprojektet, att man lagrar vindkraftsenergi i vätgas för att kunna köra den när elpriset är högre och det blåser mindre. Vi kommer att få se havsbaserad vindkraft – det blåser dubbelt så många timmar till havs som till lands i genomsnitt. Vi kommer att få se lagring genom ett antal olika tekniker. Det kan vara vätgas, batterier och värmeinlagring i salt, som Alfa Laval nu bygger en anläggning i Kanada för.

Jag tror att vi kommer att få se betydligt mycket mer flexibilitet i elnätet. Det finns många olika tekniker att dra nytta av. Min poäng är att vi inte ska investera skattebetalarnas pengar i någon teknik som inte är kostnadseffektiv.

Vi ska se till att ha politisk styrning av energipolitiken som gör att vi använder den kostnadseffektivaste tekniken för att klara den gröna omställningen.

På så sätt kan vi bibehålla EU:s lägsta elpris och slippa den utveckling som många andra länder har. De betalar stora summor för kärnkraft och får därmed ett dubbelt eller tre gånger så högt elpris som det svenska.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Svar på interpellation 2020/21:661 om EU-kommissionens agerande i energipolitiken

Anf. 17 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Joar Forssell har frågat mig vad regeringen har gjort och planerar att göra för att förmå kommissionen att driva en teknikneutral energipolitik där alla fossilfria energislag, inklusive kärnkraft och förnybar

Prot. 2020/21:114
27 april

Svar på
interpellationer

energi, kommer till användning i den mån det är effektivt för att nå klimatmålen. Joar Forssell har också frågat mig om den svenska regeringen för Sveriges räkning har avböjt att underteckna det brev som Frankrikes president tillsammans med stats- och regeringschefer i ytterligare sex av EU:s medlemsstater överlämnat till EU-kommissionen, och i så fall varför, samt vad regeringen gör för att Sveriges syn på EU:s energipolitik ska bli känd hos de övriga medlemsstaterna.

Låt mig inleda med att tydliggöra att jag helt delar Joar Forssells syn på nödvändigheten av att fördraget slår fast att medlemsstaterna själva bestämmer sin energimix. Både naturgivna och politiska förutsättningar skiljer sig mellan medlemsstaterna, och därför varierar också synen på olika tekniker. Kärnkraften är kanske det mest uppenbara exemplet där medlemsstaterna har olika syn. Ett annat exempel är koldioxidavskiljning och lagring. Det ska givetvis vara upp till varje medlemsstats folkvalda att själva besluta hur länderna bidrar till att EU:s mål nås.

Lissabonfördraget slår därför fast att EU ska främja de energiområden som hela EU ser ett mervärde i, det vill säga förnybar energi, energieffektivitet och väl fungerande energimarknader. I övrigt håller jag helt med Joar Forssell om att regleringen bör vara så teknikneutral som möjligt och tillåta varje medlemsstat att själv finna de mest kostnadseffektiva lösningarna för att uppnå de gemensamma EU-målen. Jag har vid upprepade tillfällen framfört den av riksdagen antagna ståndpunkten om att all fossilfri energiteknik är viktiga komponenter för att nå klimatmålet. Jag har också hela tiden verkat för att EU ska undvika onödiga detaljreglering av hur målen ska nås och ge större frihet åt medlemsstaterna att bestämma hur målen ska nås.

Vad gäller brevet från Ungern, Polen, Tjeckien, Rumänien, Slovakien, Slovenien och Frankrike hade vi inte fått någon information om det innan vi läste om det i medierna.

Anf. 18 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Det är känt för statsrådet och kammaren att den svenska ståndpunkten i de här frågorna beslutades för åtminstone ett år sedan. Men vi vet att det har beslutats flera gånger. Det är väldigt tydligt vad kammaren tycker, eftersom det har fattats beslut om det flera gånger. Den svenska ståndpunkten är att alla fossilfria energislag, inklusive kärnkraft och förnybar energi, ska användas effektivt i Europas klimatomställning.

Fru talman! Det är också kärnan i det brev som har skickats in. Enligt statsrådet har Sverige inte fått frågan om att stå med. Det kan tyckas lite märkligt. Det är ett antal länder som har liknande ståndpunkter i en för alla av dessa länder och också för Sverige oerhört viktig fråga. Om man känner till att det finns ett land till, i det här fallet Sverige, som har en position som helt enkelt korrelerar med kärnan i brevet, är det lite märkligt att man inte skulle ställa frågan.

Visserligen har vi ganska ofta meningsskiljaktigheter med länder som Ungern i andra frågor. I den här frågan skulle man kunna tänka sig att till exempel Frankrike, som är ett land som ofta står nära Sverige i andra frågor, skulle kunna sträcka ut en hand.

Fru talman! Detta gör att man som ledamot undrar lite över med vilken frenesi och vilket engagemang som regeringen, som inte från början har

stått bakom ståndpunkten men som sedan har fått den given av riksdagen, har fört fram detta i sina kontakter med våra europeiska vänner.

Fru talman! Jag måste ändå fråga och be statsrådet att svara på en kanske spekulativ fråga, när vi ändå har möjligheten att ställa frågor här. Varför tror statsrådet att vi inte har fått frågan om att stå med på brevet?

Det verkar lite märkligt om det är så att vi har fört fram våra ståndpunkter, som Sveriges riksdag så tydligt har beslutat om i de här sammanhangen, men sedan inte fått frågan om att stå med på brevet. Man vill väl ha så många vänner som möjligt som skriver under ett sådant brev för att så stort genomslag som det bara går?

Anf. 19 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Tack, Joar Forssell, för frågan!

Det blir naturligtvis en spekulation från min sida. Man kan notera att det finns andra länder som har samma ståndpunkt som inte heller har fått frågan, exempelvis Finland. Det ger vid handen att det är de klassiska Visegradsländerna som har träffats och sedan har frågat Frankrike men inte länder i en bredare krets. Det skulle vara min förstahandsspekulation när jag ser de undertecknande länderna. Det är inte en hemlighet för någon i EU eller i Sverige vad Sverige står för i den diskussionen.

Anf. 20 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Tack återigen, statsrådet, för svaret!

Enligt den information som kommit i min riktning valde Finland att inte underteckna. Vad det beror på kan man förstås spekulera i. Det skulle kunna bero på vilka länder som står med i brevet. Jag kan tycka att det är lite märkligt. Det handlar om frågor där vi ofta har gemensamma ståndpunkter. Det är också så att Frankrike är medtecknare.

Fru talman! Jag har vid ett tidigare tillfälle jämfört statsrådet Ygeman med olika fotbollsspelare. Det har gått så där, kanske framför allt beroende på mina egna kunskaper i den bollsporten. En annan bollsport som jag är väl bekant med är vattenpolo som jag har spelat i många år, tro det eller ej.

Man kan konstatera att om statsrådet nu har fört fram vår ståndpunkt, som riksdagen har beslutat om så pass tydligt – det gäller detta med teknikneutralitet och att se till alla fossilfria energislag –, är han inte lika duktig som den kände vattenpolospelaren Dezső Gyarmati på att föra fram vår svenska ståndpunkt.

Fru talman! Jag vill ta det här tillfället i akt att understryka hur viktigt det är när Sverige fattar beslut om våra ståndpunkter. I det här fallet handlar det just om teknikneutralitet men också om att vara land självt måste få bestämma om sin energimix. Vi förväntar oss i riksdagen att statsrådet, i det här fallet statsrådet Ygeman, och regeringen i stort för fram våra ståndpunkter och försöker att hitta fränder i olika sakfrågor.

Det är klart att det är lättare att ha nära kontakter med länder som man har många gemensamma ståndpunkter med. Men i till exempel det här fallet har Frankrike visat att går att hitta gemensamma ståndpunkter med länder som vi vanligtvis har lite svårare att samarbeta med.

Fru talman! Det hade ju varit bra, bra för Sverige, för vår konkurrenskraft och vårt viktiga klimatarbete och faktiskt för vår roll i världen, vår solidariska uppgift på energiområdet gentemot våra grannar, och dessutom eftersom flera av de länder som finns med här och som i dag använder till

exempel kolkraft på ett sätt som Sverige är kritiskt till, om vi hade fått möjlighet att skriva under det här brevet och möjlighet att driva vår ståndpunkt tillsammans.

Fru talman! Därför återkommer jag till en av de frågor som finns i interpellationen från början. Givet att Ygeman menar att vi driver vår ståndpunkt och för fram att Sverige inte har fått frågan om att skriva under undrar jag hur regeringen och statsrådet Ygeman från svensk sida i framtiden kommer att agera. Hur kommer de att agera för att vår ståndpunkt, den som är beslutad om av Sveriges riksdag, ska bli ännu mer känd både bland våra europeiska vänner och, ibland kanske i andra frågor, bland våra ovänner?

Anf. 21 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Om Joar Forssell har kunskapsluckor på fotbollsområdet kan jag avslöja att mina kunskapsluckor på vattenpoloområdet är monumentala. Jag tror att han gör helt rätt i att säga att jag inte är någon ... jag vågar inte ens uttala namnet igen. Jag är nog mer att likna vid en gråsten när det kommer till vattenpolo – närmast vattenrädd. Jag hoppas att jag gör bättre insatser som statsråd.

Vi kommer naturligtvis att fortsätta att föra fram den svenska uppfattningen i alla internationella sammanhang. Jag tror, som jag sa tidigare – även om det är spekulationer – inte att det faktum att Sverige inte ombads skriva under det här brevet har att göra med att den svenska positionen är okänd. Vi träffas minst en gång i månaden energiministrar emellan och diskuterar detta, och vid varje tillfälle jag får möjlighet för jag fram den svenska ståndpunkten.

Som Joar Forssell och jag är överens om är det till syvende och sist de enskilda länderna som ska avgöra energimixen. Det är inte EU som ska bestämma vad vare sig Sverige eller Ungern ska ha för energimix, utan det finns det andra förhållanden som ska avgöra. Det handlar om de nationella demokratierna i respektive land.

Jag kan försäkra Joar Forssell att jag kommer att fortsätta att verka för att den svenska ståndpunkt som vi båda är överens om förs fram i alla sammanhang där det är möjligt.

Anf. 22 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Tack återigen, statsrådet, för svaret! Den nämnda vattenpolospelaren, Dezső Gyarmati, är också ungrare. Man får väl säga att Ungern gör många saker fel som man kan kritisera dem för, men vattenpolo är det svårt att bräcka Ungern i.

Fru talman! Mot bakgrund av de svar jag har fått här i dag skulle jag ändå vilja höra statsrådet i det sista anförandet svara på frågan om han har uppfattningen att EU-kommissionen i dag fullt ut respekterar varje lands rätt att bestämma över sin egen energimix.

Jag undrar också om det är statsrådets uppfattning att EU-kommissionen har ett teknikneutralt förhållningssätt till de olika energislag som vi behöver för vår omställning. Det är det som ändå är kärnan i den ståndpunkt som Sveriges riksdag har beslutat om.

Jag vill även passa på att ställa en fråga när det gäller den här typen av brev eller propåer som i sitt politiska innehåll samvarierar med den svenska ståndpunkten. Är det statsrådets uppfattning att man kan skriva på den

typen av brev eller göra gemensamma uttalanden även med länder som man inte delar uppfattning med i andra politiska frågor?

Prot. 2020/21:114
27 april

Anf. 23 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Jag uppfattade att det var tre frågor som Joar Forssell ställde.

På de två första, om EU-kommissionen respekterar de beslut som finns i EU och om EU-kommissionen verkar teknikneutralt, skulle jag säga att svaret är ja. Det går säkert att ha synpunkter på enskilda beslut, men brett hållet skulle jag svara ja på de två frågorna.

Den tredje frågan är om Sverige är berett att skriva på brev med länder med vilka vi är överens i en särskild sakfråga men som vi i övrigt kanske inte är överens med i andra saker. Där skulle jag säga att svaret är otvetydigt ja.

De flesta av de länder som har skrivit under det här brevet har jag skrivit under ett annat brev tillsammans med om taxonomi, som dessutom flyttade fram positionerna rejält. Om vi hade fått frågan skulle inte det faktum att det i den här kretsen fanns några länder som EU har synpunkter på ha hindrat oss från att skriva under ett brev. Det tror jag är det raka svar jag kan ge.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Svar på
interpellationer

§ 11 Svar på interpellation 2020/21:614 om den nationella planen för transportinfrastruktur

Anf. 24 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jens Holm har frågat mig om jag kommer att verka för att den nationella planen för transportinfrastruktur bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle inom klimatmålen ramar i linje med vad Klimatpolitiska rådet har föreslagit.

Svaret på frågan är att regeringens besked är tydligt: Klimatmålen ska nås! Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. I juni 2017 antog riksdagen ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige. Ramverket omfattar nya klimatmål, en klimatlag och Klimatpolitiska rådet. Regeringens politik utgår från klimatlagen. Transportsektorn, liksom alla sektorer, behöver ställa om. Genom att göra kloka satsningar på infrastruktur ökar vi möjligheterna.

Infrastrukturplaneringen behöver dock kombineras med andra åtgärder för att nå klimatmålen. Regeringen satsar på ett stort antal åtgärder för att påskynda omställningen, bland annat stöd för elektrifiering av transporter, överflyttning av gods från väg till järnväg och sjöfart, hållbara förnybara drivmedel och genom att göra det enkelt att resa klimatsmart med kollektivtrafik i hela Sverige.

Regeringen har nyligen lagt fram en proposition med den största ekonomiska ramen någonsin för transportinfrastrukturåtgärder. Sammanlagt uppgår ramen till 876 miljarder kronor för perioden 2022–2033. Propositionen innebär stora satsningar både för att ta hand om och utveckla befintlig infrastruktur och för att genomföra nya investeringar i hela landet.

Infrastrukturplaneringen är ett viktigt verktyg för att uppnå de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, och propositionen ger inriktningen för infrastrukturens roll i samhällsbygget.

Efter riksdagens beslut om ekonomiska ramar för infrastrukturåtgärder fortsätter arbetet med den så kallade åtgärdsplaneringen. Det innebär att de åtgärder som bör prioriteras in i den nationella planen identifieras. Investeringar i transportinfrastruktur bygger Sverige starkt och hållbart för framtiden och kan bidra till klimatomställningen. Beslut om en ny nationell plan planeras till 2022.

Anf. 25 JENS HOLM (V):

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

Den debatt vi har nu rör regeringens förslag till infrastrukturproposition och den efterföljande planen till nationella infrastrukturinvesteringar – infrastrukturplanen. Det här blir sannolikt de största investeringar som staten Sverige gör under de kommande tolv åren. Infrastrukturpropositionen och infrastrukturplanen blir sannolikt också de viktigaste styrdokument vi har för att vi ska kunna uppnå våra klimatmål.

Låt mig understryka att just transportsektorn har ett separat klimatmål. Vi ska minska utsläppen med 70 procent till senast 2030. Det är mindre än tio år dit. Till 2045 ska vi ha nollutsläpp i Sverige. Därför behöver vi en infrastrukturplanering som verkligen håller sig inom de ramar som våra klimatmål sätter upp.

Fru talman! För ett par veckor sedan kom Klimatpolitiska rådet med sin granskning över Sveriges arbete för att nå klimatmålen. De pekar ut infrastrukturplaneringen som kanske det viktigaste för att vi ska kunna nå våra klimatmål, just för att det handlar om så mycket pengar, som ministern precis har varit inne på.

Här har vi också möjligheten att skapa ett transporteffektivt samhälle där vi totalt sett transporterar oss mindre och där vi totalt sett transporterar oss smartare ur ett miljö- och klimatperspektiv. Det innebär mindre transporter med egen bil. Det innebär mindre transporter med flyg men mer på järnväg och mer med kollektivtrafik. Och det innebär mer gång- och cykeltransporter i våra städer.

Jag anser, precis som Klimatpolitiska rådet, att regeringen, med infrastrukturpropositionen och med den infrastrukturplan som vi har i dag, missar möjligheten att nå just detta: ett mer transporteffektivt samhälle där vi når våra klimatmål.

I den infrastrukturproposition som ministern hänvisar till, som presenterades förra veckan, tas det upp en del intressanta saker, tycker jag. Men den lämnar minst lika många frågor. Till exempel säger man att man med infrastrukturpropositionen ska nå klimatmålen och att den så kallade fyrstegsprincipen ska vara styrande för infrastrukturplaneringen.

Fyrstegsprincipen innebär att det sista man gör är att bygga nytt. Man ska i så stor utsträckning som möjligt använda sig av steg ett och steg två. Det gör vi genom att planera annorlunda och genom att understödja till exempel beteendeförändringar så att människor reser kollektivt och cyklar i stället för att vi bygger nya vägar och så vidare.

Därför skulle jag vilja fråga ministern: Hur menar ministern att steg ett-åtgärder och steg två-åtgärder, inom ramen för fyrstegsprincipen, kom-

mer att stärkas med infrastrukturpropositionen och den kommande infrastrukturplanen? Och vilka konkreta åtgärder avser ministern att vidta? Jag ser inga lagändringar, inga uppdrag till Trafikverket och inga nya finansieringsformer för att vi ska kunna använda oss mer av steg ett-åtgärder och steg två-åtgärder. Det är precis det som behövs, och det borde finnas i infrastrukturpropositionen.

Prot. 2020/21:114
27 april

Svar på
interpellationer

Anf. 26 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jens Holm och jag delar helt och hållet, tror jag, både målsättningar och ambitioner när det gäller att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland och att infrastrukturplaneringen och transportpolitiken generellt är otroligt viktiga styrmedel.

Det är ingen tvekan från regeringens sida – vi skrev också in det i uppdragen till Trafikverket – om att klimatmålen är en central utgångspunkt för planeringen. Och Trafikverket ska basera sitt inriktningsförslag på ett scenario där klimatmålen ska nås. Det måste vara utgångspunkten.

Jag ogillar tanken på att behöva rätta trafikutskottets ordförande, som jag har mycket respekt för. Men både trafikutskottets ordförande, Jens Holm, och Klimatpolitiska rådet förstår nog inte riktigt vad en infrastrukturproposition syftar till. Det är inte en bred transportpolitisk proposition som tar upp frågor om bonus–malus eller incitament för elektrifieringen eller för den delen enskilda objekt.

Infrastrukturpropositionen är regeringens sätt att till riksdagen hemställa om, får man väl säga, att vi ska få ramar för den framtida infrastrukturplaneringen. De ramarna handlar om både utvecklingsanslaget och vidmakthållande. Det är sedan i åtgärdsplaneringen som arbetet med enskilda objekt kommer in, utifrån de riktlinjer och principer som finns. Och det är i andra sammanhang som vi pratar om de klimatpolitiska styrmedel som finns.

Däremot är det helt rätt att fyrstegsprincipen är viktig, men jag tror att en del missuppfattar den. Fyrstegsprincipen är inte en princip som kan användas för att inte bygga ny infrastruktur.

En sak tycker jag är tydlig – jag vill ändå passa på att säga det. Vi har naturligtvis en viktig ambitionsnivå i att nå 2030-målet – en reduktion av utsläppen från transportsektorn med 70 procent till 2030. Det är ett väldigt viktigt mål. När det gäller det finns det huvudverktyg inom det transportpolitiska området.

Det är biobränsle, biodrivmedel. Med reduktionsplikt för både vägfordon och inte minst flyget kan det vara mycket verkningsfullt, förutsatt att bioråvaran finns där. Det får vi gemensamt arbeta för.

Det handlar också om elektrifiering. Vi påskyndar elektrifieringen, inte minst genom Elektrifieringskommissionens arbete, för att på det sättet minska utsläppen främst från vägsidan. Men det är en spännande utveckling även när det gäller sjöfartens elektrifiering och när det gäller flyget, där det naturligtvis finns en fantastisk potential.

Den tredje delen är Jens Holm också inne på. Det är transporteffektiviteten. Det finns mycket att göra för att få ett effektivare nyttjande av det transportsystem vi har i dag. Inte minst när det gäller godstransporterna finns det lågt hängande frukter och möjligheter att med rätt incitament få ett än bättre användande av det nuvarande transportsystemet.

Vi har också målet om nettonollutsläpp 2045. Det är snarare det som infrastrukturpropositionen i stor utsträckning tar sikte på. Vilka investeringar måste vi nu fatta beslut om för att kunna säkerställa att vi klarar inte bara att minska utsläppen med 70 procent till 2030 utan också att nå nettonollutsläpp? Det är då nyinvesteringar kommer in. Det handlar om järnvägsinvesteringar och satsningar på sjöfarten.

Jag brukar använda detta också i diskussionen med många som nu anser att vi borde lägga väldigt mycket fokus på vidmakthållande. Nej, gör vi det för mycket missar vi chansen att nu fatta de nödvändiga besluten för att klara nettonollutsläpp. Om vi ska klara det måste kapaciteten i järnvägssystemet byggas ut ordentligt.

Det är detta som jag tycker är den stora utmaningen och som jag hoppas att riksdagen ställer sig bakom. Det är en historiskt stor ram på 876 miljarder kronor, just för att man ska kunna fullfölja inte minst många av de viktiga satsningar och nyinvesteringar som nu är aviserade.

Att börja ompröva och riva upp tror jag vore ytterst olyckligt för både klimatet och sammanhållningen i landet.

Anf. 27 JENS HOLM (V):

Fru talman! Först skulle jag vilja säga några ord om innehållet i propositionen. Den ram som ministern hänvisar till är totalt sett på nästan 900 miljarder kronor. Den är helt och hållet otillräcklig.

Höghastighetsbanorna ligger ju inom den ramen. Vi kan också jämföra denna ram med tidigare ramar. Vi vet att vi har ett konsumentprisindex som hela tiden ökar. Våra kronor i dag är mindre värda än kronorna 2017. Vi skulle alltså behöva en större ram än så. Norge har till exempel en ram på 1 200 miljarder norska kronor för exakt samma planeringsperiod som vi har. Då vet vi också att den norska kronan är värd lite mer än den svenska kronan.

Infrastrukturministern får gärna korrigera mig ifall han anser att så behövs. Men som jag har förstått infrastrukturpropositionen – och jag hör inte att ministern säger någonting annorlunda – handlar det just om att det sätts en ekonomisk ram. Sedan finns det ett antal viktiga politiska principer som slås fast där. En av dem är fyrstegsprincipen, som jag just relaterade till. Där tolkar jag ministern så här: Nej, det kommer inga nya uppdrag till Trafikverket. Det kommer inga nya pengar som statlig medfinansiering till steg ett och steg två. Det är inga lagändringar eller något annat som har förutskickats.

Detta tycker jag är olyckligt, för då riskerar fyrstegsprincipen återigen att övertrumfas av nybyggnation. Och det finns risk att man använder steg ett-åtgärder och steg två-åtgärder i mycket mindre utsträckning än vad man skulle kunna göra.

Jag skulle också vilja ta upp frågan, återigen, om principer och generella drag som infrastrukturpropositionen handlar om. Det talas i infrastrukturpropositionen om en basprognos, som härrör från Trafikverket. Det handlar ett ökat resande fram till 2040. Resandet med egen bil förväntas öka med nästan 30 procent. Det tycker jag rimmar väldigt illa med idén om ett transporteffektivt samhälle, där vi behöver transportera oss mindre med det som ökar utsläppen.

Jag ser inte att regeringen på något vis försöker ändra på denna basprognos och i stället styra mot mål. Det handlar alltså om de mål som vi sätter

upp, till exempel våra klimatmål, och om att säga att de ska vara styrande för den framtida infrastrukturplaneringen.

Ministern säger också att han inte går in på enskilda objekt, och jag förstår att även detta kommer i planen som ska börja arbetas fram snart. Samtidigt hörde alla som lyssnade på presskonferensen att mängder av olika objekt togs upp.

Om man ska vara lite djärv och om man vill att vi ska uppnå våra klimatmål på riktigt tror jag kanske att man måste våga prioritera lite bättre och våga säga att vissa vägprojekt som ligger i planeringen sedan tidigare måste lyftas ut eftersom de helt enkelt kostar för mycket. De har avfärdats av Naturvårdsverket, eftersom de kommer att leda till så stora utsläpp. Jag hör dock inte ministern säga att han är beredd att plocka bort ett enda motorvägsprojekt från den framtida planeringen.

Avslutningsvis skulle jag vilja ta upp cykling. Det är jättebra att det aviseras ett nationellt mål för ökad cykling i kommande planering. Men jag ser inte några konkreta ändringar i lagstiftning eller annat, till exempel att man ska kunna få bygga cykelvägar oberoende av bilvägar. Det hade varit bra om det hade funnits ett sådant förtydligande i propositionen.

Anf. 28 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det krävs en vänsterpartist för att säga att ett historiskt tillskott på 176,5 miljarder, den största infrastrukturpropositionen någonsin, är alldeles för lite. Det är lätt att vara vänsterpartist, för då har man alltid mer pengar.

Det här är faktiskt den absolut största summa som någonsin avsatts för infrastrukturåtgärder i Sverige, och det innebär att vi har förutsättningar både att kunna skjuta till resurser för vidmakthållande av vägnätet och järnvägsnätet och att ha utrymme för viktiga investeringar för Sverige de kommande tolv åren. Det handlar om att fullfölja och fortsätta arbetet med nya stambanor, dock på ett sätt som inte tränger ut andra viktiga satsningar utan ändå skapar utrymme för det som kan vara Norrbotniabanan, järnväg i norra Sverige eller andra angelägna insatser.

Det är klart att oppositionen alltid har mer pengar, men det är med förlov sagt lite intressant att höra hur Vänsterpartiet i så fall ska finansiera detta.

I vart fall är det ramen som vi går till riksdagen med. Den är historiskt hög, och jag tror att det behövs för att återstarta Sverige. Det behövs för att se till att vi kan få en grön återstart med viktiga investeringar som kommer att skapa jobb, hopp och framtidstro efter pandemin.

Återigen: En proposition av det här slaget ska inte inrymma ett antal uppdrag till myndigheter eller det som Jens Holm efterfrågar, utan det kommer att finnas andra tillfällen och sammanhang där regeringen talar om vilka uppdrag vi ger till myndigheter. Det är inte riksdagen som beslutar om det. Riksdagen har att besluta om ramarna och inriktningen utifrån den proposition som regeringen har lagt.

Det är ingen tvekan om att det här är en proposition som verkligen kommer att bidra till att omdana transportsystemet för att se till att Sverige blir världens första fossilfria välfärdsnation. Det är omfattande investeringar för att ställa om. Därför kommer såklart klimatlagen, Klimatpolitiska rådets arbete och hela det klimatarbete som den här regeringen och

den föregående socialdemokratiskt ledda regeringen påbörjade tillsammans med Miljöpartiet att vara helt avgörande för arbetet framöver.

I den meningen känner jag mig trygg både med den ram som vi nu redovisar för riksdagen och hoppas att riksdagen ställer sig bakom och naturligtvis också med att det här är precis den plattform som Sverige behöver för omfattande investeringar.

Däremot blir jag orolig när Jens Holm så tydligt aviserar att Vänsterpartiet vill riva upp saker i nationell plan. Nu är ju inte detta en fråga för infrastrukturpropositionen, men det är uppenbart att det Jens Holm ändå redovisar här är att objekt ska plockas ur. Jag har sagt – med väldigt starkt stöd i hela landet, vågar jag tro – att lagt kort nog ligger. Man ska vara försiktig med att upprepa det misstag som Moderaterna gjorde 2006 när man lyfte ur hela Norrbotniabanan ur nationell plan och tog bort det planeringsarbete som fanns. Tänk om man inte hade gjort det! Vilken betydelse hade det inte haft för Sverige om Norrbotniabanan hade varit på plats, både för de investeringar som görs i norra Sverige och för alla de människor som behöver pendla till en vidgad arbetsmarknad?

Jag tror att det vore ytterst olyckligt att börja stöka om infrastrukturplaneringen och ompröva den vart fjärde år. Det gäller ju långa beslut som ska gälla för de kommande 10–20 åren och ännu längre. Det har varit en styrka i Sverige. Gör nu inte detta till en plockepinnlek, utan se nu till att infrastrukturplanering är någonting som vi långsiktigt skapar förutsättningar för tillsammans med kommuner och regioner. Det underlättar planeringsarbetet, och det underlättar också klimatomställningen.

Anf. 29 JENS HOLM (V):

Fru talman! Det låter ungefär som det brukar göra när jag debatterar med infrastrukturministern: När jag tar upp vissa frågor är det för tidigt, och när jag tar upp dem nästa gång är det för sent.

En infrastrukturproposition som har ambitionen att omsluta åtminstone de kommande fyra åren och sända tydliga signaler för den kommande planplaneringen, som handlar om de kommande tolv åren, borde vara väldigt tydlig både vad gäller ekonomisk finansiering och det politiska innehållet. Men inget av detta finns i den innevarande infrastrukturpropositionen. Det är för lite pengar. Vissa delar av viktiga objekt borde plockas ur nationell plan och i stället finansieras med lånade pengar som separata projekt, inte minst byggandet av höghastighetsbanorna. Det är ju precis vad Trafikverket och alla involverade i detta anser.

Jag skulle vilja fråga ministern: Anser ministern att det är rimligt att basera den kommande infrastrukturplaneringen för de kommande tolv åren på en prognos om 27 procents ökat resande med egen bil? Är det att bygga ett transporteffektivt samhälle? Det skulle jag vilja ha ett konkret svar på.

Jag skulle också vilja fråga ministern om han anser att fyrstegsprincipen och användandet av steg ett- och steg två-åtgärder i en större utsträckning, alltså beteendeförändringar, trimningar och annat, är viktigt. När avser i så fall ministern att presentera konkreta förslag för att detta verkligen ska slå igenom i infrastrukturplaneringen?

Jag fick inget svar gällande satsningar på cykelinfrastruktur. Ska vi kunna bygga ut cykelinfrastruktur i en stor skala, och det bör vi göra, behö-

ver vi också se till att cykelinfrastruktur kan byggas oberoende av bilvägar. Det går inte i dag. Då måste Trafikverket få ett uppdrag.

Prot. 2020/21:114
27 april

Anf. 30 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag noterar att Jens Holm inte svarar på grundfrågan om Vänsterpartiet vill riva upp hela den nationella planeringen, ta bort objekt och skapa den oreda som det faktiskt skulle innebära. Det vore bra om vi kunde få ett sådant svar, för det tror jag att väldigt många kommuner, regioner och näringslivsföreträdare landet runt skulle vara intresserade av. Men vi har gott om tid på oss till nationell plan 2022, så Jens Holm kan säkert få tid och utrymme att utveckla detta vid några tillfällen.

Att basera en proposition på en 30-procentig ökning av bilåkandet är inte aktuellt. Jag tror att alla som hörde mig och Per Bolund vid presentationen och som läser propositionen inser att med stora investeringar i järnväg, fortsatt aviserade satsningar på sjöfarten och en omfattande elektrifiering av transportsektorn är det något annat vi tar sikte på.

Men naturligtvis ska både prognosunderlag, klimatunderlag och väldigt många underlag tillsammans utgöra grunden för de politiska bedömningar vi gör när vi lägger fram en proposition på riksdagens bord och så småningom också en nationell plan. Det ankommer på Trafikverket att svara för sitt prognosarbete, och jag vet att de har flera olika prognoser som de utgår från när de tittar på trafikarbetet framöver.

Jag tror ärligt talat att alla som följer den här debatten inser att i en pandemi som vi nu har haft i över ett år, där resandet dramatiskt har förändrats inte minst för flyget, ska man vara försiktig med att göra säkra utfästelser om hur trafikarbetet kommer att utveckla sig och hur mycket mer vi kommer att distansarbete.

Jens Holm och Vänsterpartiet tycker uppenbarligen att det är bättre att vi lånar pengar hos banker eller andra som kan ta ränta än att staten med egna medel skjuter till nödvändiga pengar. Jag har aldrig förstått poängen. Det är ju inte gratis att låna. Det är väl bättre, som vi nu gör, att skjuta till 176,5 miljarder och därmed ha råd att göra investeringar i stället för att låna.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Svar på
interpellationer

§ 12 Svar på interpellation 2020/21:637 om beredskapsflygplatser

Anf. 31 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Martina Johansson har frågat mig hur jag och regeringen tänker arbeta för att säkerställa att det finns beredskap i hela landet från våra flygplatser och att det finns en ekonomisk ersättning som fungerar även vid extraordinära händelser såsom en pandemi.

Beredskapsflygplatserna har en viktig funktion när det gäller att säkerställa beredskap för att samhällsviktiga lufttransporter ska kunna utföras oavsett tid på dygnet. Regeringen har gjort flera satsningar för att säkerställa att det finns infrastruktur för samhällsviktiga transporter, inte minst under pandemin.

Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att förhandla och ingå avtal om tillfällig beredskap. Det innebär att Trafikverket utöver de ordinarie beredskapsflygplatserna har tecknat avtal med 17 temporära beredskapsflygplatser, dock inte med Skavsta flygplats som har valt att inte ingå avtal. Regeringen har under pandemin även beslutat att införa en temporär allmän trafikplikt på ett antal flyglinjer till och från Norrland och Gotland, för att säkerställa en grundläggande tillgänglighet för transporter av personer och gods för samhällsviktiga ändamål.

Riksdagen har, efter regeringens förslag, tillfört ytterligare 100 miljoner kronor 2020 för tillfällig förstärkning av det statliga driftsstödet till regionala flygplatser som erhållit stöd under 2019. För 2021 har 10 miljoner kronor tillförts för att höjd jourberedskap vid de ordinarie beredskapsflygplatserna ska kunna upprätthållas.

Riksdagen har även, efter regeringens förslag, infört tillfälliga statliga lån om 164 miljoner kronor till leverantörer av lokal trafikledning på de regionala icke-statliga flygplatserna. Även detta är för att säkerställa kapacitet i den svenska infrastrukturen för samhällsviktigt flyg. För att förstärka ambulansflyget har 75 miljoner kronor tillförts. Sammantaget innebär dessa åtgärder att landet nu har 27 beredskapsflygplatser för att möjliggöra snabba transporter av patienter och personal.

I detta sammanhang vill jag också nämna att det för 2020 och 2021 dessutom tillförts betydande ökningsar av det generella statsbidraget till kommuner och regioner, vilket de bland annat kan använda till sina flygplatser. Jag vill understryka att ersättning för driftsstöd till icke-statliga flygplatser som utgångspunkt kan ges till både kommunalt och privat ägda flygplatser enligt gällande regelverk.

Den 15 juni 2020 slutredovisade Trafikverket uppdraget om översyn av de ordinarie beredskapsflygplatserna och systemets effektivitet, funktionalitet och ändamålsenlighet som regeringen lagt. Frågan analyseras och bereds nu inom Regeringskansliet.

Jag bevakar utvecklingen noga och har en löpande dialog med berörda myndigheter, regioner och kommuner samt övriga aktörer.

Anf. 32 MARTINA JOHANSSON (C):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret.

Ministerns svar är att regeringen just nu analyserar det material som man har fått av Trafikverket i uppdraget att analysera beredskapsflygplatsernas effektivitet, funktionalitet och ändamålsenlighet. Min fråga handlade om hur regeringen arbetar för att säkerställa att det finns beredskap i hela landet och att det finns en ekonomisk ersättning som fungerar även vid extraordinära händelser.

Jag tog min utgångspunkt i Stockholm Skavsta, som i dag har avtal med brandflyg och kustbevakning. Flygplatsen får en mindre ersättning för detta, och de har kunnat göra ett bra jobb tack vare intäkter från den reguljära flygtrafiken. Den trafiken har till stor del finansierats av intäkter från privata flygbiljetter. Det är vad som krävs för att vara flygplats, till exempel i form av lokalvård, snöröjning och flygledning.

Nu när i princip all trafik har legat nere sedan ett år tillbaka har intäkterna från resor mer eller mindre försvunnit, precis som för alla andra flygplatser i landet – oavsett vem som äger flygplatsen. Den ersättning staten i dag erbjuder flygplatser för att vara beredskapsflygplatser täcker en liten

del av kostnaden och ersätter inte den kostnad som krävs för till exempel halkbekämpning. Den reguljära trafiken står för den största delen av kostnaderna under vanliga tider när vi reser och flyger inom landet och mellan länder. Eftersom biljettintäkterna står för kostnaderna har i princip grunden för att hålla igång flygplatsen försvunnit.

Andra länder har valt att ersätta flygplatser på ett annat sätt än vad vi har gjort i Sverige när det gäller beredskap. Där har man valt att stå för en mycket större del av kostnaden. Har regeringen funderat över om det finns något annat sätt? Har regeringen funderat och kommit fram till några förslag för att det ska gå att bedriva beredskapsflygplatser i Sverige, även om det inte finns intäkter från den reguljära trafiken?

Min ursprungsfråga ser jag fortfarande som obesvarad. Hur ser ministern på att ersättningen som i dag ges till flygplatser för att bedriva beredskap inte säkerställer att det finns beredskap även när det sker extraordinära händelser, till exempel en pandemi?

Anf. 33 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tycker att jag har svarat på frågan. Vi har verkligen tillsett att det finns ersättning, och Sverige har aldrig haft så många beredskapsflygplatser som nu. Utöver de tio statliga beredskapsflygplatserna finns nu totalt 27. Efter en hemställan från SKR, med deras förslag till ersättningsmodell, säkerställde vi att vi snabbt kunde öppna temporära beredskapsflygplatser. Där tackade alla utom Skavsta ja.

Skavsta har gått med vinst åtskilliga år. Det finns ingenting som förhindrar att man använder det stöd som generellt ges till kommuner och regioner för att skjuta till resurser. De är ju delägare i Skavsta flygplats. En diskussion ska naturligtvis föras med Skavsta om varför de valde att säga nej till att vara en beredskapsflygplats. Men i alla andra delar av landet sa man ja till det förslag som fanns. Det har varit viktigt.

Bara under januari gjordes 380 transporter av patienter och personal. Under den pandemi som just nu pågår har det varit oerhört viktigt att vi har kunnat göra så. Därför är jag tacksam och glad över de kommuner och regioner som har öppnat sina flygplatser, som har antagit statens erbjudande och kunnat stå till förfogande för snabba transporter av personer som insjuknat i covid eller personal som behöver hjälpa till på andra ställen. Det har varit utgångspunkten när regeringen har agerat för att få fram fler temporära beredskapsflygplatser.

Naturligtvis är det fritt för både kommuner som ägare av flygplatser och privata ägare att säga nej. Man är inte skyldig att ta ett erbjudande. Jag kan ha förståelse för att man ibland också säkert vill ha mer. Men faktum är att samtliga övriga flygplatser som fick ett erbjudande tackade ja. Det innebär att vi hjälps åt i Sverige med att säkerställa att patienter under pandemin faktiskt kan transporteras. Jag vill minnas att Socialstyrelsen tillsammans med SKR har redovisat hur systemet nyttjas väl.

Framöver är det naturligtvis viktigt att titta på den långsiktiga finansieringen av beredskapsflygplatser så att vi inte bara använder temporära insatser. Där skjuter vi nu till 10 miljoner kronor i budgeten. Trafikverket har föreslagit en lite bredare struktur för beredskapsflygplatser. Det tycker jag är intressant. Det nuvarande systemet med tio beredskapsflygplatser har ganska många år på nacken. I min erfarenhet har det bland annat varit stormen Gudrun. Jag är smålänning! När skogen föll i Kronobergs län var

det tack vare Växjö flygplats som vi kunde upprätthålla insatser som klarade att utföra reparationer av inte minst elledningar. Det har vidare varit bränderna i Sala och andra skogsbränder där det har varit viktigt för brandflyg och ambulansflyg att landa.

Jag bedömer ändå att Trafikverket har en poäng när de ser att det finns ett ökat behov av beredskapsflygplatser. Pandemin har med tydlighet redovisat hur viktigt det är. Det är skälet till att regeringen skjuter till resurser. Riksdagen har också ställt sig bakom detta, med möjlighet till 27 beredskapsflygplatser. Det är en imponerande uppslutning, och jag kan bara beklaga att någon flygplats har sagt nej. Det är viktigt att vi hjälps åt under en pandemi för att klara av transporter av patienter och personal.

Anf. 34 MARTINA JOHANSSON (C):

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

Visst är det så att det finns många flygplatser som har tackat ja till erbjudandet att vara en beredskapsflygplats. Men problemet kvarstår att ersättningen som ges inte är den som krävs för att kunna upprätthålla en beredskapsflygplats, utan den bygger på att det finns reguljär trafik. Det innebär också att de som äger de här flygplatserna får skjuta till medel för att kunna upprätthålla beredskapsflygplatserna när den reguljära trafiken ligger nere.

Jag är fortfarande osäker på hur det här ska fungera i nästa skede. Ministern är inne på att se över hur man kan göra det långsiktigt, och det är precis det jag är ute efter. Hur kan vi långsiktigt säkerställa att vi har beredskapsflygplatser även när det uppstår extraordinära situationer?

För några år sedan tillsatte regeringen en flygplatsöversyn, som skulle se över de obalanser som finns mellan olika ägarformer för våra flygplatser. Det fanns även ett Arlandaråd, som skulle utreda Arlandas utveckling. Ingen av dessa har slutfört sitt arbete och lämnat en slutrapport, åtminstone inte som har presenterats, om jag fått rätt information om det. Att regeringen inte har gjort färdigt de här två sakerna gör att jag ställer mig frågan om man verkligen ser det som viktigt och ser att det finns ett behov av beredskapsflyg i hela landet.

I förra veckan aviserade regeringen även att man lägger ned Bromma, med hänvisning till en coronarelaterad minskning av flygtrafiken, utan att säkerställa att dess funktion kan hanteras på annat sätt. Man hänvisar nedläggningen av Bromma till dålig lönsamhet.

Det här är diskussioner som, precis som han är inne på, förs även i ministerns hemtrakter – i Öjaby, som faktiskt också är mina hemtrakter ursprungligen. Där ifrågasätter även ministerns egna partikamrater om man ska fortsätta driva verksamheten därför att kostnaderna är så höga.

Det här är flygplatser som drivs av staten och kommunen, och de bedriver sin verksamhet genom intäkter från den reguljära trafiken.

Ministern tar upp att Skavsta är privatägd – delvis; även Nyköpings kommun har en ägarandel – och att de har tagit ut vinster. Och visst är det så. Under goda år har de absolut gjort det därför att de har en bra verksamhet. Men jag tycker inte att det tar bort ansvaret att ersätta eller att det ska ersätta kostnaden för att bedriva beredskap som är vårt gemensamma ansvar i staten. Frågan är ju om det är rimligt att jag när jag reser som privatperson ska finansiera vårt gemensamma statliga ansvar att det finns beredskap i hela landet.

Om man nu ska lägga ned Bromma och eventuellt fler flygplatser med hänvisning till att flyget minskar på grund av pandemin, vilka andra verksamheter ska vi då lägga ned av samma skäl? Därför är det viktigt att vi har en bra grund för våra flygplatser.

Tillbaka till nedläggningen av Bromma och regeringens brist på planer för att säkerställa dess funktion. I Mälardalen finns det i dag flera flygplatser som skulle kunna ta över Brommas roll som flygplats, både när det gäller inrikesflyg och som avlastning för Arlanda. Hade man haft en långsiktig plan hade man nu kunnat peka på andra flygplatser, exempelvis Stockholm Skavsta eller Västerås flygplats, som skulle kunna bidra med detta.

Min följdfråga till ministern är om det är viktigt att det finns flygplatser i hela landet eftersom det inte finns någon plan för flyg, oavsett om det handlar om beredskap eller transporter av människor och gods.

Anf. 35 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag är ledsen att behöva säga det, men det var väldigt många felaktigheter i Martina Johanssons berättelse. Det kommer att ta tid att korrigera dem, men jag ska göra några försök.

När det gäller Arlandarådet och översynen är det ett pågående arbete inom Regeringskansliet när det gäller översynen av de regionala flygplatserna.

Jag tror faktiskt att de allra flesta inser att en pandemi som den som inträffat förändrar förutsättningarna. Att vi då inte skulle ge något stöd är definitivt fel. Tvärtom har vi aldrig gett så mycket stöd som nu till de regionala flygplatserna. Dels har vi gett omfattande stöd i form av öronmärkta resurser till regionala flygplatser. Dels har vi inrättat en allmän trafikplikt, vilket gör att vi säkerställer att det finns flyg på en del ställen när marknaden inte klarar det. Dessutom har vi gjort kraftiga ökningar av de generella statsbidragen till dem som äger flygplatserna.

Ja, Martina Johansson, ägande innebär att man ibland kan plocka ut vinst. Men ägande innebär också att man tar ansvar när verksamheten går med förlust. Vi kan inte ha en ordning där vi så att säga socialiserar förlusterna och privatiserar vinsterna. Jag tror att det är viktigt att vi säkerställer att ägande är ett ansvarstagande som är långsiktigt.

Därför har vi skjutit till resurser, och kommuner och regioner har också valt att stödja och fortsätta utveckla de flygplatser som finns.

Jag är tacksam för att vi nu har 27 stycken temporära beredskapsflygplatser. Det är viktigt. En sa nej, och det var Skavsta. Jag kan beklaga detta. Alla övriga tackade ja till det erbjudandet, och det är för att det är viktigt att vi under en pandemi hjälps åt.

Låt mig sedan ta den mer grundläggande frågan om vad som är statens ansvar för flyginfrastrukturen. Det var ju en regering där Martina Johanssons parti Centern ingick som satte ned foten och sa att staten ska ansvara för tio flygplatser, inte mer. Resten är upp till kommuner och regioner om de vill ha en flygplatsverksamhet.

Jag tycker att det har varit en bra ordning att kommuner och regioner har ett starkt engagemang. Jag tycker också att det är viktigt att man hjälps åt med att säkerställa grundläggande funktioner. På många ställen har det inneburit att andra viktiga delar av flyget som besöksnäring och reguljär inrikestrafik kunnat växa starkt. Det har varit utvecklingen under lång tid.

Men det är klart att om vi ska definiera vad som är statens ansvar, då tycker jag att det är viktigt att vi preciserar det.

Staten har i dag ansvar för att säkerställa grundläggande funktioner kring samhällsviktigt flyg utöver de tio statliga flygplatser som finns i basutbudet. Det var skälet till att vi tillsatte den utredning som Trafikverket nu har gjort. Ska vi utöka kretsen av beredskapsflygplatser? Ska statens ansvar vara något större?

Får jag problematisera lite? Den ena delen handlar naturligtvis om förutsättningar för brandflyg och ambulansflyg. Tittar vi på ambulansflyget kan vi konstatera – om vi bortser från det som inträffat under pandemin – att huvuddelen av ambulansflyget numera är till för planerade operationer. Det är en konsekvens av den centralisering som sker inom sjukvården, där patienter färdas med ambulansflyg till planerade operationer på de större universitetssjukhusen. Det är klart att om den koncentrationen fortsätter kan vi också se ett fortsatt ökande behov av ambulansflyg. Trafikverket pekar på det i sitt underlag, och det är naturligtvis en grundläggande diskussion som handlar om hur mycket ansvar kommuner och regioner ska ha och hur mycket staten ska ha.

Jag ser att det kan finnas skäl, och jag tycker att erfarenheterna av pandemin talar för, att staten ska ha ett något ökat ansvar för att upprätthålla den grundläggande flyginfrastrukturen eftersom kommuner och regioner och inte minst privata aktörer har svårigheter med uthålligheten.

Anf. 36 MARTINA JOHANSSON (C):

Fru talman! Tack, Tomas Eneroth, för svaret!

Jag ber om ursäkt om jag inte hade alla fakta. Men då får jag säga att det är väldigt bra att det pågår ett arbete. Jag förväntar mig att det arbetet kommer ut med ett resultat, där vi också säkerställer ekonomin för de flygplatserna framöver – oavsett ägarform. Om det är ett statligt ansvar att se till att vi har beredskapsflygplatser måste staten också ta ansvar för de kostnader som uppstår, oavsett om det är för kommuner och regioner eller en privat ägare.

Därför tycker jag att det fortfarande är viktigt att se över det, och jag tycker att det är självklart att vi alla ska ta ansvar. Men frågan är varifrån de pengarna kommer om kommuner och regioner också ska skjuta till medel för att vi ska ha beredskap på alla flygplatser.

Det har tillförts medel till flygplatserna, absolut, och jag vet att mina kollegor har varit starkt drivande i budgetförhandlingarna för att se till att det blir verklighet.

Världen utvecklas. Det var ingen som visste för ett antal år sedan att vi skulle stå inför en pandemi. Vi visste inte hur Sverige skulle se ut i dag när vi satt i tidigare regeringar. I dag är vi överens om att vi behöver ha fler beredskapsflygplatser än vi hade i det läget, och jag tycker att det är positivt att vi hela tiden kan utveckla politiken och landa i nya slutsatser när världen ser annorlunda ut.

Just därför är det frågan om vilket grundläggande ansvar staten har som vi behöver ett svar på. Hur ska det se ut framöver så att vi kan ha bra beredskapsflyg i hela landet, oavsett ägarform när det gäller flygplatserna, och känna trygghet när vi hamnar i nya situationer som inte tillhör det vanliga livet utan på något sätt är extraordinära insatser eller tillfällen?

Anf. 37 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Som sagt – i dag har staten tio beredskapsflygplatser. Det är staten som ansvarar för dessa, och de är finansierade för att kunna klara det uppdraget.

Den fråga som har uppkommit är: Behöver vi fler beredskapsflygplatser, och hur ska ersättningen då se ut? Där har Trafikverket kommit med bra underlag, och jag tycker att det är intressant att se om vi kan utöka statens engagemang. Vi har redan gjort det genom att vi i budgeten senast sköt till 10 miljoner extra i resurser till de statliga beredskapsflygplatserna. Dessutom gjorde vi en helt extraordinär insats nu när vi gav 18 flygplatser möjlighet att ställa upp och hjälpa till med en ersättning i enlighet med det som SKR föreslog. Och 17 flygplatser sa ja och valde att hjälpa till.

Det pågår en pandemi, och jag inser svårigheten och utmaningen. Men jag inser också att vi från regeringens sida har skjutit till stora resurser till kommuner och regioner, som gör att man har förutsättningar att också skjuta till resurser och bibehålla flygplatskapaciteten. Det är viktigt för Sverige.

Sedan ska vi komma ihåg att det på många av dessa flygplatser, inte minst hemma i mitt Växjö, inte har gått något flyg på väldigt länge nu. Flyget är fortfarande på en historiskt mycket låg nivå, och det skapar väldigt stora utmaningar för ägarna. Detta måste vi ha respekt för, och det är väl det som gör att frågan om statens bidrag blir desto mer intressant.

Jag tror att man ska vara försiktig med att ha pandemin som argument för att göra stora förändringar, även om resmönstren framöver säkert kommer att ändras. Så när det gäller diskussionen om Bromma är det inte pandemin som är grundorsaken, utan det är de strukturella förutsättningarna för upprätthållande av en väl fungerande flygplatsstruktur i Stockholm.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2020/21:646 om svenska hamnars betydelse

Anf. 38 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Från flyg till hamnar! Jimmy Ståhl har frågat mig vad jag och regeringen gör för att stärka hamnars roll som corehamnar och för att möjliggöra överflyttning från väg till järnväg och sjöfart.

Hamnarna i Sverige spelar en central roll för att transportflödena till och från Sverige ska fungera året om. Det är just därför regeringen arbetar för att skapa långsiktiga förutsättningar för sjöfarten i Sverige genom att tredubbla investeringarna i farleder, dubbla forskningsmedlen för sjöfarten och öka inflaggningen till det svenska fartygsregistret genom tonnageskatten. Det innebär bland annat farledsförbättringar till både Göteborgs och Luleå hamnar men även i större slussar och kanaler i både Södertälje och Trollhättan. Dessa olika åtgärder kommer att bidra till en ökad överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart.

Regeringen har också genomfört ett antal åtgärder inom ramen för den nationella godstransportstrategin i syfte att få fler att välja sjöfarten som transportalternativ. Bland annat kan nämnas införandet av ekobonus, utpekandet av fler inre vattenvägar samt inrättandet av en nationell samord-

Prot. 2020/21:114

27 april

*Svar på
interpellationer*

nare för sjöfart på Trafikverket. Jag vill särskilt poängtera att regeringen i november förra året beslutade om ett tilläggsuppdrag till den nationella samordnaren. Uppdraget syftar till att genom dialog med svenska hamnar skapa incitament för överflyttning av gods från väg till sjöfart och stärka sjöfartens konkurrenskraft.

Corehamnarna, eller stomnätshamnarna, har också möjligheter att söka medfinansiering från EU för att utveckla transportsystemet inom ramen för TEN-T. Regeringen har under min tid som infrastrukturminister tillstyrkt ett flertal svenska stomnätshamnars projektansökningar som syftar till att förbättra och utveckla sjöfarten.

Anf. 39 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, infrastrukturminister Tomas Eneroth! När jag hörde svaret blev jag ganska förvånad. Jag har ju två interpellationer, en om hamnar och en om sjöfart. I svaret angående hamnarna är det väl egentligen farledsfördjupningar som är det direkta incitamentet för att stärka hamnarnas roll, som jag förstår det.

Visserligen är det positivt att man utökar farleder på inre vattenvägar, men där har vi sedan 2014 ett regelkrångel som gör att inte någon trafik över huvud taget har tillförts på de inre vattenvägarna. Fortfarande saknas regelförbättringar för att få igång trafiken.

Vi kan också konstatera att vi i dag egentligen inte har en enda statlig hamn. Alla hamnar är antingen privat- eller kommunägda. När det gäller Göteborg äger Göteborgs hamn i dag marken, men man äger inte driften. Det är ett danskt företag som heter APM Terminals som driftar. I Norviks hamn i Stockholm är det ett företag som heter Hutchison som driftar. Sedan har vi två ganska stora hamnar i söder, Ystad och Trelleborg, som är kommunägda. Men de två hamnarna har ingen krankapacitet.

Jag vet att det tidigare har varit stora diskussioner, när det var stora problem i Göteborgs hamn med strejker med mera, om hur man skulle säkra driften av hamnarna. En av mina frågor är därför om ministern har funderat på om man i en framtid skulle försöka ha någon form av statlig hamninfrastruktur för att säkerställa kapaciteten, i och med att vi är ett så pass export- och importberoende land.

Vad gäller hamnar kan vi titta på Ystad och Trelleborg, till exempel. Om man nu ska flytta över från väg till järnväg och sjöfart är det enkel-spårdrift fram till båda dessa stora hamnar. Till Göteborgs hamn börjar nu dubbelspår utvecklas, vilket är mycket positivt. Men det saknas spår till dessa hamnar för att överta intermodala transporter för vidare hantering.

Vi vet att både Ystad och Trelleborg i dag har möjlighet att ta emot järnvägsgods och frakta det vidare via fartyg. Men denna hantering blir mer och mer förlegad, och i dag är det bara några ynka få procent som transporteras på vagn på båt. Men i en framtid har vi en enorm möjlighet med intermodal last, där järnvägsgods lastas av på däck och rullas ombord och vidare ut i nästa hamn.

Vi kan titta på Kristinehamns hamn, som borde ha varit knuten till Inlandsbanan. Men där finns ingen järnväg att prata om. Jag har själv ringt Kristinehamns hamn och frågat om de skulle ha intresse av att vara knutna till järnvägsnätet för att kunna frakta mer gods. De sa: Kom igen bara! Vi har ledig kapacitet.

Väldigt många hamnar har ledig kapacitet och vill utöka sin verksamhet. Men det finns brister i både väg- och järnvägsinfrastruktur. Så jag undrar lite varför ministern inte har svarat när det gäller just dessa grejer. Eller är det så att ministern inte har någon plan utöver fördjupade farleder?

Prot. 2020/21:114
27 april

Svar på
interpellationer

Anf. 40 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Jimmy Ståhl, för engagemanget! Det uppskattar jag verkligen. Jag tror inte heller att någon har missat mitt engagemang för sjöfarten och hamnarna. Jag var den minister som för första gången sammankallade Sveriges hamnar. De är ju, som Jimmy Ståhl mycket riktigt påpekar, kommunala och privata. Staten har inte hamnar. Men jag valde ändå som relativt ny infrastrukturminister att sammankalla alla hamnar för att få en helt annan dialog än den som funnits tidigare. Jag tror att det är nödvändigt.

Sedan dess har jag besökt nästan alla hamnar i Sverige och gjort digitala besök nu under pandemin för att framhålla just hamnarnas betydelse som noder i transportsystem. Nu är den tid förbi när man bara är någon som tar emot och lämnar gods; nu ska man vara en aktör. Vi ser att väldigt många hamnar har tagit den stafettpinnen, tack vare de incitament och styrmedel, den godstransportstrategi och den nationella samordnare som vi har.

Titta på Göteborgs fantastiska arbete med att utveckla hamnen, eller Trelleborg eller Piteå. Jag är grymt imponerad av hamnar som nu utvecklar sin roll för att bli aktörer i ett intermodalt transportsystem, för det är precis det som behövs.

Jag ser inte att det är läge att förstatliga hamnar. Jag är lite nyfiken på om Jimmy Ståhl och Sverigedemokraterna tycker att det vore en önskvärd väg.

Däremot tycker jag att staten ska ha ett större engagemang, och det har jag adresserat vid ett flertal tillfällen. Vi gör också det genom att bland annat tillskjuta, tillstyrka och se till att många av hamnarna nu får del av viktiga TEN-T-medel, oavsett om vi talar om Ystad eller om Trelleborg.

Jag gav nyligen ett uppdrag till Trafikverket, som nu har redovisats, om hur vi kan stärka och utnyttja ledig kapacitet i Trelleborg för järnvägstransporter till kontinenten. Det är ett bekymmer när många aktörer inom näringslivet väljer att använda järnvägstransporter enbart över Öresundsbron och så småningom Fehmarn Bält. Hur imponerande och smart logistikdjan än är, om den innebär att vi sakta men säkert undergräver finansiering och ekonomi för de andra alternativen, inte minst viktiga hamnar i Skåne, tappar vi ändå redundans. Då tappar vi ersättning och alternativ.

Vid något tillfälle har jag sagt att det kanske räcker med någon dags stopp vid Öresundsbron för att äta upp de exportkostnader som det skulle innebära att snabbt vara med och finansiera och säkra till exempel järnvägskapaciteten i Trelleborgs hamn. Jag har haft överläggningar om detta, och bara häromdagen talade jag med Näringslivets Transportråd om att säkerställa att också det svenska näringslivet och exportnäringen ser behov av att använda de olika alternativ som finns.

Sedan har Jimmy Ståhl och Sverigedemokraterna ett bekymmer. Vi vill ju stärka konkurrenskraften för sjöfarten, och vi gör det med ekobonus, viktiga incitament, planeringar och farledsfördjupningar, tonnageskatten som ökar inflaggningsen samt en flerfaldig ökning av forskningsmedlen.

Jimmy Ståhl och Sverigedemokraterna gör ju tvärtom. Ni vill sänka bensinpriset. Ni vill minska drivmedelskostnaden. Ni vill underlätta för lastbilstrafiken. Ni vill inte ha någon överflyttning från väg till sjöfart. I vart fall har ni helt felaktiga incitament för det.

Grundfrågan tillbaka till Jimmy Ståhl blir därför: På vilket sätt kommer era miljardsatsningar på sänkt bensin- och dieselskatt att innebära förstärkta möjligheter för sjöfarten att ta emot gods från våra vägar?

Anf. 41 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Detta om statliga hamnar var en fråga som jag var nyfiken på att ställa. Vi har inga sådana tankar heller i dagsläget, men det är alltid intressant att veta vad ministern tycker.

Sänkta drivmedelspriser är något som vi har haft uppe i diskussionen tidigare. Bara sänkta drivmedelspriser skapar ju inga överflyttningar, utan det är ett batteri med åtgärder som krävs. Hamnar har ju faktiskt maskiner med framdrift. En grensletruck drar 30–60 liter i timmen. Det är också en kostnad som läggs på till transporten. I dag finns det rederier som kör med ren diesel på grund av svaveldirektivet. Det är också en kostnad.

Det är klart att det behövs ett batteri av åtgärder. Däremot saknar vi mycket satsningar för att få över gods från väg till järnväg och sjöfart. Till exempel hörde jag inte ministern nämna ett enda ord om att till exempel utöka järnvägen. Ministern sa att han hade varit i Trelleborg och Ystad, men där är det fortfarande bara ett spår – ett spår som trafikerar av både Pågatåget och Öresundståg. Där ska även godstågen få plats. Godståg är bortprioriterade i jämförelse med persontrafiken.

Bygger man inte fler spår och möjliggör hamnarna är det ju en omöjlighet att få upp mer gods på tågen, för det blir oattraktivt. En lastbil trafikerar i dag ungefär 7 mil på en timme. Ju längre godset får stå och vänta på att komma in i hamnarna och skeppas ut, desto attraktivare blir det att ta transporten på lastbil. På tio timmar hinner man då 70 mil, vilket är ganska långt, medan containern kanske står på ett sidospår och väntar på att få åka in i hamnen. Det finns alltså massor att göra om man bara vill.

Jag tänkte också fråga infrastrukturministern vad den nationella samordnaren har kommit fram till. Vad har det kommit för förslag? Jag har tidigare berört satsningen på en transportkedja mellan hamnen i Norvik och hamnen i Köping. Det är en ganska kort sträcka. Men under testperioden visade det sig att det kostade över 100 000 kronor att skicka ett fartyg denna lilla sträcka. Det är ett perfekt samarbete mellan två hamnar, men det är för dyrt. Det är för dyrt att frakta med båt.

Jag har också ett gammalt exempel som jag tyckte var lysande, nämligen att Göteborgs Hamn köpte ägarandelar i Gävle Hamn. Det samarbetet är inte längre kvar, men det är ett lysande exempel. Då kan man till exempel skicka gods med järnväg eller via fartyg mellan dessa noder. Här handlade det om Kattegatt och Östersjön. Perfekt! Gävle är också strategiskt.

Men som sagt var, infrastrukturen till och från hamnarna är superviktig. Jag saknar satsningar. Jag ser ingenting i svaret om detta.

Satsningarna på slussar och inre vattenvägar kommer precis i grevens tid. Om man inte gör akuta satsningar måste vi stänga ned våra inre vattenvägar. Det är alltså positivt med satsningar, men när sätter ministern spaden i backen för slussarna?

Anf. 42 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Jimmy Ståhl! Jag uppskattar engagemanget. Men låt mig ändå vara tydlig med att det väl aldrig har satsats så mycket som nu på vare sig infrastruktur, järnvägen eller för den delen sjöfarten. I den första nationella planen, som jag lade fram 2018, gjorde vi en tredubbling av satsningarna på sjöfarten – för att inte tala om de kraftiga satsningar vi gör på järnvägen, kombinerat med godstransportstrategin, där vi verkligen talar om hur vi ska få tydliga stråk ned till hamnarna, gärna elektrifierade också, antingen det är med järnväg eller med självkörande fordon. Det kan innebära fantastiska möjligheter till helt fossilfria transporter.

Nu tänder också sjöfarten till. Till exempel Stena väljer att investera i utveckling av elektrifierade färjor. Det är klart att det skapar förutsättningar för den omställning som är så viktig för Sverige.

Problemet för Sverigedemokraterna och Jimmy Ståhl är att när ni får möjlighet att precisera er, till exempel i er motion om infrastruktur senast, handlar det bara om vägsatsningar. Där fanns inga järnvägssträckor alls. Vill Sverigedemokraterna göra mer satsningar på järnväg är ni välkomna, för det behövs. Vi behöver säkerställa att hela godstransportkedjan fungerar väl.

Sedan har vi frågan om incitament. Även om det finns en och annan dieseltruck kvar i några hamnar ska man ändå vara medveten om att väldigt många tar ett stort ansvar nu, först med HVO och sedan med elektrifiering. Vi har hamnar som tydligt har insett detta och vill vara med och ta steget mot ett fossilfritt samhälle.

Då är jag inte så imponerad av det förslag som Sverigedemokraterna lägger fram, alltså att lägga åtskilliga miljarder på att sänka bensin- och dieselskatten. Vore det inte bättre att använda de resurserna till att förstärka järnvägen eller att säkerställa att elektrifieringen går fortare? Ni håller ju krampaktigt fast vid det gamla fossilsamhället eller för den delen vid populistiska förslag om sänkt bensinskatt i stället för att hjälpa till att skapa verktyg så att hela Sverige kan ställa om. Det är ju detta som är utgångspunkten.

Vi vet att vi behöver ställa om, men vi måste se till att det är möjligt. Det ska vara möjligt i städer och på landsbygden, för hamnarna, för flyget och för sjöfarten. Det är ju där hela processen med Fossilfritt Sverige har funnits.

Tillsammans med katalysatorn från regeringen, Svante Axelsson, och branscherna tar vi fram ambitiösa program för omställning. Var finns Sverigedemokraterna i den debatten? Ni har företrädare som ibland öppet är klimatförnekare, och ni lägger i huvudsak resurserna på sänkt bensin- eller dieselskatt.

Allvarligt talat, Jimmy Ståhl, som jag ändå uppfattar som en person som är engagerad i transportpolitiken och sjöfartspolitik, kom igen nu! Se till att lägga fram lite ambitiösa förslag även från Sverigedemokraterna om att elektrifiera sjöfarten! Se till att vi kan ställa om med mer järnväg och mer sjöfart, så att vi klarar klimatmålen, för det är ju det som Sverige behöver!

Regeringen lägger nu fram en proposition med 876 miljarder kronor till infrastruktur. Vi har aldrig föreslagit så stora resurser. Nu är det upp till riksdagen att ställa sig bakom, och jag hoppas att det är viktigare än skattesänkningar.

Jag hoppas att det också innebär att riksdagen ger klartecken till fortsatta satsningar på farledsfördjupningar, för de är viktiga, och på väg- och järnvägsinfrastruktur så att vi kan få fungerande kedjor till fantastiska Gävle Hamn, på tal om det, och hamnarna i Piteå, Luleå, Trelleborg eller var vi än är.

Det är så Sverige ska utvecklas, inte minst tillsammans med den nationella samordnaren för sjöfart, Pia Berglund, som gör ett otroligt gott jobb för att öka sjöfartens andel av godstransporterna.

Anf. 43 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Man kan i alla fall inte förneka att infrastrukturministern är en skicklig debattör. Inte ett enda svar fick jag på vad den nationella samordnaren har gjort för att öka transporterna. Jag fick inte höra ett ljud om infrastrukturen till och från hamnarna, utan det handlade om Sverigedemokraternas satsningar på fossilfritt eller inte fossilfritt. Detta måste jag tolka som att ministern inte har någon plan för hamnarna.

Jag vet att ministern brinner lite lätt för sjöfarten, och jag ska ta upp det i nästa interpellationsdebatt och tänkte därför inte gå in så mycket på det nu.

När det gäller Kristinehamn hörde jag ingenting, men vi måste få igång infrastrukturen till hamnarna för att klara av verksamheten.

Jag satt och lyssnade på ett seminarium där jag trodde att jag kunde delta men fick ingen möjlighet att ställa en fråga, vilket kanske var unikt för mig. Företrädare för Göteborgs Hamns styrelse uttryckte att man bara skulle satsa på corehamnarna. Som ministern vet har vi kanske upp till 100 hamnar med industrihamnar och så, men vi brukar säga att vi har lite över 50 hamnar i Sverige.

Är det också ministrarnas tanke att bara satsa på de större hamnarna? Eller ska vi också göra det möjligt för de små att fungera?

Corehamnar har rätt att söka EU-medel. Har ministern funderat på om Regeringskansliet eller Infrastrukturdepartementet skulle kunna bistå hamnarna med kompetens för att söka dessa medel? Det är nämligen ingen helt enkel process.

Anf. 44 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jimmy Ståhl tycker att han inte fick svar, men jag tycker att jag svarade tydligt på frågorna. Men kanske är det jobbigt för Sverigedemokraterna att behöva stå till svars för bristen på klimatpolitik, och det kan jag ha respekt för. Men det är synd. Kom igen, alla partier borde kunna bättre. Sverige är ett föredöme internationellt, och jag tror att svenska folket är djupt engagerat i att vi ska ligga först när det gäller klimatomställningen. Det kommer att skapa jobb, hopp och framtidstro.

Jag får ta åt mig berömmet att jag ”brinner lite lätt” för att citera Jimmy Ståhl. Jag tackar för det, för det gör jag verkligen. Jag brinner ordentligt för sjöfarten. Därför har vi tredubblat investeringen i farleder, dubblat forskningsmedlen för sjöfarten, ökat inflaggningen och gjort stora insatser för att inte minst lyfta fram hamnarnas roll i det svenska transportsystemet.

Jimmy Ståhl ställde en fråga om hamnarna, och det är en intressant fråga. Vi har väl ungefär 54 hamnar, och sedan tillkommer det en del industrihamnar och liknande. En gång i tiden fanns tankar om att centralisera, slå ihop hamnar och kraftigt reducera antalet hamnar i Sverige. Det

var utan tvekan inriktningen på en del av politiken i Sverige under ett antal år.

Jag tror att den tiden är förbi. Exportnäringen behöver kanske inte samtliga hamnar. Här är farledsdjup för stora skepp ute i världen en sak. Men inte minst Pia Berglunds utmärkta jobb med 62-punktshandlingsprogrammet och annat visar vilken fantastisk möjlighet hamnarna skulle kunna vara också för att avlasta vägnätet och järnvägsnätet för våra interna transporter med smart logistik. Det talar snarare för att vi ska upprätthålla och bibehålla funktionaliteten och kanske också se till att automatisera och förenkla hamnverksamheten.

Det är här hamnarna kommer in. De har en nyckelposition i det svenska transportsystemet framöver.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2020/21:114
27 april

Svar på
interpellationer

§ 14 Svar på interpellation 2020/21:647 om svensk flagg inom sjöfarten

Anf. 45 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jimmy Ståhl har frågat mig vad jag och regeringen gör för att öka inflaggningen av fartyg till svensk flagg och i övrigt stärka den svenska sjöfarten.

Jag vill inleda med att understryka att antalet svenskflaggade fartyg är en viktig fråga med stor betydelse för varuförsörjningen, sysselsättningen och landets krisberedskap.

Därför har regeringen arbetat med att stärka sjöfartens konkurrenskraft genom att öka andelen sjöfart av godstransporter genom överflyttning från väg till sjöfart. Inom ramen för regeringens godstransportstrategi har en nationell samordnare tillsatts med uppdraget att främja svensk sjöfart, och vi har pekat ut fler inre vattenvägar. Vi har dessutom förlängt ekobonusen, och under den rådande pandemin har regeringen beslutat om ett tillfälligt anpassat sjöfartsstöd för att sjöfarten ska stå sig stark även efter pandemin.

Det är exempel på insatser som stärker svensk sjöfarts konkurrenskraft samtidigt som det skapar förutsättningar för den gröna återstarten av ekonomin efter krisen.

Anf. 46 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! När jag hörde interpellationssvaret tänkte jag tillbaka på min far när han var stressad. När jag som liten ville höra en godnattsaga fick jag en kortversion: "Det var en gubbe som skulle hämta salt. Det var allt." Det är ungefär det jag hör i svaret. Det finns inga förslag. Ekobonusen är en tillfällig bonus för dem som väljer att flytta över gods. Anpassat sjöfartsstöd är jättebra under coronakrisen.

Men jag ska utöka historien och förklara för infrastrukturministern vad sjöfarten behöver.

Av vad jag har kunnat utröna finns en stark önskan om att ändra stämpelskatten till en stämpelavgift och att nettomodellen återställs – en modell som regeringen skalade av för att införa tonnageskatten. Tonnageskatten är uppskattad, men sjöfarten vill också se en utökad tonnageskatt.

Det hade varit lämpligt att inrätta ett sjöfartsråd. Nu finns en nationell samordnare, som jag hoppas tar på sig denna roll.

Vi kan se över latskostnader, farledsavgifter och Sjöfartsverkets finansiering. Vi kan utöka inlandssjöfarten och kustsjöfarten.

Fru talman! För ungefär två år sedan deltog infrastrukturministern och jag när Svensk Sjöfart firade inflaggningen av det hundrade fartyget. Hur många svenska fartyg finns det i dag? Jo, 100 stycken. Det har inte ökat alls.

Att döma av infrastrukturministerns svar ser det inte ljusare ut framöver heller, för man tar inte tag i problemet. Ekobonusen är tillfällig för överflyttning. Jag vet inte om ministern kan svara på hur många svenskflaggade fartyg som har tillkommit efter denna insats. Hur många fartyg har blivit svenskflaggade efter att man har anpassat sjöfartsstödet? Jag vill säga att detta stöd är väldigt viktigt, speciellt nu under pandemin när man tvingas lägga upp fartyg.

Varför ser man inte över stämpelskatten och gör om den till en avgift? Om det inte flaggas in några svenska fartyg får vi ju ingen stämpelskatt. Det är alltså mer eller mindre ett nollsummespel.

Att återställa nettomodellen medför ingen direkt kostnad. Det är 1 procent som man får höja.

Tonnageskatten har vi haft ett tag. Regeringen lovade att se över den. Sker det nu, Tomas Eneroth? Sker det en översyn av tonnageskatten, eller har man glömt av den? Det är några frågor jag vill ha svar på.

Sedan när jag ändå håller på: I min tidigare interpellationsdebatt fick jag aldrig reda på om ministern tycker att det är rimligt att en transport med fartyg mellan Norvik och Köping ska kosta 100 000.

Anf. 47 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det är inte jag som sätter priset på transporter mellan Norvik och Köping, utan det är en marknad. Däremot är det fascinerande hur Jimmy Ståhl, inom loppet av kanske någon minut, bränner i väg 30–40 miljarder kronor. Det är ungefär den kostnad som Jimmy Ståhl säger att vi glatt ska kunna betala, detta i ett läge där vi lagt 420 miljarder kronor på pandemiåtgärder. När transportsystemet har drabbats har vi kunnat göra extra insatser, inte minst sjöfartsstödet, för att upprätthålla och stärka svensk sjöfart under en svår kris.

Det kan vara så att Jimmy Ståhl och Sverigedemokraterna har väldigt mycket mer pengar än alla andra. Så kan det vara, men som regering ska vi prioritera och vara tydliga med vilka insatser som är viktigast. Vi har säkert valt att stödja sjöfarten mer än många andra transportslag när det gäller att utveckla infrastrukturen. Jag redovisade tidigare hur vi i den nationella planen såg till att öka insatserna för farledsförbättringar, hur vi reformerade tonnageskatten och hur vi på många andra olika sätt har stärkt sjöfarten, inte minst med den nationella samordnaren. Och var så säker – regeringen planerar och kommer att göra fler insatser för sjöfarten!

Vi kommer däremot inte att utan tydlig prioritering och kostnadsstyrning säga ja omedelbart till åtgärder som kostar 30–40 miljarder kronor. Sverige är ett exportberoende industriland. Vi är väldigt angelägna om att vi ska bibehålla konkurrenskraften. Vi måste, precis som när det gäller industrin och de fantastiska godsmöjligheterna, stärka konkurrenskraften

för svensk sjöfart. Det kan vara tufft ibland, eftersom många länder subventionerar sin sjöfart.

Vår konkurrenskraft ska inte ligga i att försämra villkoren för dem som arbetar inom sjöfarten, dumpa priserna eller strunta i klimatkraven, utan vi ska vara lite bättre och lite vassare på logistik, på intermodalitet och ny teknik. Det förstår Stena, det förstår Wallenius och det förstår många progressiva hamnar. Jag tror att detta måste vara utgångspunkten när vi stärker och utvecklar svensk sjöfart.

För att återknyta till den förra interpellationsdebatt som jag hade med Jimmy Ståhl blir det ett bekymmer att Sverigedemokraternas svar på detta är att sänka bensinskatten och dieselskatten och se till att det blir ännu billigare att ta andra alternativ än sjöfarten. Där lägger ni era miljarder, Jimmy Ståhl. Ni finansierar inte förslag på sjöfartens område i era budgetförslag, enligt vad jag har läst hittills, utan ni väljer att lägga det mesta av pengarna på sänkt bensinskatt. På vilket sätt kommer sänkt bensinskatt att stärka svensk sjöfart, Jimmy Ståhl?

Anf. 48 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Återigen ser man att när Tomas Eneroth inte har några svar går han på sänkt bensinskatt. 30–40 miljarder, slänger han ur sig. Det gäller att prioritera, säger han.

Fru talman! 150 miljarder skänktes ganska nyligen till EU. Det är en prioritering. Detta sa vi nej till. Dessa pengar hade vi lätt kunnat satsa på till exempel infrastruktur och sjöfart. Jag ska inte gå in på detta nu, men det handlar om prioriteringar. Jag är inte lika säker som infrastrukturministern på att de åtgärder som jag läste upp når upp till dessa summor. Där har vi olika syn.

Att se över lotsplikten och kostnaderna behöver inte vara jättedyrt. Vi kan till exempel se att lots blir ett bristyrke ganska snart. Väldigt många fartyg tvingas vänta på lots, och det är inte hållbart. Där är det väldigt viktigt med distanslots.

När det gäller farledsavgifterna är det, om vi vill ha igång en sjöfart på riktigt, viktigt att vi kan använda kustsjöfarten, där man åker från hamn till hamn utan att ålägga en massa kostnader. Om ett fartyg inte går in till en hamn hämtar det heller inte containrar eller annat gods.

Jag fick en liknelse om en buss, och det är som med ett fartyg. Om man åker i en buss och ser att det är tre passagerare och man inte tjänar tillräckligt med pengar på dessa tre passagerare åker man vidare. Vilken ilska detta väcker hos de stackare som står i ur och skur och väntar på bussen. Ungefär så är det med sjöfarten. Vi måste in och hämta godset i stället för att åka förbi.

Som sagt, återigen: Vad gör vi för inflaggningen? Ekobonus hjälper inte. Sjöfartsstödet hjälper inte. Stämpelskatten kommer att hjälpa. Att återställa nettomodellen kommer att hjälpa. Att utöka tonnageskatten kommer att hjälpa. Inget av detta har jag sett att infrastrukturministern har berört.

Sedan finns det naturligtvis en hel del andra åtgärder. Vi kan snacka om sjöfart och klimat. Då måste det vara väldigt bra om vi har svenska fartyg där vi kan ha svensk utbildning och där vi kan styra de svenska fartygen till att använda bra drivmedel. Det anser i alla fall jag.

Prot. 2020/21:114
27 april

Svar på
interpellationer

Anf. 49 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! När det gäller det sistnämnda, att utveckla svensk sjöfart, gjorde vi en ordentlig satsning på forskning om sjöfarten. Man kan konstatera att den nu, när vi har skjutit till medel från statens sida, har inneburit att vi har en del riktigt spännande projekt där vi hjälper sjöfarten att ta del av forskningsmedel och forskningsprogram för att kunna ställa om och kanske utveckla elektrifierat flyg. Jag tror att Wallenius har elmodeller där man dessutom vill använda segel.

Det är så vi ska arbeta i Sverige. Vi ska skjuta till resurser så att vi utvecklar det som stärker konkurrenskraften och som klarar klimatomställningen. Där finns inte Sverigedemokraterna med på kartan. Det är därför jag lyfter upp frågan om bensinskatt. Jag förstår att detta är väldigt jobbigt för Jimmy Ståhl och Sverigedemokraterna. Ni har kvar förslag som bara handlar om att titta tillbaka på det gamla och leva populistiskt på människors missnöje i stället för att vara med och utveckla det som bygger Sverige starkt och skapar nya jobb.

Att vi ihop från politiken, forskningen och näringslivet tittar på hur vi ska utveckla framöver är det som gör Sverige starkt som industrination. Jag ska göra en liten utvikning om detta. Titta på investeringarna i norra Sverige – Hybrit, stål utan kol, Northvolt, Green Steel och LKAB! Det är nästan 1 000–1 500 miljarder i investeringar i hållbar teknik.

Jag har inte hört Sverigedemokraterna vara drivande i att vi ska utveckla den typen av teknik. Det är vi som regering som har sagt att vi måste säkerställa att Sverige blir ett land som har förnybar energi och som kan konkurrera med omställning och ligga längst framme. Och nu visar det sig att världens fordonsproducenter vill ha stål utan kol. Man vill ha en ökad batterikapacitet därför att man tror på elektrifieringen.

Det kanske visar sig att investeringarna gör att Sverige inte bara ny-industrialiseras utan också växer, med jobb och sysselsättning, och samtidigt hjälper världen att klara klimatomställningen. Det är därför jag tar upp klimatfrågan. Den är viktig, och där har sjöfarten stor betydelse.

Återigen: Vi utvecklar sjöfarten. Vi satsar stora resurser på att förstärka den. Jag inser att det är en utmaning för Jimmy Ståhl att redovisa vad Sverigedemokraterna vill. Jag kan möjligtvis, inför de avslutande anförandena, ställa en fråga.

Jimmy Ståhl och Sverigedemokraterna vill ha en moderatledd regering. Ni har varit tydliga med detta. Innebär det att ni kommer att ställa krav på en moderatledd regering när det gäller tonnageskatten, stämpelskatten eller andra förslag som Jimmy Ståhl har redovisat här? Ställer ni sådana krav, eller är det bara ord som vi hör i talarstolen? Kommer ni att ha en lista på detta område där ni ställer krav på den som ni tycker ska styra landet? Ulf Kristersson från Moderaterna är ju er statsministerkandidat; det har ni tydligt uttalat.

Vi är en regering som har bidragit till att stärka svensk sjöfart, och vi gör omfattande investeringar. Men ni vill något annat, och det är naturligtvis upp till varje parti att bestämma. Kommer ni att ställa krav? Har ni någon lista till den regering som ni kommer att stödja framöver, eller är det bara ord?

Jag vill påminna ministern om att vi pratar genom talmannen och inte använder ”ni” och ”du”.

Anf. 51 JIMMY STÅHL (SD):

Fru talman! Vad ska man säga? Det pratas om allt annat än sjöfart. Det innebär någonstans att det inte finns någon tanke och att det inte finns någon drivkraft för att få in mer svenska fartyg. Om vi har mer svenska fartyg har vi möjlighet att göra precis det som Tomas Eneroth eftersträvar med forskning, teknikutveckling och nya sköna drivmedel på fartygen. Det blir enklare att utbilda och fixa praktikplatser för våra kommande sjömän med rätt tankar på miljötank. Det ser jag som en förutsättning. Vi har också större möjligheter att ställa krav på svenska fartyg. Vi kan också ställa högre krav vad gäller till exempel säkerhet och arbetsvillkor, som jag antar att ministern brinner för också. Det är en jätteviktig fråga.

Naturligtvis kommer vi att göra allt i vår makt för att främja våra viktiga frågor. Mig veterligen har jag ingen tanke på att föregripa några förhandlingar över huvud taget. Självklart kommer jag att driva de frågor som jag brinner för, ungefär som jag gör i dag med infrastrukturminister Tomas Eneroth när jag ställer frågor för att försöka få till en bättre politik.

Jag har en sista fråga till Tomas Eneroth. Varför har det inte blivit mer fartyg än för två år sedan när vi invigde det hundra fartyget, Tomas Eneroth?

Anf. 52 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Tack, Jimmy Ståhl, för denna interpellation och sammantaget två interpellationer som handlar om sjöfarten. Det är två interpellationer som handlar om hamnarnas utveckling och hur vi kan se till att lägga över mer gods på sjöfart och det som är klimatsmarta alternativ. Det är faktiskt det som det innebär.

Jag redovisar väldigt tydligt här att vi gör rekordstora satsningar från regeringens sida. Det handlar både om en infrastrukturproposition som omfattar 876 miljarder kronor och om en nationell plan som pekar ut sjöfarten i en utsträckning som vi inte har varit med om tidigare. Det handlar också om ett engagemang i hamnarnas utveckling som vi inte heller har varit med om tidigare med en utveckling av hamnarnas betydelse i gods-transportsystemet. Det är också fråga om ett ökat ekonomiskt stöd för sjöfarten. Men det finns naturligtvis alltid mer att göra.

Jag tycker att utvecklingen när det gäller tonnageskatten, som det var vi som genomförde, också visar på utmaningen i en konkurrensutsatt värld där antalet pendlar. Låt oss arbeta gemensamt i Sverige för att fortsatt stärka svensk sjöfart. Det är viktigt. Men då måste konkurrensvillkoren vara rimliga. Då måste också konkurrensförmågan finnas där hos sjöfartens aktörer, inte minst gentemot väg- och landtransporter. Jag noterar att Sverigedemokraterna har en del bekymmer när det gäller hur man kan förändra den konkurrenssituationen.

Jag och regeringen kommer att fortsätta att arbeta för att stärka svensk sjöfart. Den är otroligt viktig för Sverige. Inte minst gläds jag nu åt farledsfördjupningarna i Malmporten i Luleå och i Skandiahallen i Göteborg där vi nu med regional medfinansiering får fantastiskt stora möjligheter att utveckla sjöfartens potential. Det är bra för svensk sjöfart, det är

Svar på
interpellationer

bra för Sverige som exportnation, men det är också bra för oss som vill att Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland, för sjöfarten är klimatsmart.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2020/21:659 om Sveriges exportstrategi och flyget

Anf. 53 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Maria Stockhaus har frågat mig vilka åtgärder jag har vidtagit för att stimulera till fler direkta flyglinjer till och från Sverige.

Tillgången till internationella flygförbindelser är viktig för både enskilda människor och näringslivet. Regeringen verkar därför för att förbättra Sveriges bilaterala luftfartsavtal med tredje länder samt i förhandlingar på EU-nivå. Inom ramen för exportstrategin från 2015 lyfts angelägenheten i att stärka tillgängligheten. Det är en viktig faktor för investeringar men också för turism.

Det är samtidigt viktigt att påpeka att flygbranschen står inför en stor förändring. Sedan pandemin började har transporter med flyg minskat dramatiskt, och luftfarten är en av de enskilda branscher som har drabbats hårdast. Arbetet för många aktörer inom branschen är nu fokuserat på att hantera effekterna av den pågående pandemin, och regeringen har vidtagit en rad stödåtgärder för flygbranschen för att mildra konsekvenserna för både jobb och företag.

Avslutningsvis vill jag understryka att återstarten av flyget måste vara grön för att vi ska klara Parisavtalets målsättning om att begränsa uppvärmningen till 1,5 grader. Flygets stora klimatpåverkan ska minska, och flyget behöver i högre grad stå för kostnaderna för sin klimatpåverkan. Det är mot bakgrund av det som regeringen tar ledartröjan för flygets klimatomställning genom att bland annat införa en obligatorisk inblandning av förnybart flygbränsle och miljöstyrande start- och landningsavgifter. Det är bråttom, och vi behöver nu gå samman för att vi ska kunna leva upp till Parisavtalet.

Anf. 54 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Jag ska börja med att tacka infrastrukturministern för svaret.

Pandemin har, som infrastrukturministern sa, slagit hårt mot flyget. Men det innebär inte att flyget är nere för räkning och att vi inte kommer att flyga igen.

Konsultbolaget McKinsey har gjort bedömningen att flyget kan ha återhämtat sig till 2024 när det gäller fritidsresor men att det kan ta lite längre tid när det gäller affärsflyget. Vilka långsiktiga konsekvenser pandemin får för vårt resande oavsett trafikslag återstår att se.

Vi måste, som min partiledare ofta säger, kunna hålla två tankar i huvudet samtidigt. Vi är fortfarande mitt i en kris. Men det kommer ett liv efter den, och det är dags att börja ta sikte på det och tänka framåt. Det gäller inte minst för flyget.

Av svaret konstaterar jag att regeringen inte har några ambitioner att leva upp till målsättningen i vår exportstrategi om att vi ska få fler direktlinjer till och från våra svenska flygplatser i allmänhet och Arlanda i synnerhet.

Vad avgör om ett flygbolag väljer att etablera en linje? Enligt organisationen Svenskt Flyg handlar det bland annat om hur stor den lokala marknaden är, om flygplatsen är attraktiv och modern, hur många transferpassagerare man kan få, hur höga flygplatsavgifterna är och om det finns särskilda flygskatter.

Flygmarknaden är global, och nationella pålagor försämrar svenska flygplatsers konkurrenskraft. I dagsläget har Sverige en särskild flygskatt i motsats till Danmark och Finland, vilket är en konkurrensnackdel för Arlanda.

Jag ska ge ett räkneexempel. Ett flygbolag som flyger mellan Arlanda och Tokyo med 80 procents beläggning fem dagar i veckan betalar 32 miljoner svenska kronor i flygskatt. Flyger man däremot från Helsingfors och Köpenhamn betalar man ingenting.

Fler direktlinjer är viktiga för en global och attraktiv storstad som Stockholm. Regeringen skrev i den egna flygstrategin 2017: Tillgänglighet i form av direkta flyglinjer blir allt viktigare i dagens globaliserade värld och är en av de faktorer som har störst betydelse för utländska företag när de väljer mellan olika alternativ för etablering och nyinvesteringar. Direkta flyglinjer är också av stor betydelse för besöksnäringen. Att flyga direkt i stället för att mellanlanda ger bättre tillgänglighet och kortare restider men också mindre miljöpåverkan, främst i form av minskade koldioxidutsläpp.

Att skriva detta i en strategi är inte värt papperet det är skrivet på om det inte följs av handling. Och när det gäller flyget går det inte att beskriva regeringens agerande som annat än handlingsförklaring, om det inte handlar om att stänga flygplatser och minska flygandet.

Myndigheten Tillväxtverket har i en rapport räknat ut att 60 procent av alla utländska gästnätter i Sverige kan tillskrivas flyget. Med tanke på att även besöksindustrin drabbats hårt av pandemin är det angeläget att flyget kommer igång så att turisterna kan komma hit.

Copenhagen Economics har på SAS uppdrag räknat ut att en enda interkontinental direktlinje till Stockholm kan leda till 600 miljoner svenska kronor i utländska direktinvesteringar. Argumenten för fler direktlinjer är talande.

Hur ser infrastrukturministern på regeringens ansvar för att utveckla flyget? I dagsläget känns det som att fokus ligger på att avveckla.

Anf. 55 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Jag tackar Maria Stockhaus för detta. Jag är bara lite förvånad över begreppet handlingsförklaring. Låt mig bara ta några exempel: Kreditgarantier till flyg, lånegarantier, extraordinära stöd till de regionala flygplatserna, införande av allmän trafikplikt, beredskapsflygplatser och ökat stöd men också 27 temporära beredskapsflygplatser, satsning och utveckling med statliga resurser på elflyg.

Listan är lång på flyginitiativ som har gjorts inte bara under pandemin utan sedan regeringen tillträdde. Det är en aktiv politik för att utveckla svenskt flyg. Och jag är glad över att aktörer inom flyget tillsammans med Fossilfritt Sverige nu tar höjd för att också flyget ska kunna ställa om

framöver. Det är viktigt. Den flygskam som vi kunde se före pandemin visade att resandet minskade för att folk ville välja bort flyget på grund av dess klimatpåverkan. Ska vi locka människor att flyga måste flyget i så fall ställa om. Jag tror att det är ett ganska viktigt grundkriterium för många nu för tiden. Moderaterna må tycka att flygskatten är det viktigaste incitamentet, men jag tror att det är feltänkt. Däremot ser jag gärna att vi utvecklar en flygskatt med tydligt klimatstyrande medel. Det är viktigt.

Sedan är det viktigt med fler direktlinjer. Jag delar verkligen den uppfattningen. Sverige är ett exportberoende industriland, och vi behöver ha goda förbindelser med omvärlden. Men jag tror att alla också inser vilken utmaning vi har nu. Jag hörde en företrädare för näringslivet säga att de tänker minska sitt affärsresande med 50 procent framöver och i stället gå över till digitalisering. Det är en utmaning som inte bara SAS, BRA och Norwegian har, utan även Lufthansa och Air France – all världens flyg – får den utmaningen när samhället digitaliseras, på gott och ont och med alla de möjligheter det innebär.

Det är också en utmaning för till exempel Arlanda. Låt mig därför ändå bli lite fundersam över Moderaternas ställningstagande. Maria Stockhaus hänvisar till McKinseys rapport och att det där står att det är helt avgörande hur stor den lokala marknaden är och hur många transferpassagerare det finns. Om det nu är så, kan det då inte finnas en poäng i att säkra kapaciteten på Arlanda genom att tillföra till exempel inrikesflyget från Bromma? Skulle inte det innebära ökade möjligheter att få internationella direktförbindelser? Att i stället vidmakthålla en struktur som inte bidrar till ett rationellt och ekonomiskt nyttjande av medlen till flyginfrastrukturen tänker jag kanske inte är det allra bästa sättet.

Grundfrågan tillbaka till Maria Stockhaus är alltså: Om det nu är den lokala marknaden och hur stor den är som avgör, eller för den delen hur många transferpassagerare som finns, kan det då inte finnas en poäng i att säkerställa att underlaget ökar genom till exempel ett överförande av verksamheten på Bromma till Arlanda? Den frågan har diskuterats under lång tid, och företrädare för näringslivet har också lyft fram det som argument för att skapa bättre förutsättningar för Arlanda att få internationella direktlinjer. Som det är nu växer ju Köpenhamns flygplats, med det stora underlag som finns där, medan Arlanda har haft svårt att klara konkurrensen – inte minst på grund av ett litet underlag där inrikesflyget är utspritt på flera olika hubbar, bland annat Bromma.

Anf. 56 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Det är intressant att man plockar bland de kriterier som passar ens egen argumentation och inte tittar på de andra kriterierna gällande hur bolag resonerar angående att etablera långlinjer.

De åtgärder för flyget som infrastrukturministern räknade upp var rena krisåtgärder, förutom möjligtvis den sista om elflyget. Det är något helt annat än det jag frågar efter, nämligen mer framåtsyftande åtgärder för att få fler direktflyg.

Något som är intressant i sammanhanget är Arlandarådet. Jag vet att infrastrukturministern har diskuterat detta tidigare, med många olika aktörer. Rådet tillsattes våren 2017, och 15 väldigt kvalificerade ledamöter satt där – inklusive dåvarande miljö- och klimatministern. Man arbetade fram till den 31 mars 2019 och hade en i stora delar färdig rapport. Ett slutmöte

var inbokat, inklusive fotografering och kommunikation av slutrapporten, men allt som var planerat ställdes helt plötsligt in. Det var två års arbete, och det finns ingen officiell rapport. Många har ställt frågor, men det enda svar man får i de sammanhangen är att frågan bereds.

Fru talman! Jag har sett utkastet till slutrapport. Det är ett utkast med många bra förslag för Arlandas utbyggnad och utveckling, men också förslag kring hållbarhet och målsättningen att flyget ska vara helt fossilfritt 2045. Rapporten innehåller också förslag som tar fasta på behovet av bättre kommunikationer till och från Arlanda. Planen var uppenbarligen att rådet skulle presentera en slutrapport. Man kan bara spekulera i vad som hände, men Miljöpartiets inställning till flyget är ju bekant.

I rapporten fanns tydliga mål, bland annat om fler direktlinjer, tre parallella rullbanor till 2035 och att Arlanda skulle bli en världsutställning för innovation som bidrar till klimatsmarta och attraktiva tjänster. Det är ett imponerande arbete med många konkreta förslag för att göra Arlanda till det vi moderater tycker att flygplatsen borde vara, nämligen Nordens ledande flygplats. I stället gör regeringens politik och brist på agerande att Arlanda riskerar att bli en matarflygplats till främst Köpenhamn, något som riskerar jobb och tillväxt inte bara i Stockholmsregionen utan i hela Sverige.

Enligt Anders Sundströms rapport om Bromma är tidshorisonten att en utbyggd och utvecklad flygplats på Arlanda tar cirka 20 år. Läger man in slutdatumet 2038 för Bromma kan man konstatera att Arlanda med Sundströms tidshorisont inte är utbyggt till 2038. Nu gäller debatten inte Bromma, även om infrastrukturministern valde att ta upp Bromma i sitt tidigare inlägg. Det finns anledning att återkomma till det senare, men tidshorisonten är det som är det intressanta. Bygga ut en flygplats är inget man gör i en handvändning; det krävs beslut, och det är ju det som saknas.

Rapporten från Arlandarådet skulle ha varit helt klar i mars 2019. Det blev aldrig någon slutrapport, men förslagen finns rimligen ändå på Infrastrukturdepartementet. Frågan är därför: När kommer vi att få se ett agerande från regeringen som gör att förslagen i Arlandarådets rapport blir verklighet?

Anf. 57 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! Det ligger väl i sakens natur att oppositionen aldrig blir nöjd och att regeringen säkert är alldeles för nöjd ibland – vad vet jag.

I den här frågan är det naturligtvis så att vi om vi vill ha fler direktlinjer – och det behöver Sverige – måste kunna säkerställa att kapaciteten finns. Alldeles nyligen hade jag en presskonferens tillsammans med min kollega Per Bolund där vi sa just det: Säkra kapaciteten på Arlanda! Jag vill minnas att Maria Stockhaus då gick ut och kritiserade det väldigt mycket.

Maria Stockhaus konsulter redovisar alltså att den lokala marknaden avgör, liksom antalet transferpassagerare. Jag tror att det tredje var flygskatt, och jag tror att det är svårt att leda i bevis att det påverkar. Om det nu är så som de skriver, på vilket sätt ökar då förutsättningarna för Arlandas attraktivitet om man drar undan förutsättningarna för att vidga underlaget – till exempel genom att säga nej till att en del av inrikesflyget i så fall flyttar till Arlanda? Jag är bara nyfiken intresserad av hur Moderaterna faktiskt tänker.

Ni verkar just nu vara benägna att säga nej till allt regeringen föreslår, Maria Stockhaus, vare sig det gäller satsningar på infrastruktur eller omstrukturering av och ansvar för flyget. Detta gör ni i ett läge där jag tror att alla inser att vi har ganska stora utmaningar – efter en pandemi, men också sedan tidigare på grund av en flygskam, och i en situation där affärsflyget kommer att ha stora utmaningar framöver. De konsulter som Maria Stockhaus hänvisar till är relativt optimistiska, måste jag säga; tittar vi på IATA:s och alla andras prognoser ser vi att flygets återhämtning faktiskt ligger ännu längre fram.

Låt då oss som inser att Sverige är ett exportberoende industriland som är i starkt behov av bra kommunikationer med omvärlden fundera över hur de kan vara så bra som möjligt – så hållbara och klimatsäkra som möjligt. Hur ska vi använda resurserna på bästa sätt? Då duger det inte att som Moderaterna säga nej till vartenda förslag som lyfts fram, utan man behöver också fundera. Utveckla gärna hur Moderaterna ser att vi ska säkra kapaciteten på Arlanda om vi inte gör någon flytt från Bromma!

Anf. 58 MARIA STOCKHAUS (M):

Fru talman! Nu har vi inte lämnat in vår följdmotion till infrastrukturpropositionen, men jag kan säga att vi kommer att lägga oss inom samma ram som regeringen. Vi välkomnar den stora satsningen pengamässigt på infrastruktur, men vi kommer att välja att göra helt andra prioriteringar än vad regeringen har gjort – inte minst när det gäller höghastighetsbanorna.

När det gäller kriterierna för att etablera nya direktlinjer kommer de från organisationen Svenskt Flyg och inte från några konsulter. Jag ville bara rätta infrastrukturministern där. När det gäller flygskatten tror jag faktiskt att 32 miljoner kronor per år påverkar huruvida ett flygbolag väljer att etablera en linje eller inte.

Infrastrukturministern återkommer i alla debatter kring flyget till att flyget måste ställa om, och det håller jag med om. Jag tror att alla håller med om det. Men det som är märkligt i debatten är att infrastrukturministern alltid säger att flyget *måste* ställa om, medan jag ser att flyget *håller på och* ställer om. Det verkar infrastrukturministern inte kännas vid, och han ger inte flyget kredd för att man faktiskt gör det arbetet. I stället handlar det bara om att skambelägga flyget för att man inte ställer om.

I mars gick ju Swedavia ut med nyheten att deras verksamhet på alla tio flygplatser är fossilfri, och SAS får tre nya flygplan levererade som släpper ut 30 procent mindre än de plan de ersätter.

Vi har ett svenskt initiativ för elflyg, och det pågår försök med vätgas. Vi har biobränsle och nya motorer som tål mer och mer inblandning.

Möjligheterna för flyget att bli fossilfritt är stora. Detta handlar om att det är en global marknad och att man behöver globala insatser – till exempel behöver man göra upp med Chicagokonventionen för att kunna få en koldioxidbeskattning på flygbränsle.

Det är viktigt att vi får ett bättre internationellt engagemang för flygets omställning. Min fråga är: Vad gör regeringen när det gäller att få till förändringar på internationell nivå när det gäller flyget?

Anf. 59 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S):

Fru talman! För att svara på det sista: Till exempel stod jag själv i generalförsamlingen i ICAO, som man skulle kunna kalla flygets motsvarighet till FN, i Montreal och talade för möjligheten att beskatta fossilt flygbränsle och att ändra praxis och tillämpning av Chicagokonventionen, som har legat fast sedan 50-talet, tror jag. Jag var ensam om detta; det fanns inte en enda transportminister eller infrastrukturminister i den övriga församlingen som sa detsamma.

Sedan dess har vi jobbat oförtrutet med att ändå få till stånd en förändring. I EU pågår en intressant diskussion om att få in flyget i EU ETS. Vi har nu flera likasinnade, som tycker som Sverige – senast jag såg listan var det sju eller åtta nationer som nu tycker att det är rimligt att beskatta fossilt flygbränsle för att få igång en internationell diskussion om samma styråra som vi haft för fordonsindustrin. Det har ju visat sig fungera; med olika typer av styrmedel kan vi faktiskt bidra till en omställning i fordonsindustrin till hållbara bränslen och inte minst till elektrifiering.

Jag talar väldigt väl om flyget i väldigt många sammanhang just eftersom jag själv är flygentusiast. Jag var på plats när Heart Aerospace tillsammans med prins Daniel invigde den motor som ska kunna finnas i ett elflygplan för 19 personer. Det är viktigt, och vi har lagt statliga resurser på att utveckla detta. På samma sätt deltar GKN i de gemensamma utvecklingsprogram som finns för att utveckla svenskt flyg.

Reduktionsplikten är väl bekant, liksom Swedavias engagemang när det gäller flygplatserna. Det är under vår tid som detta har skett. Moderaternas högst prioriterade åtgärd när flyget sjönk som en sten och det rådde pandemikris för flyget var att sänka flygskatten. Jag tror att alla inser att vi behöver lite mer kreativitet än sänkta skatter.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.52 på förslag av förste vice talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 18.00.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 18.00.

§ 16 Svar på interpellation 2020/21:650 om fågelinfluensan och risken för nya pandemier

Anf. 60 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jens Holm har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att förhindra fortsatta utbrott likt den pågående fågelinfluensan samt om det är min bedömning att det är rimligt att staten ska bekosta en så stor

Prot. 2020/21:114

27 april

*Svar på
interpellationer*

andel av kostnaden för fågelinfluensan och andra smittspridningar som har sin grund i intensiv och storskalig djuruppfödning.

Fågelinfluensan sprids fortfarande runt om i Europa och så även i Sverige. Utbrottet säsongen 2020–2021 är det största vi har haft av fågelinfluensa i Sverige, både sett till antal drabbade besättningar och till antal djur. Över två miljoner fåglar har avlivats hittills i Sverige. Ansvariga myndigheter har hanterat utbrotten i enlighet med de regler och rutiner som finns på plats. Jag har stort förtroende för såväl myndigheternas som näringsens arbete under pågående utbrott.

Sverige har lång erfarenhet av förebyggande arbete med djurhälsa och smittskydd, som är grunden för att förhindra uppkomst och spridning av sjukdomar mellan djur och människor. Under senare år har ett stort arbete lagts ned på beredskapen för smittsamma djursjukdomar, däribland fågelinfluensa, för att snabbt kunna bekämpa ett utbrott. Fågelinfluensa har också tagits upp vid flera tillfällen i olika EU-sammanhang, då det krävs insatser på EU-nivå för att bekämpa smittan och införa förebyggande åtgärder. Sverige följer detta arbete noga och kommer att vara aktivt i denna process.

Utöver det har regeringen också i januari i år gett ett uppdrag till Statens jordbruksverk och Statens veterinärmedicinska anstalt att granska djurhållning med avseende på risken för uppkomst och spridning av nya smittor mellan djur och människa. Myndigheterna ska inhämta synpunkter från Folkhälsomyndigheten. Uppdraget ska redovisas senast den 28 februari 2022.

När det gäller frågan om ersättning för kostnader som uppstår i samband med bekämpning av fågelinfluensautbrott så framgår det av epizootilagen (1999:657) att staten ska ersätta djurägare som har drabbats av förluster eller kostnader på grund av beslut som fattats av myndigheter för att förhindra spridning av vissa smittsamma djursjukdomar. Fågelinfluensa är en sådan epizootisk sjukdom där djurägare har rätt till viss ersättning.

Bekämpningen av säsongens utbrott av fågelinfluensa har orsakat stora ekonomiska kostnader, och regeringen har i vårändringsbudgeten för 2021 (prop. 2020/21:99) föreslagit 200 miljoner kronor för att täcka kostnader för att bekämpa smittsamma djursjukdomar, och då framför allt fågelinfluensa. Sverige har också möjlighet att söka medfinansiering från EU.

Frågan om ersättningar vid utbrott av olika djursjukdomar är en komplex fråga, och i det betänkande som lämnats till regeringen avseende ny djurhälsolagstiftning (SOU 2020:62) anges att det finns starka skäl att så snart som möjligt göra en översyn av ersättningssystemet. Betänkandet bereds nu inom Regeringskansliet.

Anf. 61 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag vill tacka Jennie Nilsson för svaret på min interpellation. Precis som både jag och statsrådet är inne på grasserar fågelinfluensan just nu i Sverige. Det är det värsta utbrott som vi någonsin har haft av fågelinfluensan. Även i andra länder tittar man lite förvånat på Sverige just för att fågelinfluensan inte har drabbat bara vilda fåglar utan också slagit ut storskalig uppfödning av kycklingar och kalkoner på anläggningar i Sverige.

Vi ska komma ihåg att det här inte är vilken fågelinfluensa som helst, utan det är den högpåtagna versionen av fågelinfluensan, den som brukar gå under förkortningen HPAI. Det finns också en stor risk, och det känns särskilt aktuellt nu under pandemin, att fågelinfluensan kan mutera och sedan spridas vidare till människor. Det är ju så med pandemier och andra sjukdomar att de nästan alltid härrör från djurvärlden. Ofta kommer en smitta från ett vilt djur och landar i en besättning av domesticerade djur. Det kan vara kycklingar, det kan vara hönor, det kan vara grisar och annat. Där sätter sig viruset, muterar om och kan sedan spridas vidare i muterad form och smitta människor i form av en så kallad zoonos, alltså en sjukdom som smittar från djur till människa. Vi har sett nu under coronapandemin hur coronaviruset har landat i besättningar av minkar från pälsindustrin och sedan drabbat människor i muterad form.

Fru talman! Jag vill understryka att det här är allvarliga saker. Folkhälsomyndigheten tar särskilt upp fågelinfluensan på sin hemsida. De skriver: "Det största hotet mot människors hälsa är inte smitta av fågelinfluensa i sig, utan möjligheten att den ska ge upphov till en för människa helt ny influensavariant. I synnerhet en variant med bättre förmåga att spridas mellan människor och mot vilken vi inte har skyddande antikroppar."

Det här är farligt. Här finns det latent hot om nya pandemier mot vilka vi inte har vaccin eller antikroppar. Jag vill verkligen veta ifall regeringen har full beredskap för de latent hot som finns, för vi ser inte att fågelinfluensan faktiskt har eliminerats, utan den grasserar som sagt fortfarande i Sverige. Då tycker jag att en bra linje från den svenska regeringen hade varit att förhålla sig avvaktande till storskalig djuruppfödning. Till exempel borde man i stället för att anslå pengar till minkindustrin, som man nu har gjort i vårandringsbudgeten, avveckla storskalig djuruppfödning av minkar och i nästa steg kanske avveckla storskalig djuruppfödning helt och hållet.

Med anledning av detta vill jag fråga ministern om regeringen har några planer på att hantera storskalig djuruppfödning i syfte att minska den och kanske avveckla den helt och hållet.

Jag vill också fråga ministern om hon tycker att det är rimligt att skattebetalarna ska stå för saneringen av fågelinfluensan med 340 miljoner kronor och dessutom med 200 miljoner kronor extra.

Anf. 62 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, Jens Holm, för frågan! Ja, det är en högaktuell fråga, precis som Jens Holm säger. Vi har ett stort utbrott, det största som vi någonsin haft i Sverige.

Däremot tror jag faktiskt inte att Jens Holm har belägg för att säga att andra länder tittar förvånat på Sverige, som om vi hade ett utbrott som inte finns på andra ställen. Vi drabbas ju för ovanlighetens skull lika hårt som många andra länder.

Jens Holm redogjorde på ett förtjänstfullt sätt för hur virus uppkommer, vilket ju är både adekvat och relevant i sammanhanget och något som ligger till grund för hur vi arbetar med de här frågorna.

Jag skulle också vilja påstå att Jens Holm både vet och håller med om att Sverige har ett väldigt gott renommé när det gäller hur vi jobbar med förebyggande smittskyddsåtgärder och bekämpning av smitta.

Vi är ofta aktiva, anlitade och uppskattade i internationella sammanhang, kopplat till det. Det är vi inte minst eftersom vi har varit föregångare och starkt pådrivande när det handlar om att minska antibiotikaanvändningen för djur. Detta har vi gjort genom att gå före i Sverige, såklart, men också genom att driva den frågan i internationella forum och inom ramen för handelsavtal, för att ta ett exempel.

Sammantaget känner jag mig väldigt trygg med det arbete som myndigheterna gör. Det betyder givetvis inte att vi inte hela tiden måste säkerställa att vi lär oss av det som vi befinner oss i.

Det här året och kanske framför allt – om man räknar in fågelinfluensan – hösten och vintern har vi haft att hantera coronapandemin i samhället i stort, där vi har sett att det är en smitta som kan gå mellan människor och djur, salmonellautbrott och ett fågelinfluensautbrott som med svenska mått mått är mycket omfattande och som fortfarande pågår.

Givet det har vi försökt hitta en god balans när det gäller att säkerställa att myndigheterna har de verktyg som de behöver för att kunna hantera detta. Vi har en ständig dialog med dem om detta. Vi har också en ständig dialog med de branscher som är berörda kring hur de uppfattar myndigheternas arbete och vilka verktyg de eventuellt behöver från politiken. Och redan för några månader sedan – jag minns inte just nu om det var strax innan eller strax efter jul – gav vi uppdrag till Jordbruksverket, SVA med flera att analysera det arbete som görs och dra slutsatser av vår beredskap och vår förmåga och komma med förslag om eventuellt ytterligare åtgärder som behöver införas.

Jag vill nog ändå påstå att vi hanterar detta väldigt seriöst och att vi vidtar alla de åtgärder och tar de mått och steg som vi kan givet de fakta som vi känner till och givet de situationer som vi har haft och som vi planerar för – detta för att hantera det här på ett så bra och klokt sätt som möjligt.

Sedan kokar Jens Holm ned detta i två specifika frågor. Vi kan börja med den första. Då kan vi konstatera att jag inte har för avsikt att verka för att vi inte ska ha storskalig produktion i Sverige. Vi har för inte jättelänge sedan, 2018, antagit en livsmedelsstrategi i den här kammaren som också Vänsterpartiet stod bakom. Där lyftes bland annat fram behovet av ökad lönsamhet och storskalighet som en del i ett sådant arbete.

Däremot ska företagen i Sverige, oavsett om de är stora eller små, leva upp till samma tuffa och starka krav på god djurhållning. Jag tycker att det är den prioriterade frågan i detta sammanhang.

Anf. 63 JENS HOLM (V):

Fru talman! När jag sa att omvärlden tittar på oss menade jag att man tittar med förvåning. Det är nämligen precis så som statsrådet säger: Vi har ett väldigt gott renommé i världen vad gäller livsmedelsproduktion och djurhållning. Men jag tittar till exempel på Efsas rapportering om detta – det är EU:s livsmedelsmyndighet. Där konstaterar man att fågelinfluensan har spridit sig till domesticerade djur – kalkoner och kycklingar. Mer än 2 miljoner kycklingar har avlivats i Sverige med anledning av fågelinfluensan. Det tror jag är rätt förvånande för många, och det är liksom i strid med den bild vi har av oss själva.

Ytterst handlar detta om hur vi behandlar djuren och hur vi ser på livsmedelsproduktion överlag och ifall vi tycker att man kan trycka in 10 000

eller 15 000 kycklingar i en och samma lokal och tro att det är en säker produktion. Jag har själv varit på flera sådana ställen. Man ser att det är en extremt intensiv uppfödning av djuren. Jag tycker helt enkelt att det strider mot all form av naturligt beteende, som en kyckling borde kunna ha. Och blir en kyckling i en sådan besättning smittad sprider sig smittan till alla andra på någon dag eller några dagar.

Vi i Vänsterpartiet har många gånger kritiserat denna form av djuruppfödning. Vi kallar det för djurfabriker, och vi säger att det är i strid med djurens rätt till naturligt beteende.

Nu har det kommit en dimension till. Jag kan erkänna att jag inte hade reflekterat över den så mycket för ett par år sedan. Det är den latent risk för nya smittor som inte bara sprids bland djur utan också till människor. Det har vi sett nu under pandemin med minkarna. Regeringen har i sin vårbudget föreslagit 60 miljoner kronor till minkuppfödarna, inte för att de ska avveckla sin verksamhet utan för att hålla dem under armarna. Jag tycker att det är helt fel beslut.

I den livsmedelsstrategi som ministern hänvisar till finns det också formuleringar om en minskad köttkonsumtion. Jag kan säga att det var Vänsterpartiets resultat att det kom med. Vi tror nämligen att med en minskad köttkonsumtion blir vi också mindre beroende av dessa djurfabriker.

Jag skulle verkligen vilja veta ifall regeringen har beredskap för fortsatta smittor. Nu pratar vi om fågelinfluensan. Vi vet att i Europa sprids svinpesten bland vilda vildsvin men även bland domesticerade grisar. Den kan sprida sig till Sverige. I Danmark håller de på att bygga upp ett stängsel mellan södra Danmark och Tyskland just för att förhindra att svinpesten ska komma till Danmark.

Har ministern och regeringen en beredskap för detta? Svinpesten kan bli nästa form av pandemi för djuren.

Jag ställde också en fråga om de ersättningar som regeringen direkt går in med till uppfödarna. Det är hittills 340 miljoner kronor för ersättning till uppfödare inom kycklingproduktionen och sanering. Och nu föreslår regeringen ytterligare 200 miljoner kronor. Det är över en halv miljard kronor i rena ersättningar till näringen. Anser inte ministern att näringen, industrin, borde ta ett större ekonomiskt ansvar då sådana här utbrott sker? Det är trots allt i deras verksamhet som det sker, och det är ett resultat av den storskaliga uppfödningen.

Anf. 64 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack för en fortsatt viktig debatt, såklart! Vi kan börja i den del som handlar om Jens Holms bild av och redogörelse för hur smitta uppstår. Det är klart att jag delar uppfattningen att mycket av smittan uppstår i anläggningar med dålig djurhållning, ofta på marknader i Asien, där djur är blandade och det är väldigt dåliga förhållanden.

Vi har ett ansvar att jobba med dessa frågor på global nivå men givetvis också nationellt. Det handlar inte minst om att vara föregångare. Vi anses vara föregångare på väldigt många områden. Det handlar om hur vi jobbar med att förebygga smittspridning och hur vi hanterar smittor, men det handlar också om att Sverige har en av världens bästa djurlagstiftningar. Vi är också pådrivande inom ramen för EU för att få upp frågorna på den dagordningen.

Vi har exempelvis EU:s djurhälsoförfordning, som är ett gott resultat av det EU-gemensamma arbetet på detta område. Främsta syftet med den är att man ska förbättra djurhälsan och satsa mer på åtgärder som förhindrar sjukdomsutbrott. Den implementerades vi i Sverige så sent som den 24 april i år. Det händer alltså hela tiden saker och ting på detta område.

I Sverige är det min bestämda uppfattning att vi ska ha ett gott djurskydd oavsett om vi har små eller stora anläggningar. Däremot behöver vi både små och stora anläggningar. Det är här jag tycker att Vänsterpartiet går fel i sitt sätt att resonera. Ett av de främsta skälen, kopplat till den här debatten, till att vi behöver stora anläggningar är att det är de som investerar i ny teknik och som är med och finansierar och trycker på för biosäkerhetssystem, till exempel. Det är de som orkar bära kostnaderna, teknikutvecklingen och så vidare. Utan lönsamhet i en bransch finns inte de incitamenten. Och ingen gör jobbet bättre än branschen. Att ersätta detta med någonting annat, exempelvis staten, tror jag skulle vara förödande när det gäller att hantera smittspridning oavsett vilken kategori vi talar om.

En annan viktig del i detta är givetvis att man som djurhållare direkt ska anmäla om man har minsta lilla skäl att misstänka utbrott. Man drabbas av tuffa restriktioner så fort man anmäler. Pratar vi om fågelinfluensa får man direktstopp på allt tills veterinärer är på plats. Konstaterar de smitta beläggs man med restriktioner. Och det här är givetvis enormt kostsamt.

Skulle man inte få ersättningar visar erfarenhet från andra länder bland annat att benägenheten att anmäla minskar väldigt mycket. Då chansar man kanske i stället. Jag tycker därför att ersättningar spelar en viktig roll också i syfte att säkerställa att de här systemen fungerar väl.

Tittar vi på fågelinfluensa – ersättningarna ser lite olika ut – ser vi att det är reglerat både när man får ersättning och för vad. Det förhåller sig också till att detta är en epizootisk sjukdom som regleras från EU. Vi har alltså ålägganden från EU att vi ska hantera det här. Då är det så att man får 100 procent för vissa delar, alltså djurvärdet och saneringen, och 50 procent för produktionsbortfallet.

Jag tycker att det är en rimlig del, men med detta sagt finns det ändå frågor. Det lyfts fram från flera olika håll att man behöver se över ersättningarna, dock inte i det syfte som jag upplever att Jens Holm är ute efter, det vill säga att man ska minska ersättningarna generellt. Däremot lyfts exempelvis bisjukdomar upp som ett problem givet att sådana ger väldigt låga ersättningar i dag, vilket många hävdar leder till att biodlare inte alltid anmäler när man misstänker sjukdom i sina bisamhällen. Det här behöver man se över.

Jag tror att vi vill samma sak, men vi landar i olika lösningar.

Anf. 65 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag nämnde svinpesten och fick inget svar på det, men svinpesten grasserar i flera europeiska länder och kommer närmare och närmare de nordiska länderna. Danmark bygger upp ett staket mot Tyskland för att hålla svinpesten stången.

Det här kan bli nästa fågelinfluensa. Det kan faktiskt bli nästa pandemi för människor om det vill sig illa. Folkhälsomyndigheten var ju inne på precis det: Det kanske inte är spridningen just nu bland djuren som är problemet, utan det handlar om ifall dessa virus muterar och sedan i muterad form, som vi inte har något skydd emot, attackerar människor. Är minis-

tern medveten om spridningen av svinpest? Vilka åtgärder har ministern vidtagit för att den inte ska komma hit och för att vi inte ska drabbas av den?

Vad gäller ersättningssystemet tror jag att vi tycker lite olika, helt enkelt. Jag anser nog mer att det ska vara förorenaren som betalar och att den principen borde slå igenom i större utsträckning. Hittills har regeringen gått in med mer än en halv miljard kronor bara för att ersätta och betala saneringen för fågelinfluensan. Jag skulle vilja veta från ministern vad som egentligen är planen. Kan det bli mer än denna halva miljard kronor? Det är otroligt mycket pengar. Tycker inte ministern att näringen har ett större ansvar? Det är ändå där utbrotten sker.

Ett av de här utbrotten skedde hos Sveriges största äggproducent, som är en välrenommerad uppfödare. Men det säger någonting om problematiken med dessa stora anläggningar. Om ett djur drabbas slås nämligen hela besättningen ut, och du har en storskalig smitta som är väldigt svår att hantera. Här tycker jag att väldigt mycket mer behöver göras.

Anf. 66 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Det blir väldigt tydligt i debatten att vi landar olika i det här, och vi gör det från olika utgångspunkter. Jag tror tyvärr att Jens Holm och Vänsterpartiet går lite fel utifrån att man väger in helt andra perspektiv som inte skulle vara gynnsamma vare sig vi talar om smittspridning eller pandemier. Jag tror att det är andra politiska överväganden som vägs in, och så försöker man lite olyckligt att använda de här frågorna för att bygga ett annat case.

Jag är väldigt övertygad om och känner givetvis till de utmaningar som vi står inför. Nu lyfts afrikansk svinpest i debatten, något som vi givetvis har väldigt noga koll på. Också den har sin uppkomst i Kina och Asien och har funnits i Europa länge. Den finns ganska nära nu, till exempel i Tyskland, där Danmark bygger en mur som Jens Holm sa. Det gör inte Sverige givet att vi inte har någon landgräns mot Tyskland. Jag tror kanske inte heller att det är det effektivaste sättet att stoppa svinpesten. Men vi följer frågan, och vi har den under bevakning. Våra myndigheter framför allt har en beredskap för vad vi skulle göra om det kommer till Sverige.

Detta går inte att utesluta. Vi talar om vilda levande djur på samma sätt som det är flyttfåglar, alltså vilda fåglar, som i första hand sprider fågelinfluensa. Det är klart att skulle man argumentera konsekvent när det gäller fåglarna skulle man väl säga: Ha inte höns ute då. Då kan det ju inte komma några vildfåglar och smitta ned dem. Men jag tror inte att den debatten gynnar den här typen av frågor.

Jag kan också konstatera att det totalt är 24 gårdar som är drabbade. Två av dem är riktigt stora, 16 är kommersiella och resten är hobbygårdar. Alla ligger i olika former av kluster, och då skulle man alltså säga att man inte får vara varandra nära heller. Men då minskar man alla förutsättningar för att kunna bygga upp nätverk som jobbar förebyggande och proaktivt med att utveckla näringen liksom den här typen av frågor. Det vore olyckligt.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2020/21:114
27 april

Svar på
interpellationer

§ 17 Svar på interpellationerna 2020/21:653 och 656 om sälfrågor

Anf. 67 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Alexandra Anstrell har frågat mig hur jag kommer att agera inom EU för att skapa opinion med målsättningen att få till ett handelstillstånd i EU för handel med sälprodukter och därmed följa det tillkännagivande som riksdagen gett regeringen. Hon har även frågat mig vilka incitament jag avser att skapa för jägarna för att de ska vilja tillvarata alla skjutna sälar, vilket också är förenligt med god jaktetik.

Lars Beckman har frågat mig hur det kommer sig att jag inte har för avsikt att följa ett av riksdagens fattade beslut om att driva frågan om att få ett handelstillstånd i EU för handel med sälprodukter samt att Sverige inom EU bör driva frågan att upphäva förbudet mot handel med sälprodukter. Han har även frågat vilka incitament jag avser att skapa för jägarna för att de ska vilja tillvarata alla skjutna sälar, vilket också är förenligt med god jaktetik. Slutligen har han frågat vilka åtgärder i övrigt jag avser att vidta för att minska sälbeståndet och skarvbeståndet efter kusten i Gävleborg och andra kustområden i Sverige där behovet finns.

År 2009 infördes ett import- och försäljningsförbud av sälprodukter inom EU till följd av oro för sälarnas välfärd. Dock tillkom ett undantag för fortsatt försäljning av sälprodukter från skyddsjakten inom EU.

Kanada och Norge inledde 2011 en tvist i Världshandelsorganisationen, WTO, mot EU eftersom de ansåg att förbudet var handelshindrande. WTO:s tvistlösningsorgan kom fram till att EU:s förbud var tillåtet enligt gällande handelsregler men att undantaget för skyddsjakten var diskriminerande och därmed inte förenligt med WTO-rätten.

EU genomförde WTO-utslaget, och undantaget för fortsatt försäljning av sälprodukter från skyddsjakten inom EU togs bort från den 18 oktober 2015. Det enda kvarvarande undantaget från EU:s förbud är för sälprodukter från jakt utförd av urfolk inom och utanför EU. Sverige är således bundet av EU-rättens nuvarande utformning att inte sälja sälprodukter inom EU.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som näringsutskottet anförut om handel med sälprodukter. Regeringen har i skrivelse 2020/21:75 angett att regeringen bedömer att möjligheterna att i nuläget driva frågan om att häva EU-förbudet mot handel av sälprodukter är mycket små. Tillkännagivandet är inte slutbehandlat.

Enligt Naturvårdsverkets beslut om licensjakt efter gråsäl är det tillåtet att fälla 2 000 gråsälar under perioden 20 april 2021–31 december 2021. Naturvårdsverket har även beslutat att tillåta skyddsjakt efter 900 knubbsälar och 420 vikare under 2021 och början av 2022.

Regeringen är medveten om att säljakt är tidskrävande och förenat med kostnader för den enskilde jägaren. Det är inte heller möjligt för en jägare att sälja exempelvis sälskinn eller kött på grund av EU-förbudet mot handel med sälprodukter. Inför 2021 har regeringen i Havs- och vattenmyndighetens regleringsbrev beslutat att högst 3 miljoner kronor får fördelas till länsstyrelserna för att användas till ersättning för hanteringskostnader för gråsälar som skjutits med stöd av beslut från Naturvårdsverket avseende skyddsjakt och licensjakt.

En vetenskaplig utvärdering av licensjakten på gråsäl ska redovisas senast den 1 juni 2021. Jag kan inte föregå det pågående arbetet och föregripa utvärderingen.

Skarvpopulationen och hur den ska förvaltas är också en viktig fråga. Om det är motiverat kan länsstyrelserna i enlighet med gällande författning besluta om skyddsjakt efter skarv, vilket i dag regelbundet sker vid flera länsstyrelser. Länsstyrelsen kan även med stöd av jaktförordningen besluta om rätt att göra ingrepp i fåglars bon eller förstöra fåglars ägg.

Naturvårdsverket har med stöd av jaktförordningen överlämnat ett förslag på ändrade jakttider till regeringen. Regeringen har remitterat Naturvårdsverkets förslag, och ärendet bereds nu inom Regeringskansliet. Jag kan inte heller föregripa den processen.

Anf. 68 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret.

Vi står här i dag och debatterar frågan om att sälja sälprodukter. Vi pratar alltså om att försöka skapa möjligheter, men landsbygdsministern säger nej därför att det verkar vara för svårt. Att man får skjuta sälar men inte avyttra djuret är inte särskilt logiskt. Sedan 2015 råder alltså totalförbud mot handel med sälprodukter. EU-regler eller de regler som blev kvar efter att WTO gjort bedömningen att det ska göras undantag för vissa inuit-samhällen och ursprungsbefolkningar är en sak, men att en svensk säljägare inte får sälja någonting från sälen är helt galet.

Det är alltså helt omöjligt att sälja sälkött, sälskinn eller något annat från sälen. Att sälarnas kött och päls inte får säljas kan medföra att säljägare inte vill skjuta fler sälar eller att det blir stora svårigheter att bli av med kropparna. En del skjuter sälarna men låter dem sedan sjunka till botten. En skjuten säl sjunker till botten, och sedan flyter den upp när gaser har bildats i kroppen. Och det kan bidra till övergödning i Bottenviken.

Fru talman! Så kan vi inte ha det. Att skjuta djur utan att ta vara på kroppen är inte försvarbart, och det är inte heller god viltvård. Jag vet ingen jägare som vill ha det så. Historiskt har vi sett att skinn, päls, kött och fett har varit handelsvaror, och de borde vara det även framöver.

Efter beslutet i riksdagen 2019 tillåts licensjakt på säl, vilket är välkommet. Men så länge förbudet mot handel med sälprodukter finns är det både etiskt fel och ett stort resursslöseri att skjuta en säl och sedan inte kunna avyttra något av den.

Världshandelsorganisationen WTO är den internationella organisation som har hand om regler för internationell handel. WTO administrerar också ett tvistlösningssystem som är gemensamt för de olika avtalsområdena, och det är precis vad ministern redogör för i sitt svar. I beslutet om förordningen, enligt WTO, om undantaget för sälprodukter som härrör från jakt som bedrivs för hållbar förvaltning av marina resurser konstateras att det som har strukits kan skapa problem för vissa medlemsstater och bör beaktas i framtida utvärderingar.

Framtida utvärderingar – ja, det var 2015, och nu är vi inne på 2021. Så det borde verkligen vara dags för en utvärdering. Är en utvärdering något som ministern lyft in i arbetet med WTO:s förhandlingsrundor, i ministerråd eller i allmänna rådet?

Prot. 2020/21:114
27 april

Svar på
interpellationer

Anf. 69 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Rubriken i P4 Gävleborg den 6 januari i år: ”Gråsäl i Östersjön och Bottenhavet har svårt att hitta mat.”

Fru talman! Gråsäl i Östersjön och Bottenhavet har svårt att hitta mat. P4 skriver på sin hemsida att det råder ”brist på föda för många gråsäl i Östersjön och Bottenhavet”. Det står vidare: ”Det kan bero på överfiske, att sälstammen är för stor för den födoresurs som finns eller att ekosystemet är ur balans på något annat sätt. Anna-Carin Westling, säljägare från Båsfjärden utanför Hudiksvall, tror att bristen på föda kommer att få stora konsekvenser: ’Jag tror att vi kommer att få en stor och plågsam säldöd.’”

Fru talman! Man säger alltså att man tror att vi kommer att få en stor och plågsam säldöd. Så kan vi inte ha det. Det är faktiskt helt orimligt att vi har fått en situation där det finns så mycket säl och skarv efter kusten i Gävleborg och på många andra håll. Naturen har alltså hamnat ur balans.

En av de finaste grupperna i samhället, Sveriges jägare, är stora naturvårdare oavsett djur. Den fina gruppen jägare ska naturligtvis engageras i att få tillbaka balansen igen så att sälen inte svälter ihjäl. Det är vad interpellationen handlar om. Min kollega Alexandra Anstrell har på ett föredömligt sätt berättat om sakfrågan.

Det som gör mig bekymrad är att statsrådet i sitt svar inte tänker respektera Sveriges riksdag. Det här är den finaste politiska församlingen, fru talman, som finns. Sveriges riksdag har sagt att regeringen ska agera i frågan i tillkännagivandet genom att införa handel med sälprodukter, vilket ska ge jägare och andra en motivation att skapa den balans som kusten i Gävleborg behöver. Jag är förvånad att ministern inte avser att följa den högsta politiska församlingen som finns i Sverige. Statsrådet svarade att regeringen har bedömt att möjligheterna att i nuläget driva frågan om att häva EU-förbudet är mycket små. Lyssna på den meningen igen, nämligen att regeringen har bedömt att det är mycket små möjligheter.

Jag tror att man ska förstå meningen som att Miljöpartiet har satt ned foten och bestämt i ännu en fråga. Det spelar ingen roll om det är rovdjursfrågor eller andra landsbygdsfrågor som är viktiga. Då lägger Socialdemokraterna in sitt veto. Vilka drabbas av Socialdemokraternas och Miljöpartiets veto? Jo, det är sälarna som har svårt att hitta mat. Det är sälarna som håller på att dö en sväldöd. Det är som säljägaren från Hudiksvall säger, nämligen att hon tror att vi kommer att få se en stor och plågsam säldöd.

Vad avser ministern att vidta för åtgärder här och nu för att minska sälbeståndet efter kusten i Gävleborg?

Anf. 70 JOHN WIDEGREN (M):

Fru talman! Jag tackar interpellanterna, som har väckt en viktig fråga, och jag tackar också statsrådet för svaret på frågan.

När WTO och EU på detta sätt motarbetar eller sätter upp lagar och regler blir det ytterligare ett exempel på ett lokalt bekymmer i Sverige. Vi pratar om att det finns ungefär 60 000 sälar runt Sveriges kuster. Sedan finns tilldelat 2 000 sälar i licensjakten och ytterligare dryga tusen i skyddsjakt. Då är det fråga om 3 000–3 500 sälar som det är möjligt att skjuta. På ett sälbestånd på 60 000 blir det inte en bestandsreglerande jakt. Det är precis dit vi måste komma, det vill säga att få en bestandsreglerande jakt.

Östersjön är på många sätt utsatt. Det talas om att torsken har det svårt. Senast är det sillen som har det extremt svårt. Ett antal andra arter har det också svårt. Vi vet såklart att sälen och skarven är viktiga delar i att dessa arter har det svårt, tillika diverse miljöproblem som också belastar Östersjön.

Det finns alltså en rad olika bekymmer och orosmoln för just Östersjön. De orosmolnen är också ett direkt hot mot det kustnära fisket, det småskaliga fisket – som är en viktig del i den svenska livsmedelsstrategin, som vi försöker skapa verktyg för att få att fungera så att vi kan öka vår livsmedelsproduktion. Det är alltså många delar som spelar in.

Ska vi då se till att jägarna gör det här, för det är ju de som behöver skjuta de här 3 000–3 500 sälarna, måste det finnas incitament för det. De måste själva känna att det finns incitament, för om de lyckas skjuta 3 500 sälar – vilket jag menar inte är en särskilt beståndsreglerande jakt – och sedan inte har några incitament för vad de ska göra med dem, då har vi ju misslyckats i alla fall.

Sälen kan ju också vara ett livsmedel, och sälprodukter kan bidra till den nationella ekonomin på ett positivt sätt. Regeringen biter sig själv i svansen när den säger att det här blir svårt, det här klarar vi inte att genomföra och vi tror inte att det går att få det genomfört. Vi måste väl i alla fall försöka?

Det är ganska ofta så i debatten att vi i Sverige tar ett steg tillbaka och säger att EU säger att det här fixar vi inte, det här kan vi inte och vi får inte. Det är art- och habitatdirektiv och andra direktiv. Och sedan säger vi i Sverige: Jaha, okej. Det var synd. Det gick inte att göra.

Vi måste liksom ändra inställning lite och våga driva på för att komma framåt i de här frågorna.

När det gäller sälen och skarven menar vi i Moderaterna som sagt att vi behöver ha beståndsreglerande jakt på båda, och vi menar att EU:s art- och habitatdirektiv kommer att tillåta beståndsreglerande jakt på dem. Man kommer att köpa det.

Vi vet att vi har otroligt stora stammar i dag. Vi behöver få till regionala förvaltningsplaner i hela Sverige för hur vi ska hantera skarven. Jag ser exempel hemma på min gård, där vi har en del småsjöar. Där börjar det bli fullt av skarv. Skarven är inte precis någon bristprodukt längre. Vi måste få till beståndsreglerande jakt, kanske till och med allmän jakt, på skarven.

Jag vill få klarhet i hur ministern ser på de här problemen. Hur ser hon på det småskaliga fisket, det kustnära fisket, som sälen är ett bekymmer för? Och om det inte finns incitament, kommer man ändå att skjuta de här sälarna? Det tror inte vi. Hur ser statsrådet på de här frågorna?

Anf. 71 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag vill börja med att vara tydlig. Ministern säger inte, som interpellanterna påstår, att vi inte ska följa det tillkännagivande som finns från riksdagen. Jag är själv riksdagsledamot i botten; jag har den största respekt för den här kammaren.

Det vi säger är att vi ska göra det här på ett klokt sätt. Att göra det på ett klokt sätt betyder att man inväntar ett smart läge att ta upp frågan. Det är när det finns förutsättningar för frågan att realiseras i någonting. Det behöver givetvis inte innebära att man väntar in det läge där man tror att man kan få precis som man vill, men det gäller att ha tåmning för allting.

Just nu är detta den bedömning som görs. Jag noterade att ledamoten Lars Beckman inte har något förtroende för den bedömningen utan tycker att han själv gör en bättre bedömning. Min bedömning vilar dock på den som de opolitiska tjänstemän som tittar på de här frågorna gör, och den är att det inte finns några framkomliga vägar eller nya öppningar inom ramen för EU-samarbetet när det gäller att upphäva det ursprungliga EU-beslutet.

Det kompliceras dessutom väldigt mycket av den överklagan som Kanada och Norge gjorde till WTO, som innebär att vi har en dom i WTO gentemot EU som gör att de undantag som vi tidigare hade, och som vi kanske kunde ha byggt ett case på, nu inte är möjliga att återöppna.

I det sammanhanget ska man också komma ihåg att allt behöver sättas in i en helhet. Jag tycker att det är den stora svagheten i alla de interpellationsdebatter som jag har inte minst med moderata företrädare i den här kammaren – att man med flit eller för att man inte förmår göra det inte ser till helheten utan försöker låtsas som att varje fråga var för sig står alldeles mol allena. Sådana är ju egentligen inga frågor, utan allt i politiken behöver sättas in i ett större sammanhang – också de här frågorna.

För mig och den här regeringen är givetvis den övergripande handelspolitiken en del i detta. Att driva att Sverige eller EU skulle obstruera mot ett WTO-beslut i det besvärliga läge som WTO har tycker jag vore felaktigt av Sverige, och det väger också in i bedömningen.

Samtidigt kan vi konstatera att det nu finns en ny administration i USA som i alla fall inte än så länge har uttalat att man vill skjuta WTO i sank. Kanske kan WTO tillsätta nya domare. Kanske kan vi frihandelsvänner få en stark röst för att säkerställa att vi har ett fungerande handelssystem på plats. Det är viktigt i det här sammanhanget. Att i det läget obstruera mot ett WTO-beslut tycker jag vore direkt olämpligt.

Samtidigt kan jag hålla med – jag inte bara *kan* hålla med, utan jag *håller* med – om att det är djupt problematiskt att man inte använder köttet eller för all del pälsen som kommer från den säl som man skjuter. Det är inte förenligt med god jaktetik, och det försvårar möjligheten att få upp volym på det här området.

Vi har delvis försökt hantera detta genom att införa ett hanterande-bidrag. Men för att vara krass betyder det att man bränner sälen. Det innebär att vi möjligen kan få någon att skjuta för att man får betalt för sina merkostnader. Men det är givetvis inte ett incitament som någon vill ha för att bedriva jakt, utan det är ett sätt att hantera det läge som är med en blockerande majoritet i EU-parlamentet – som är stabil att döma av det senaste som uttryckts på området, och inga öppningar har visats på så här långt – och givet WTO:s ställning i frågan.

Vi ger också ganska mycket pengar till näringarna, framför allt fiske-näringen, både till förebyggande arbete och till ersättning i det här sammanhanget. Det är de åtgärder som vi har bedömt är möjliga här och nu.

Anf. 72 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Jag fick ett annat svar den 30 september förra året. Då hette det att regeringen inte har för avsikt att agera i frågan. Nu säger ministern något annat. Jag tänkte att det kunde vara bra med ett litet klargörande. Hur ska ministern ha det? Vilket ben vill hon stå på?

Jag tänker att om riksdagens vilja är att möjliggöra handel med sälprodukter och ett tillkännagivande är skickat till regeringen, hur kan då landsbygdsministern stå här och säga att ministern och regeringen inte kommer att genomföra detta? Nu sa ni något annat, förstås, men hur ska det bli? Det här är inte logiskt.

Nu har Naturvårdsverket beslutat om jakt på över 2 000 gråsäl, och en av anledningarna till det är ju att sälarna åsamkar fisket väldigt stor skada. Längs med Sveriges östkust har stora delar av det kustnära fisket försvunnit, det vill säga de som fiskar med nät. Innan de hinner tillbaka och hämta upp sina nät har sälarna vittjat näten och ätit upp fångsten. Det är väldigt synd, för det är ju ett segment av yrkesfisket som är bra att behålla, också för att få en levande landsbygd. Och det vill vi ju ha – eller hur, landsbygdsministern?

Jag var i mitt förra anförande, fru talman, inne på hur man skulle kunna påverka WTO och vem som kan göra det.

Det är ju så att förhandlingarna inom WTO sker genom så kallade förhandlingsrundor. Rundorna är de perioder under vilka medlemsstaterna träffas regelbundet för att förhandla fram nya överenskommelser.

Det högsta beslutande organet i WTO är ministerkonferensen, som enligt WTO-avtalet ska sammankallas regelbundet – helst med högst två års mellanrum.

Det högsta beslutande organet mellan ministerkonferenserna är allmänna rådet. Varje land representeras här på högsta tjänstemannanivå, det vill säga ambassadörsnivå. Allmänna rådet är beslutande organ i i princip alla frågor.

Då tänker jag att här finns det ju möjligheter. Här finns det möjligheter för Sverige att driva den här frågan, möjligheter att försöka förbättra för Sverige, för Sveriges fiskare och säljare och alla oss andra som bor här i Sverige.

WTO:s övergripande mål är att genom ömsesidigt gynnsamma handelsarrangemang bidra till ökad levnadsstandard, full sysselsättning och effektivt resursutnyttjande i enlighet med principen om en hållbar utveckling.

Hållbar utveckling, fru talman – det skulle vi verkligen kunna få med. Jag tänker på hållbar förvaltning av marina resurser, som jag var inne på tidigare, genom att jakten bedrivs just med anledning av hållbar förvaltning. Den blir inte hållbar om vi måste kasta bort sälarna, bränna upp sälarna eller sänka sälarna i Östersjön.

Riksdagens tillkännagivande i frågan anser jag gör det tydligt för regeringen att det finns en majoritet som tycker att man borde ta vara på hela sälen och därför kunna få avyttra delar av den. Ändå struntar regeringen i detta och hänvisar till att det är lite svårt.

Det kanske är en önskedröm för en del – att det bara skulle struntas i saker som det beslutas om. Men det är det inte för mig och inte heller för den övriga demokratiskt valda församlingen här i riksdagen, tror jag. Jag tänker att det går att bestämma om och att skapa bättre incitament, om man orkar ta tag även i svåra frågor.

Anf. 73 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Det är intressant att landsbygdsministern tar upp frågan om förtroende. Jag såg i en undersökning i något av medierna i Sverige att det var 1 procent av svenska folket som har förtroende för landsbygdsministern. Det är en så kallad utmaning när man har 99 procent kvar.

Fru talman! Jag är väldigt glad att landsbygdsministern inte var hockeytränare i Brynäs. Brynäs har precis klarat kvalet till SHL. Men om landsbygdsministern hade fått uppdraget att rädda kvar Brynäs i elitserien hade det varit väldigt olyckligt om hon gått in till laget och sagt: Nej, det här är lite svårt – vi gör bedömningen att det är svårt att driva frågan just nu.

Fru talman! Har man den inställningen får man naturligtvis det resultat man förtjänar. Vi har alltså just nu en situation där sälarna längs Gävleborgskusten svälter. Vi har en situation där en säljägare säger: Jag tror att vi kommer att få se en stor och plågsam säldöd. I det läget, fru talman, måste man väl ändå försöka till det yttersta och vända på alla stenar för att lösa situationen och minska sälbeståndet? Det finns nämligen många som, med all rätt, anser att sälstammen är för stor för den födoresurs som finns och att ekosystemet är ur balans. Då duger det inte, fru talman, att säga till Sveriges riksdag, som har beslutat om ett tillkännagivande: ”Regeringen bedömer att möjligheterna att i nuläget driva frågan om att häva EU-förbudet mot handel av sälprodukter är mycket små.”

Men om man gör den bedömningen och om den skulle vara sann, fru talman, blir nästa fråga naturligtvis: Vilka åtgärder ska regeringen vidta för att minska sälbeståndet på riktigt? Det var också en av mina frågor i interpellationen. Vilka incitament finns det för jägarna, som är Sveriges finaste och bästa viltvårdare? Ministern säger i sitt svar: Vi sätter av 3 miljoner, som får fördelas till länsstyrelserna. Det är alltså inte 3 miljoner i Gävleborg, fru talman, utan i hela Sverige.

Vi måste alltså ha andra, bättre incitament för att se till att vi kan minska sälbeståndet. Precis som John Widegren säger är det, även om vi skulle lyckas få bort 3 000 sälar av 60 000, fortfarande för lite, med stor sannolikhet. Vi måste alltså få upp nivåerna betydligt.

När det gäller skarven, fru talman, har man gjort en undersökning i Söderhamn. Där säger 94,8 procent av skärgårdsborna att man vill ha bort skarven. Jag besökte en stor arbetsgivare i Söderhamn, och det låg en ö väldigt nära den stora fabriken. Stanken från skarven den varma sommardagen är en arbetsmiljöfråga, skulle jag vilja påstå. Det är en arbetsmiljöfråga för företaget, som är svår att påverka.

Min fråga till landsbygdsministern kvarstår alltså: Vad tänker ministern göra konkret, som får effekt i år, för att minska sälbeståndet?

Anf. 74 JOHN WIDEGREN (M):

Fru talman! Jag betackar mig för sådana kommentarer som att man saknar helhetssyn. Jag stod precis här och redogjorde för de bekymmer som finns när det gäller Östersjön. Några av dem är just den stora sälpopulationen och den stora skarvpopulationen. Det är precis detta som dagens interpellationsdebatt handlar om. Därför breddade vi väl inte diskussionen så mycket mer än så. Det är där vi vet att vi har stora problem i dag – både när det gäller sälen och på skarvsidan.

Jag förstår statsrådets resonemang om att det kan bli svårt att få igenom detta. Men icke desto mindre måste vi försöka. Jag menar, fru talman, att den svenska regeringen alltid måste åka till EU-förhandlingar och annat för att resonera och göra det bästa för Sverige. Jag räknar med att den svenska regeringen, när den åker på ministermöten och annat och frågan om fågeldirektiv och annat kommer upp, gör det bästa som går för Sverige – att vi ska få öka avskjutningen av skarv i Sverige, för vi har ett problem med skarv här. Jag räknar med att vi driver frågan om att få till beståndsreglerande jakt på både säl och skarv, för det är det bästa för Sverige.

Jag kommer tillbaka till att detta är en form av landsbygdsfråga. Det landar i frågor om kustnära fiske och livsmedelsstrategi, och då är sälen och skarven jätteviktiga frågor. Det är precis detta som dagens interpellationsdebatt handlar om.

Så jag tycker att frågan till statsrådet kvarstår: Är statsrådet beredd att arbeta för att få till beståndsreglerande jakt på säl och skarv?

Anf. 75 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Först kan jag konstatera att jag tror att det finns en ganska stor samsyn mellan mig och John Widegren kring att det är väldigt viktigt att vi har en ordnad förvaltning av allt vårt vilt. Sedan kan vi säkert landa i lite olika åsikter om volym, möjligen, även om jag inte tror det, men framför allt om hur man lämpligast åstadkommer detta, åtminstone relaterat till på vilket sätt man förhåller sig – eller väljer att tro att man kan låta bli att förhålla sig – till de direktiv och annat som vi är bundna av inom EU.

Med detta sagt utgår jag givetvis, precis som John Widegren, från att Sverige vid varje tillfälle, oavsett regering, åker till Bryssel för att göra det som är bäst för Sverige. Det som är bäst för Sverige är dock inte alltid vad en enskild ledamot säger i denna kammare. Det handlar givetvis om ett samlat grepp kring både vad som är möjligt och vad som är lämpligt. Jag skulle vilja säga att denna fråga kokar ned lite grann till detta.

I detta sammanhang vill jag också vara tydlig med att det, när jag säger att vi i nuläget inte gör den bedömningen, inte är att tolka som att vi inte kommer att göra något. Det handlar om exakt det man säger: i nuläget icke lämpligt. Då får man titta på vad vi gör i stället.

Man kan givetvis välja att köra huvudet i väggen med något som man inte tror är en framkomlig väg, eller också väljer man att titta på att försöka utveckla de system vi har och jobba med dem. Ett sådant är hanteringskostnad. Det är inte tillfredsställande, men det är ett verktyg som står till buds.

Det är också viktigt att vi faktiskt har fått till en licensjakt på gråsäl. Det är första steget i att åstadkomma en ordnad förvaltning. Skyddsjakten, som annars är det uttryck vi har, är bra och kan användas väldigt långt. Men den reglerar inte bestånd på det sättet; man kan inte jobba med den på det strukturerade sättet.

Därför var det ett jätteviktigt beslut som den här regeringen fattade – regeringen som består av Socialdemokraterna och Miljöpartiet. Det indikerar i debatten att Miljöpartiet på något vis skulle vara emot att vi ska ha en ordnad förvaltning. Det är inte min bild.

Jag skulle också i detta sammanhang vilja vara väldigt tydlig med att jag håller med om bilden att det finns problematik av flera olika slag

kopplat till denna fråga. Det handlar om att det saknas föda för sälen; det är ett sätt att se på det.

Det andra perspektivet är – och det har varit en starkt bidragande orsak till de regleringar vi har gjort – att sälen också är ett hot mot framför allt torskbeståndet i Östersjön och en del andra bestånd. En säl äter tre till åtta kilo fisk per dag. Man skulle kunna tycka att det inte är så mycket, men sett till den totala volymen och jämfört med hur mycket vi landar av vissa typer av fisk, exempelvis abborre, sik och torsk, motsvarar det ganska nära landningarna enligt kvot.

Detta är en fråga som behöver ses i det sammanhanget. Lägg därtill något som det inte har talats särskilt mycket om här, vid sidan av att sälen fördärvar redskap, nämligen det faktum att den också sprider parasiter. Ett sannolikt skäl till att flera fiskbestånd i Östersjön mår dåligt, är små och inte växer till sig är att de har sjukdomar och parasiter som de har fått från bland annat säl. Nu är de många.

Jag försäkrar att det inte saknas incitament att hitta alla möjliga vägar att hantera dessa frågor och värdera ytterligare åtgärder här och nu, men man måste också titta på vad som är smartast och lämpligast för att förändra positioner, exempelvis EU:s eller WTO:s, när möjligheten ges och det bedöms som lämpligt.

Anf. 76 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Om det i nuläget inte är lämpligt att driva frågan undrar man ju hur tidsplanen ser ut. När tänker regeringen driva frågan, och vad väntar man egentligen på?

Regeringen har i regleringsbrevet till Havs- och vattenmyndigheten inför 2021 beslutat att 3 miljoner ska fördelas till länsstyrelserna och användas till ersättning för hanteringskostnaderna när det gäller gråsäl som skjutits med stöd av beslut från Naturvårdsverket avseende skyddsjakt och licensjakt. Det är 3 miljoner kronor som faktiskt skulle kunna användas till bra mycket bättre saker om man när man har skjutit en säl kunde få avyttra kött, skinn eller annat. Det vore mer hållbart och skulle skapa en mer levande landsbygd och troligen också öka självförsörjningsgraden, då fler fiskare skulle kunna fiska kustnära med nät – om det nu finns några fiskar kvar, vill säga, när till och med sälarna svälter.

Fru talman! När sälarna svälter är det en tydlig indikation på att det är dåligt med fisk i Östersjön. Då behöver vi göra ännu mer saker och kanske vidta åtgärder snabbare än hittills. Då återkommer jag till min fråga om tidsplan. Om man inte ser någon möjlighet att driva detta nu, när ska man då driva det för att faktiskt kunna skaffa incitament? Det är ju nu som riksdagen har fattat beslut. Det är ju nu man har gjort sitt tillkännagivande om att regeringen ska driva dessa frågor.

Anf. 77 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Den här interpellationsdebatten har visat att regeringen har väldigt svårt att komma överens och väldigt svårt att komma till skott. Samtidigt kommer alltså larmrapporter där man varnar för en stor och plågsam säldöd.

I sak är vi helt överens. Det landsbygdsministern räknade upp här om problematiken med sälen som äter mycket fisk är vi alltså helt överens om.

Det som skiljer är att regeringen inte gör något. Regeringen kastar in handduken.

Jag noterar också att ministern inte sa emot mig särskilt mycket när jag sa att Miljöpartiet har veto i den här frågan också. Vilka är det som drabbas av att regeringen inte kommer överens? Jo, det är naturligtvis sälen som svälter och fiskarna som inte kan bedriva kustnära fiske, och här tänker jag både på yrkesfiskarna utmed vår fina kust och på sportfiskarna.

Det är en helt ohållbar situation att regeringen inte avsätter tillräckligt mycket pengar, så att man får ekonomiska incitament för jägarna. Sedan kan det också vara en etisk situation, vilket också landsbygdsministern verkar medveten om. Man kanske inte vill skjuta säl för att elda upp den. De allra flesta som jagar gör det naturligtvis för att de vill ta vara på de djur som de skjutit.

Jag frågar nu ministern för tredje gången, och det kanske blir tredje gången gillt: Vad tänker ministern och regeringen vidta för åtgärder som minskar sälbeståndet i år? Då talar jag om åtgärder som verkligen minskar sälbeståndet och skarvbeståndet och gör skillnad för dem som bor utmed kusten i Gävleborg.

Anf. 78 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Tack, återigen, till interpellanterna! Jag kan bara på nytt konstatera att vi har helt olika bilder av vad som är de effektiva åtgärderna i sammanhanget. Vi fokuserar på att exempelvis säkerställa att vi har licensjakt på plats. Vi har redan beslutat om skyddsjakt på de arter som inte omfattas av licensjakt. Vi har lagt ett uppdrag om att utvärdera detta i syfte att ha en god förvaltning.

Så här långt har jag inte talat om skarv, men även där kan man konstatera att skyddsjaktsbesluten är omfattande. Vi har ingen licensjakt på skarv, för det är inte möjligt. Gävleborgs län har dock redan beslutat om jakt på 1 000 skarvar i Söderhamns skärgård under 2020. I Stockholms län har man beslutat om jakt på 1 900 skarvar vid Östersjökusten. Länsstyrelsen i Västra Götaland har beslutat att 3 000 skarvar får fällas i havet inom länet fram till 2024. Man försöker alltså att vara proaktiv och jobba med de verktyg man har.

Samtidigt finns just nu ett förslag som berör de här frågorna och handlar om ändrade jakttider. En del av förslaget handlar om skyddsjakt på storskarv på enskilda initiativ. Detta har nu varit på remiss, och vi bereder det. Jag ser fram emot att hantera den här frågan vidare.

Jag skulle vilja säga att den här regeringen har varit väldigt aktiv i de här frågorna. Vi har tagit helhetsgreppet, som jag tyvärr fortfarande tycker saknas hos i alla fall vissa av interpellanterna. Man tycks vara mer intresserad av att plocka kortsiktiga politiska plakatpoänger än att hitta ett sätt att hantera frågan.

Jag försäkrar ledamöterna om att vi tar de här frågorna på stort allvar. Vi försöker att i varje läge säkerställa att vi har en god förvaltning också av de här frågorna i Sverige.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2020/21:114
27 april

Svar på
interpellationer

§ 18 Svar på interpellation 2020/21:657 om det allmänna uppdraget

Anf. 79 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Kjell-Arne Ottosson har frågat mig vilka samtal jag har fört med Svenska Jägareförbundet som kan betecknas som förhandlingar med målsättning att nå fram till det beslut som nu har fattats samt på vilka omständigheter och fakta jag har baserat mitt ställningstagande att Svenska Jägareförbundet accepterat de beslut som fattats. Han har även frågat om regeringen tagit något initiativ till att etablera kunskapen hos berörda parter om att EU-kommissionen lagt ned ärendet samt vilka skälen är till att regeringen valt att gå vidare med förändringen av det så kallade allmänna uppdraget, trots EU-kommissionens motivering för att avsluta ärendet.

Sedan 1938 har regeringen årligen givit Svenska Jägareförbundet ett så kallat allmänt uppdrag att leda delar av den praktiska viltvården och jakten i landet. För uppdraget har Svenska Jägareförbundet tilldelats medel ur Viltvårdsfonden.

Jag vill understryka att det allmänna uppdraget inte är avskaffat. Det är utvecklat för att klara rättslig granskning och prövning, samtidigt som vi värnar den viktiga roll som jägarkåren som folkrörelse har inom svensk viltvård.

Det har under en längre tid riktats rättslig kritik mot utformningen av det allmänna uppdraget, framför allt att det är problematiskt ur upphandlingsrättsligt hänseende.

År 2016 inledde EU-kommissionen ett pilotärende mot Sverige. Ärendet stängdes den 12 juni 2020 då EU-kommissionen godtog Sveriges svar om att det på regeringens initiativ pågår en översyn av tilldelningen av medel ur Viltvårdsfonden och att den omfattar gränsdragningen mellan bidrag och vad som måste upphandlas i enlighet med upphandlingsdirektivet.

Det har under åren genomförts ett antal försök att anpassa det allmänna uppdraget till upphandlingslagstiftningen.

För att skapa ett långsiktigt effektivt, hållbart och transparent förfarande för tilldelningen av medel ur Viltvårdsfonden beslutade regeringen den 7 januari 2021 att bland annat uppdra åt Naturvårdsverket att ombesörja att åtgärder som rör viltövervakning, trafikeftersök och klövviltsförvaltning utförs. För detta får medel ur Viltvårdsfonden användas, och upphandlingsreglerna ska beaktas.

Det nya upplägget utgör en utveckling av Svenska Jägareförbundets roll, där en anpassning skett till bland annat upphandlingslagstiftningen. Svenska Jägareförbundet särställning inom landets viltvård kommer dock att bevaras genom att regeringen från och med 2022 avser att tilldela förbundet ett flerårigt organisationsbidrag ur Viltvårdsfonden för dess riktade viltvårdsarbete.

Regeringen anser att de beslutade förändringarna utöver att göra förfarandet för tilldelningen mer förenligt med gällande lagstiftning även kommer att främja landets viltvård i stort.

För mig och regeringen är det centralt att föra en god dialog med olika intressenter som berörs av regeringens beslut och hantera frågor på ett inlyssnande och respektfullt sätt.

Jakten och viltvården i Sverige har sedan lång tid karaktären av en folk-rörelse där det ideella engagemanget hos markägare och jägare spelar en avgörande roll. Regeringen har ingen intention att ändra på detta.

Prot. 2020/21:114
27 april

Svar på
interpellationer

Anf. 80 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret – även om det inte var ett regelrätt svar i alla delar.

Min första fråga lämnas som jag upplever det helt obesvarad förutom att statsrådet noterar att Svenska Jägarförbundet har "accepterat de beslut som fattats". Detta kan tolkas på flera sätt, antingen som att förbundet varit med i processen eller att man har ställts inför fullbordat faktum.

Statsrådet konstaterar att jag ställer frågan, men hon väljer konsekvent att avstå från att svara. Därför frågar jag igen: Vilka samtal har statsrådet fört med Jägarförbundet som kan betecknas som förhandlingar med målsättning att nå fram till det beslut som nu fattats? Utifrån den debatt som förs i medierna verkar förbundet som helhet ha tagits på sängen. Protesterna är enorma.

Vidare skriver statsrådet: "Det har under längre tid riktats rättslig kritik mot utformningen av det allmänna uppdraget." Hur ser den rättsliga kritiken ut? Vilka är det som har framfört kritiken, och vilka företrädar de?

Redan 2014 beställdes en rättsutredning i frågan från en välrenommerad advokatfirma. I den framgår det klart att det allmänna uppdraget står sig. Jägarförbundet får ett bidrag, och bidrag kan inte upphandlas. Dessutom är det ett bidrag som jägarna själva står för via det statliga jaktkortet.

Av de skrivelser som EU har lämnat ut verkat det som att regeringen har låtit EU-kommissionen tro att det är staten som har finansierat uppdraget. Det faktum att det enbart är jägarna själva som betalar till Viltvårdsfonden verkar inte har blivit förklarat för kommissionen. Trots det har kommissionen valt att lägga ned fallet.

Fru talman! EU-kommissionen har inte på eget bevåg startat ett ärende mot Sverige. En pilot är en konsekvens av att någon annan har gjort en anmälan, i detta fall en representant för Svenska Rovdjursföreningen.

EU-kommissionen har från första stund ställt sig kallsinnig till den anmälan som kommit in. I de skäl som anges till grund för att föreslå en nedläggning läser vi bland annat att detta inte har något gränsöverskridande intresse eller att man behöver en specifik lokal kunskap. Alltså är det inte ett ärende som EU ska lägga sig i.

Att Sverige skulle ha angett att en översyn ska göras nämns inte. Om kommissionen hade krävt en översyn hade man väl också krävt ett resultat.

Pilotärenden läggs inte ned innan de är klara, det vill säga att ändringar som kommissionen kräver ska vara genomförda och klara. Hade en förändring krävts hade ärendet stängts först när förändringen hade genomförts.

Det är uteslutet att kommissionen skulle hantera just Sverige anorlunda och just i denna fråga.

Anser ministern att vi ska lägga oss för alla piloter som kommer från EU?

Även om regeringen mottog en formell underrättelse i juni 2020 rekommenderar EU-kommissionen att piloten skulle läggas ned redan i februari. Det var då nästan ett år efter att regeringen hade haft sitt sista möte

med kommissionen. Hade regeringen inte någon information om detta före juni 2020?

Med anledning av detta kan man fundera på varför Jägareförbundet inte blev informerat tidigare. Det var ju så att regeringen fick besked i juni 2020. Finns det anteckningar, protokoll eller annan offentlig handling från de två möten som skett mellan kommissionen och regeringen som ministern kan lämna ut?

Anf. 81 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Jag tackar Kjell-Arne Ottosson för en mycket viktig interpellation.

Fru talman! Jag ska citera ett vallöfte från Socialdemokraternas partiledare Stefan Löfven. På en rak fråga om han avsåg att ändra det allmänna uppdraget svarade han klart och tydligt: ”Vi socialdemokrater anser att det allmänna uppdraget är ett bra och rimligt sätt att använda de pengar som jägarna själva bidrar med till Viltvårdsfonden genom de inbetalda avgifterna. Vi har inga planer på att ändra systemet.”

Det var ett tydligt och viktigt besked till Sveriges jägare avgivet att dåvarande och nuvarande partiledare statsminister Stefan Löfven.

Fru talman! Det kan ju finnas en och annan som gick och röstade på Socialdemokraterna för att man trodde på det vallöftet.

Tillit i ett samhälle är oerhört viktigt – tillit till institutionen Sveriges riksdag, tillit till Sveriges regering och tillit till de politiska partierna. Vad betyder det för tilliten i samhället att vi har en statsminister som inte gav ett korrekt svar? Lögn och ljug, skulle en del säga.

De argument som landsbygdsministern använder för att man skulle ändra det allmänna uppdraget måste rimligtvis statsministern i Sveriges regering ha känt till 2018.

Eller så är det så enkelt att man har gjort denna förändring för att man har låtit Miljöpartiet ha veto i ännu en fråga.

Vad hände när denna förändring kom? Miljöpartisterna jublade och talade om framgång i rovdjurspolitiken. Jag noterar att ledamoten för Miljöpartiet i miljö- och jordbruksutskottet skriver på sin Facebooksida: Tyvärr är detta bara en delseger då Jägareförbundet från och med 2022 kommer att få ett mer renodlat organisationsbidrag från regeringen. Däremot kommer inte Jägarnas Riksförbund med vision om att utrota vargarna från Sverige att få detta organisationsstöd. Det känns otroligt bra.

Hon skriver även: Detta är något som vi Miljöpartiet har drivit hårt för att förändra. Ofta har Socialdemokraterna satt klackarna i backen och vägrat, men nu äntligen har vi nått en överenskommelse.

Maria Gardfjell, också miljöpartist, utesluter inte att man ska gå ännu längre i enlighet med Miljöpartiets önskan.

Fru talman! Vad betyder det för tilliten i samhället när väljare går och röstar i tron att de kan lita på Sveriges statsminister? Sedan går det ungefär två år, och Miljöpartiet tvingar Socialdemokraterna att ändra sig. Vad betyder det för tilliten i samhället? Vad skapar det för känslor ute på landsbygden? Vad betyder det för jägarnas vilja att vara viltvårdare? Jag tycker att det är rimliga frågor att ställa sig.

Precis som vi har sagt i en annan interpellationsdebatt är Sveriges jägare Sveriges kanske främsta naturvårdare. Vi ska vara väldigt rädda om dem. Jag skulle vilja höra från landsbygdsministern vad det var som gjorde att den socialdemokratiskt ledda regeringen svek sitt löfte till väljarna.

(TREDJE VICE TALMANNEN: Jag får påminna om att interpellationsdebatterna handlar om att granska statsrådets tjänsteutövning.)

Anf. 82 JOHN WIDEGREN (M):

Fru talman! Tack, statsrådet för svaret!

Hela min fråga är: Vilket problem skulle lösas med detta? Jag förstår det inte. Vad var det för problem vi skulle lösa? Vad var det som inte fungerade bra innan med det allmänna uppdraget?

Kjell-Arne Ottosson från Kristdemokraterna lyfte upp att det inte var EU som sa ifrån om detta. I svaret sägs att det under en längre tid riktats rättslig kritik mot utformningen av det allmänna uppdraget. Vad var det för rättslig kritik? Vad är det som inte har fungerat? I svaret nämns också att det under åren har genomförts ett antal försök att anpassa det allmänna uppdraget. På vilket sätt då? Vilket problem skulle vi lösa? Det finns en hel del frågor här, och jag ser fram emot att få några fler svar, som vi inte fick i interpellationssvaret.

Jag ser stora bekymmer här. Det som har byggts upp under denna långa tid och som statsrådet lyfte fram, fru talman, är tilliten mellan det offentliga och det enskilda i och med jägarintresset. Man har byggt upp både en förvaltning av det vilda och eftersöksorganisationer som har fungerat för Sveriges vilt på ett bra sätt. Även om vi inte har sett det är jag orolig för att de kommer att bli lidande av beslutet. Jag är orolig att det leder till en ökande centralisering av jaktfrågorna. Vi har under en tid sagt att vi vill se precis tvärtom.

Moderaterna har drivit att landets viltförvaltningsdelegationer ska få mer att säga till om och att de ska få ta fler beslut. Nu känns det mer som att vi drar makten ifrån landet tillbaka till det offentliga och Naturvårdsverket. Finns det inte orosmoln eller bekymmer i detta? Jägarna brukar inte hysa den största respekt för eller några förhoppningar om Naturvårdsverket. Detta hör och läser man på flera ställen. Det gör också att man oroar sig över den ökande centraliseringen.

Fru talman! Det måste ha funnits en tanke med detta som nog inte har kommit fram på något sätt riktigt än. Jag skulle vilja höra statsrådet resonera och problematisera kring detta. Jag förstår inte, fru talman, vad detta skulle lösa.

Anf. 83 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Tack, Kjell-Arne Ottosson, för en oerhört viktig interpellation!

Viltvårdsfonden – det är dit pengarna går från alla statliga jaktkort som jägarna löser. Det är alltså jägarna som betalar de jaktkort som finansierar Viltvårdsfonden. Varför ska man betala jaktkort om man inte vet att pengarna går till rätt saker?

Vad är det som tar emot så mycket hos regeringen och som gör att man inte vill inrätta en viltvårdsmyndighet? För min del kan jag gärna byta tre

andra myndigheter mot den. Vi kanske kan lösa den problematiken, vem vet?

Nu ska Naturvårdsverket ta ansvar och ordna upphandling av trafikeftersök och viltövervakning. Min pappa har så länge jag minns hållit på med trafikeftersök. Han klev upp tidig morgon, i snöstorm och i solsken, han klev upp sent på natten, oavsett om det var julafton eller midsommarafton, han åkte långt och han åkte kort och han åkte med eller utan skoter. Det var antingen väg eller järnväg – allt för att snabbt minska djurets lidande. Jag är rädd att det här ska gå ut över djuren, fru talman – att vi inte får till en bra organisation för att snabbt kunna hantera skadade djur, som har för vana att krypa undan och gömma sig. Det krävs duktiga människor.

Vad var det som inte fungerade, frågade min kollega. Ja, vad var det som inte fungerade tidigare? Om man tar väldigt snabba, oförankrade beslut finns det, eller borde det åtminstone finnas, ett tydligt problem som man snabbt vill lösa. Vad var det som inte fungerade? Vad var det som var så brådslande att man tog detta beslut, totalt oförankrat? Vad är det man vill lösa? Vem är det som ministern och regeringen tror ska kliva upp mitt i natten och ge sig ut tidig morgon eller sen kväll, i snöstorm, i solsken, i regn eller när det är riktigt kallt? Hur ska man få det att bli på ett bättre sätt än vad det är i dag?

Det måste finnas ett väldigt bra svar på dessa frågor, men hittills har vi inte fått några bra svar. Därför upprepar jag den fråga som mina kollegor redan har ställt: Vad var det som var så brådslande att förbättra i denna fråga och som skulle göra det mycket bättre än vad det är i dag?

Anf. 84 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag vill börja med att särskilt tacka Kjell-Arne Ottosson för att han lyfter upp denna fråga. Det är en fråga där det förekommer många felaktiga bilder, inte minst i jaktmedier och på olika typer av sidor. Det är många missförstånd och, tror jag, också en bild av gamla förslag som har funnits och som blandas ihop med det nuvarande förslag som finns i dag. Därför tycker jag att det är angeläget och bra att vi får ha en debatt där vi kan säkerställa att vi diskuterar utifrån fakta.

Jag ska försöka börja beta av frågorna. Det är många som ställt frågor, och det kommer att bli en utmaning rent tidsmässigt att hinna med alla.

Jag ska börja med den första delen, som jag tycker är viktigast. Först av allt vill jag slå fast att beslutet inte har fattats utifrån att det finns något missnöje med hur Svenska Jägareförbundet har hanterat det allmänna uppdraget, tvärtom. Beslutet fattas för att säkerställa att Svenska Jägareförbundet och det allmänna uppdraget ska kunna leva också i en ny tid.

Det har påpekats i debatten att uppdraget tillkom 1938 och har funnits väldigt länge. Det är helt sant, och min ambition är att det ska fortsätta att leva väldigt länge. Men det behöver anpassas till gällande lagstiftning. Lagar ser inte ut i dag som de gjorde 1938.

Den lag som framför allt har lyfts upp som problematisk i sammanhanget, också över tid, är lagen om offentlig upphandling. Jag tror faktiskt att även Kjell-Arne Ottosson, som följer dessa frågor noga, är medveten om den kritik som finns från olika intressenter på detta område.

Vi kan börja med att konstatera att den första frågan i detta sammanhang handlade om dialogen med Svenska Jägareförbundet och på vilket sätt den skett. Jag har alltid dialog kontinuerligt med alla mina ansvariga

myndigheter, intresseorganisationer och näringar. I detta sammanhang kan jag konstatera att Svenska Jägareförbundet är en viktig organisation som vi har löpande dialog med inför en rad olika frågor, givetvis också i denna. Det ska inte förväxlas med en förhandling. Vi förhandlar självfallet inte med andra än andra politiska partier eller ibland med andra länder om olika saker, men vi har en dialog, och en inlyssnande sådan.

När vi har tittat på hur denna fråga ska hanteras utifrån en upphandlingsrättslig problematik har vi varit väldigt måna om att samtidigt lyssna in andra kritikområden som har funnits, inte minst utifrån jägarnas perspektiv. Det är frågor om underfinansiering. Man har haft samma bidrag i väldigt många år. Man har fått sina bidrag år för år. Man har tyckt att det har varit ett problem när det gäller att utveckla sin verksamhet.

Det är några exempel som vi nu lyfter in i detta sammanhang och säkerställer att vi också löser när vi nu tar ett grepp om detta.

Sedan görs det ett ifrågasättande kring EU-piloten. Här kan jag bara konstatera att jag inte delar Kjell-Arne Ottossons bild av hur EU normalt sett jobbar. Det gör inte heller tjänstemännen på olika departement. Det är då inte bara mitt departement utan många departement som under åren har varit inblandade i detta. Det är alldeles korrekt att det finns en enskild som har klagat. I det läget tittar EU på om man ska ta det vidare eller inte. Här gjorde man en rättslig analys och bestämde sig för att väcka ett pilotärende mot Sverige eftersom man ansåg att det fanns skäl för rättslig kritik.

Vi svarade på frågan 2016 och har sedan haft en löpande dialog. Detta pilotärende har levt i fyra år fram till 2020 då man ansåg sig nöjd med det svar som vi gav, givet att vi skulle se över detta för att säkerställa att rågången mellan bidrag och upphandling skulle ses över.

Anf. 85 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för delar av svaret. Det är många saker som man skulle kunna ta tag i här. Det allmänna uppdraget, eller jakt- och viltvårdsuppdraget som det egentligen heter numera, har uppdaterats efter 1938. Det är ingen lag som ligger kvar sedan dess. Mig veterligen har det i alla fall uppdaterats två gånger och då med riksdagsbeslut. Det har även ställts en del frågor om hur regeringen nu kan gå in och göra ändringar när det tidigare har krävts riksdagsbeslut.

Statsrådet påtalar att det har kommit rättslig kritik från flera aktörer. Jag har bara noterat en aktör när jag har letat, och det är den ena regeringspartnern – alltså Miljöpartiet.

EU lägger ned ett pilotärende när man är klar med det. Här säger Sverige: Vi ska se över detta. Sedan har EU inte en aning om vad denna översyn kommer att leda till. Innebär det att Sverige anser att det är bra som det är och inte gör någonting eller gå all in? Det vet inte EU-kommissionen när regeringen säger att detta ska ses över. Det är väldigt märkligt att EU helt plötsligt i detta fall skulle nöja sig med det.

Vi kan fundera på vad det är som gör att jakt- och viltvårdsuppdraget nu skulle bli bättre. Stora delar av uppdraget rycks bort. Man får mindre pengar, och då blir det helt plötsligt bättre.

Vi i Kristdemokraterna har i flera år motionerat om att uppdraget ska ges just i flera år för att det ska vara mer lätthanterligt och lättare att planera och att man ska få besked tidigare än sent på hösten inför det nya året.

Nu har regeringen lovat att det ska ges över längre tid. Men samtidigt drar man bort mycket av grunden. Vad är det som blir bättre av det?

Flera av kollegorna har varit inne på, inte minst Alexandra Anstrell, att det var nionde minut sker en viltolycka i Sverige. Vem är det som drar ut i alla väder under dygnets alla timmar för att förkorta djurets lidande? Jo, det är en eftersöksjägare. Det är en jägare som har mycket god kompetens på området och som dessutom lägger ned ofantligt många timmar och mycket pengar på att ha en bra eftersökshund. De gör samhället en tjänst 365 dagar om året.

På vilket sätt anser statsrådet att hon och regeringen nu har motiverat dessa vardagshjältar till att fortsätta med detta uppdrag som ska upphandlas av en myndighet som dessutom har ett oerhört lågt förtroende hos jägarkåren, inte minst på grund av den havererade rovdjurspolitiken?

Därefter ska jag gå över till det som kanske har retat upp folkrörelsen allra mest. Regeringen har alltså beslutat att delar av Svenska Jägarförbundets allmänna uppdrag ska upphandlas. Här är det då fråga om föreningar som är rakt kontraproduktiva mot det som jägarna står för. Men det är jägarna som betalar in pengarna till Viltvårdsfonden. Det är till exempel Naturskyddsföreningen som söker pengar för bevarandet av vitryggig hackspett, vilket man har gjort i flera år och fått tidigare. Det kan ifrågasättas. Jag har ingenting emot hackspett. Men varför i hela friden är det jägarna som ska betala för det?

Jaktkritikerna söker 4,7 miljoner kronor för att man ska argumentera mot löshunds jakt, ge ut en medlemstidning, få bort jakt med hagelvapen, snaror och fällor, besiktiga och godkänna jaktpass, granska och överklaga skyddsjakter, föra sälarnas talan – apropå tidigare debatt – och skydda bävrarnas habitat, granska myndigheter och vara med vid eftersök. Detta är helt barockt.

Kan ministern garantera att dessa föreningar inte får pengar ur Viltvårdsfonden?

Anf. 86 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! John Widegren ställde en enkel fråga till ministern: Vad är det som inte har fungerat? Varför har regeringen gjort om detta?

Som alla som lyssnar på denna debatt noterar svarar ministern inte på frågan.

Jag ska referera vad en ledamot i miljö- och jordbruksutskottet som har svarat på frågan har sagt. Ledamoten säger: Redovisningen har också varit dålig. Det har inte gått att läsa ut vad pengarna används till. Det är en mängd olika faktorer som gör att Miljöpartiet landat i detta beslut även om vi har en debatt inom partiet om framtida förslag. Vi är glada att förslaget är utvecklat i dialog mellan olika parter och har i allra högsta grad varit involverade i den här lösningen. Det är alltså något som Miljöpartiet står bakom.

Detta säger alltså ledamoten i miljö- och jordbruksutskottet.

Jag skulle vilja fråga ministern: Delar ministern kritiken mot Sveriges jägarkår som ledamoten, vice ordföranden i miljö- och jordbruksutskottet, framför i medierna?

Ministern måste titta in i kameran och säga till Sveriges 700 000 jägare vad hon har varit missnöjd med. Ulf Berg, tidigare riksdagskollega till mig, kliver upp klockan fyra på morgonen när han blir uppringd för att göra ett

eftersök. Vad är det som Ulf Berg och hans jaktkompisar har skött dåligt i Dalarna? Jag tycker att den frågan förtjänar ett svar. Och vad är det, som Kjell-Arne Ottosson tog upp här, som andra kan göra bättre med jägarnas pengar? Jag tycker att den frågan förtjänar ett svar. Av respekt för Sveriges 700 000 jägare bör ministern kunna tala om vad det är som har funkad dåligt. Vad är det Ulf Berg har gjort dåligt när han klev upp klockan fyra på morgonen? Det vill Sveriges 700 000 jägare ha svar på.

Prot. 2020/21:114
27 april

Svar på
interpellationer

Anf. 87 JOHN WIDEGREN (M):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svar. Jag förstår att det blir väldigt många frågor att hantera. Men jag tycker att vi ändå har en bra diskussion.

Frågan kvarstår såklart: Vilket problem ska detta lösa? Den frågan kommer jag att ha i mitt huvud under lång tid.

Men jag vill komma tillbaka lite grann till min oro över att det känns som att vi just nu centraliserar dessa frågor. Det tror jag är väldigt olyckligt. Det handlar om det som lyfts fram kring eftersöksjägare men också om att förtroendet är ganska lågt för detta statliga verk, Naturvårdsverket, i jägarkåren, och det blir inte bättre. Det är ganska många just nu, fru talman, som känner sig kallade att få ta del av Viltvårdsfondens pengar. Jag har också ställt en skriftlig fråga om just dessa pengar som statsrådet nog inte har hunnit svara på än. Men det kan vara intressant att få ett klargörande av det.

Från Moderaternas sida har vi drivit på om att vi skulle ha ett flerårigt uppdrag. Vi har också drivit på att vi vill ha en minskad centralisering av dessa frågor. Och vi har också ett tillkännagivande från 2015, tror jag, om en viltmyndighet. Vad jag förstår uttalade statsrådet i samband med att nyheten om den här förändringen kom att det i och med detta inte blir någon viltmyndighet. Är det vad som faktiskt gäller? Är beskedet till den svenska jägarkåren här i dag att det inte blir någon viltmyndighet?

Vilka problem ska det här lösa, och blir det någon viltmyndighet?

Anf. 88 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Inget hade man varit missnöjd med tidigare, och ändå gör man den här kraftiga förändringen.

Det som lyftes var att man behövde göra den här förändringen på grund av lagstiftning. Världsledande expertis har ändå sagt sedan ganska länge att det allmänna uppdraget inte kräver offentlig upphandling. Det är alltså inte bara någon svensk advokat som sagt det, utan det är världsledande expertis. LOU gäller vid köp av varor, tjänster eller byggtreprenader, alltså inte bidrag. Eller är det en större förändring på gång? Är det så att regeringen tänker att även andra bidrag ska upphandlas? Ska vi lyfta frågan till fotbollsklubben, ridklubben och fiskeklubben, eller vad är det vi har att vänta?

Socialdemokraterna har sagt att jaktkritiker inte ska kunna få medel ur den här fonden. Jag undrar hur ministern ska kunna säkerställa det – genom krav i upphandlingen, eller hur kan man vara så säker på att de inte ska kunna få det? Kjell-Arne Ottosson redovisade nämligen ganska många ansökningar som finns, varav en del säkert har blivit beviljade. Jag tänker att det måste vara oerhört tydligt att det ska bli bättre för djuren, inte sämre.

Vi pratade i en tidigare debatt i dag om incitament. Vilka incitament skapar det här för jägarna? Hur blir det bättre för djuren? Jag fick inget svar från ministern gällande en viltmyndighet, så jag tänkte upprepa just den frågan: Förutom att jag undrar hur detta blir bättre för djuren, när kan vi ha en viltmyndighet på plats?

Anf. 89 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Jag tackar interpellanten och övriga deltagare.

Vilka problem ska lösas? Ja, problemet som ska lösas är att vi behöver ha ett system som tål granskning och rättslig prövning. I det sammanhanget kan jag väl bara konstatera följande: Givet den EU-pilot som fanns var det utifrån den rättsliga bedömning som juristerna i Bryssel gjorde – och som sedermera våra jurister i Regeringskansliet, på flera olika departement, tittade på och valde att inte överpröva givet att de delade bedömningen – att delar av det allmänna uppdraget kunde anses utgöra betalning för en tjänst eller ett uppdrag. Det är de delarna som är definierade i det vi nu lägger ut på upphandling.

I det sammanhanget tycker jag att det kloka och smarta är att säkerställa att man fredar det allmänna uppdraget från fortsatt granskning eller rättslig prövning genom att se till att vi har ett system som är anpassat till svensk lag. Det är nämligen det vi talar om i det här sammanhanget. Vi har implementerat den här lagen. Det tycker jag är rimligt, och jag tycker att alla som inte har den åsikten behöver svara på hur man ska hantera det här långsiktigt och framgent.

Sedan kan jag väl också konstatera att det även i den här debatten förekommer massvis med felaktiga påståenden. Vi gör det här för att säkerställa att vi fredar det allmänna uppdraget. Vi gör det för att ge Jägareförbundet de bästa möjligheterna att utveckla sitt uppdrag – inte bara fortsätta det utan faktiskt utveckla det. Vi gör det genom att, som flera debattörer här säger att de har velat men inte lyckats göra, säkerställa att förbundet nu får en unik särställning som den enda organisationen som får direktbidrag från regeringen via ett flerårigt organisationsbidrag.

Sedan organiserar vi resterande medel. Vi gör det utifrån några viktiga principer. Den viktigaste principen är att medlen i Viltvårdsfonden ska delas ut för verksamhet i enlighet med jaktlagens definitioner. Det är så vi säkerställer att detta går till sådant som är i enlighet med viltvård och viltförvaltning och enligt de definitioner vi har för detta i lag. Vi säkerställer också att man bara kan söka bidraget om man är en rikstäckande organisation som har funnits i fem år, tror jag att det är, och så vidare. Vi försöker alltså verkligen skapa en rimlig och vettig struktur för det här arbetet.

Vi har också varit väldigt måna om att titta över exempelvis finansieringen. Fonden har varit underfinansierad väldigt länge. Sammantaget ökar vi därför också jaktkortsavgiften från 300 till 400 kronor, vilket man kunde ha trott skulle leda till en stor diskussion. Det har det inte gjort – främst, tror jag, för att detta inte handlar om pengar utan om andra saker. Men det innebär också att vi skapar förutsättningar för att kunna utveckla det här långsiktigt.

En annan viktig grundläggande princip som jag är lite glad att John Widegren lyfte upp i sammanhanget är den om centralisering. Det försigår nämligen också diskussioner i debatten om att detta innebär en centralisering. Det vill jag direkt dementera. En grundläggande princip i sam-

manhanget, som är jätteviktig, är principen om lokal och regional förvaltning – att beslut ska fattas så nära dem som berörs som möjligt. Vi har aktivt över tid jobbat fram system för detta, där viltdelegationerna är jätteviktiga och centrala. Det finns inga planer på en centralisering.

Jag vill i det här sammanhanget också vara tydlig med att jag är mest mån om att detta blir bra, inte att det går snabbt. Det ställs ju också frågor om varför det är så bråttom – jag tror att det var Alexandra Anstrell som frågade det – och jag vill påstå att det inte är bråttom. Detta är i stället frågor som har levt över lång tid och som vi nu landar ned. Vi gör det i bästa dialog och öppenhet och är beredda att rigga för detta på ett bra sätt.

Anf. 90 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Fru talman! Jag noterar att jag inte fick något svar på min fråga om information till förbundet när det gäller den nedlagda piloten, det vill säga varför den informationen inte kom dit omgående.

Statsrådet säger att systemet ska tåla granskning och rättslig prövning. Det är ju så att jurister i EU-kommissionen säger precis motsatsen till det statsrådet står här i talarstolen och säger. Vem ska man då tro på? Och piloten lades faktiskt ned innan regeringen hade berättat för EU hur man skulle lösa frågan. Det kvarstår. Ska Naturskyddsföreningens bidrag upphandlas på samma vis, eller andra föreningar som jobbar mot jakt?

Viltmyndigheten är det flera som har varit inne på. Statsrådet var tydlig med att det inte blir någon viltmyndighet nu när man har gjort så här. Där går man alltså emot beslutet från Sveriges riksdag.

Jag ska citera statsrådets företrädare på posten: ”Det är inte EU som är bekymret. Det är Miljöpartiet som hela tiden drivit på i frågan, i alla fall under den tid jag var minister. Allmänna uppdraget har i stora delar fungerat bra. Det är jägarnas pengar som nu andra organisationer vill ha del av.” Detta sa alltså tidigare landsbygdsminister Sven-Erik Bucht. Som vi hörde tidigare kallar också medlemmar i Miljöpartiet detta en förhandlingsseger.

Det känns, fru talman, som att det är någonting som inte stämmer. Det hade varit väldigt intressant att verkligen få gå till botten med detta.

Anf. 91 Statsrådet JENNIE NILSSON (S):

Fru talman! Låt mig återigen vara tydlig mot Kjell-Arne Ottosson: EU stänger en pilot när de är nöjda med svaret. I det här fallet var de nöjda med att vi hade uppgett att vi skulle se till att hantera den upphandlingsrättsliga kritiken, och det har vi gjort.

Det är också så att vi har försökt säkerställa att vi fredar det allmänna uppdraget, som är viktigt för Sverige och svensk viltförvaltning. Vi har försökt göra det genom att hitta en smart konstruktion där vi hanterar systemen och ser till att de klarar en rättslig prövning, samtidigt som vi är tydliga med vad pengarna ska användas till – alltså ett syfte i enlighet med jaktlagens definitioner.

Jag kan konstatera att det finns olika sätt att hantera kritik. I debatten här och nu försöker man att låtsas som att detta skulle vara ny kritik. Det är inte sant – kritiken har levt över lång tid. Jag tror att det ända sedan slutet av 90-talet har funnits utredningar och annat som har ifrågasatt och kritiserat, och det har gjorts olika analyser av det här.

När det finns kritik, som dessutom både EU-juristerna och våra egna jurister bedömer är skälig, kan man ju välja olika sätt att förhålla sig till den. Det som pågår nu är ju ett krypskytte mot det allmänna uppdraget. Det är klart: Man kan ducka, huka sig och hoppas att ingenting träffar. Man kan också försöka att hitta ett sätt att ta bort den skarpa ammunitionen. Detta är ett sätt att ta bort den skarpa ammunitionen och freda uppdraget.

Jag tycker faktiskt att vi här gemensamt åtminstone har ansvaret att säkerställa att vi diskuterar utifrån de fakta som finns, att vi lyssnar på det som är både sagt och nedskrivet och att vi gemensamt säkerställer att vi får en bra och fungerande viltförvaltning också framgent. Min bild är att vi har total samsyn om att det är detta vi vill ha.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 19 Svar på interpellation 2020/21:649 om utsläppsgränser i EU:s taxonomi

Anf. 92 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP):

Fru talman! Joar Forssell har frågat mig vad regeringen har gjort för att förmå kommissionen att sänka de utsläppsgränser för koldioxid som finns med i utkastet till delegerad akt för taxonomin. Han har vidare frågat mig om jag anser att utsläppsgränserna är hållbara och i linje med unionens klimatmål för 2030 och 2050 samt, om inte, vilka utsläppsgränser som enligt regeringen skulle kunna anses hållbara. Joar Forssell har också frågat mig om regeringen kommer att stödja den delegerade akten i rådet om utsläppsgränserna finns kvar i slutversionen av dokumentet.

Det krävs ett konstruktivt, hållbart och verkningsfullt miljö- och klimatarbete för att vi ska nå de utsläppsmål vi enats om på global, europeisk och nationell nivå. Regeringen verkar för att taxonomin ska baseras på en vetenskaplig bedömning och återspegla måluppfyllelse av EU:s hållbarhetsmål. Regeringen eftersträvar även teknikneutralitet.

Joar Forssell hänvisar till två olika utsläppsgränser i taxonomin som har olika funktion och som är fastställda i relation till två olika miljömål: begränsning av klimatförändringarna och anpassning till klimatförändringarna. Det är viktigt att tydliggöra skillnaden mellan de två gränsvärdena.

Utsläppsgränsen om 100 gram koldioxidekvivalenter per kilowattimme används för att bedöma om en viss ekonomisk verksamhet ska anses bidra väsentligt till målet om begränsning av klimatförändringarna. Gränsvärdet överensstämmer med det gränsvärde som EU-kommissionens tekniska expertgrupp för hållbar finansiering, TEG, föreslog. Gränsvärdet ska ses över regelbundet och justeras nedåt för att överensstämja med de scenarier som krävs för att nå nettonollutsläpp 2050. Regeringen har inte verkat för någon annan gräns för det startvärde som sedan successivt ska sänkas. Däremot har regeringen motarbetat högre gränsvärden, exempelvis för naturgas.

Utsläppsgränsen om 270 gram koldioxidekvivalenter per kilowattimme är ett så kallat icke-skada-kriterium, som används för att säkerställa att en verksamhet som enligt taxonomin anses bidra väsentligt till målet

om anpassning till klimatförändringarna inte samtidigt orsakar betydande skada för målet om begränsning av klimatförändringarna. Även i det här fallet är gränsvärdet i nivå med TEG:s förslag och ska ses över och justeras regelbundet. Regeringen har inte verkat för något annat gränsvärde.

Som så mycket annat inom EU kommer taxonomin i slutändan att bli en kompromiss. Taxonomin omfattar en mycket stor mängd verksamheter för vilka det inte enbart sätts kriterier avseende klimatmålen utan också icke-skada-kriterier för att säkerställa att verksamheten inte orsakar betydande skada för något av de andra miljömålen i taxonomin. För varje kriterium finns det olika synpunkter, men frågan vi kommer att ställa oss är om detta sammantaget är ett steg i rätt riktning. Regeringens ståndpunkt kommer alltså att baseras på en sammanvägd bedömning, och dialog om detta kommer att ske i riksdagen.

Anf. 93 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Det är roligt att se statsrådet i denna kammare. Vi är gamla kollegor från Stadshuset, och det gläder mig att vi kommer att få debattera taxonomin och annat framöver.

Jag blir ändå lite oroad över regeringens svar. Det är ju helt korrekt att taxonomin behöver ses som en helhet, och det är naturligtvis så att man måste förhålla sig till taxonomin som helhet utifrån om det blir bättre än status quo – alltså utifrån om det blir bättre eller sämre än i dag med taxonomin. Blir det bättre bör man väl vara för taxonomin som helhet; det är rimligt. Min fråga handlar ju dock om hur regeringen har agerat och förhållit sig till de delar i taxonomin som jag tar upp i min fråga snarare än om taxonomin som helhet och som slutprodukt.

Fru talman! Vi liberaler har inte motsatt oss att det finns två olika gränsvärden – tvärtom har vi också tyckt att det är rimligt. Vi har pratat om att den högre gränsen borde vara 100 gram och den lägre gränsen 50 gram; detta är det krav som har kommit från Liberalernas håll. Det har ju inte offentliggjorts vad slutresultatet blir, men utifrån de frågor och svar som finns på kommissionens hemsida förutsätter jag att gränsvärdena kommer att vara kvar som de var när jag ställde den här interpellationen.

I nuläget är den högre gränsen 270 gram i stället för vårt förslag om 100 gram, och den lägre gränsen är 100 gram i stället för vårt förslag om 50 gram. När det gäller den högre gränsen om 270 gram, där vi i stället skulle vilja ha 100 gram, fru talman, delar jag inte statsrådets uppfattning att detta är en gräns som har satts utifrån EU:s mål. Snarare är detta en gräns som är satt utifrån vad genomsnittet för utsläpp från EU:s elproduktion var häromåret, då det var 262 gram. Därför har man satt den. Denna gräns säkerställer alltså att EU:s energiproduktion inte kommer att släppa ut mer snarare än att utsläppen kommer att minska.

Problemet med denna hållning och med att nöja sig med detta och kalla det för ett icke-skada-kriterium, fru talman, är ju att hela skälet till att vi har en klimatpolitik är att vår nuvarande energiproduktion, till exempel, släpper ut alldeles för mycket, vilket leder till klimatförändringar. Om vi häromåret hade ett genomsnitt för vår elproduktion som låg på 262 gram är det uppenbart så att det inte kan anses vara hållbart att släppa ut 270 gram; det säger sig självt. Om det inte fanns ett klimatproblem hade både jag och statsrådet kunnat gå hem – då hade vi kunnat lägga ned klimat-

Prot. 2020/21:114
27 april

Svar på
interpellationer

politiken. Det finns ett problem med klimatförändringar, och detta beror på utsläpp. De behöver sänkas och elimineras.

Fru talman! Om man tittar på de mål och gränsvärden som vi debatterar här i dag ser man att det med de gränser som det ser ut att bli i taxonomin blir omöjligt att uppnå nettonollutsläpp 2050. Det blir definitivt omöjligt att uppnå nettonegativa utsläpp, som vi ju också absolut behöver. Statsrådet säger att detta är en grundnivå och att man kommer att justera ned det framöver, men jag tycker ändå att frågan om huruvida statsrådet och regeringen är nöjda med den här nivån kvarstår.

Fru talman! Mot bakgrund av det som jag har anfört här, som svar i talarstolen, vill jag också fråga om det verkligen stämmer att regeringen inte har försökt att få de här gränsvärdena att bli lägre än vad de nu tycks bli.

Anf. 94 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP):

Fru talman! Jag vill börja med att säga tack till riksdagsledamoten för de vänliga orden. Jag delar nöjet att få stå och debattera i den här kammaren.

Det finns ju två delar här. Jag hade kunnat förstå att det hade gått att känna upprördhet om gränsen på 270 gram hade handlat om energiproduktionen – om man skulle kunna släppa ut 270 gram och ändå kallas grön. Men så är det ju inte, utan den gränsen handlar om klimatanpassningsmålet.

Om du vill genomföra klimatanpassningsåtgärder i en verksamhet, till exempel ett aluminiumsmältverk som behöver en skyddsvall för att inte drabbas av översvämningar, ska du inte få kalla klimatanpassningsåtgärderna gröna hur som helst. Du ska inte kunna säga att alla klimatanpassningsåtgärder är gröna, punkt. Här har kommissionen i sin delegerade akt sagt att den verksamhet som ska skyddas, till exempel ett aluminiumsmältverk, inte får släppa ut mer än 270 gram. Annars kommer inte klimatanpassningsåtgärden att klassas som grön.

Jag tycker att det är rimligt att inte alla klimatanpassningsåtgärder ska få kallas för gröna, utan man måste ta i beaktande hur de påverkar det andra målet som handlar om att begränsa klimatförändringarna. Om de verksamheter som vill begränsa klimatförändringarna ska få kallas för gröna enligt det målet, som är ett annat mål, får man inte släppa ut mer än 100 gram, punkt. Det är också den bedömning som expertgruppen inom EU har gjort av vad som krävs för att uppnå EU:s egna klimatmål. Kommissionen bedömer också att det är 1–5 procent av företagsaktiviteter och investeringsportföljer som kommer att klassas som gröna. Den här gränsen är alltså inget frikort för att få kallas för hållbar, tvärtom.

Det är en akut klimatkris som vi befinner oss i. Jag tror att vi är många som känner en stor oro inför framtiden, inte bara för framtida generationer, våra barn som lever och växer upp här utan också för vår egen framtid, för klimatförändringarna sker här och nu, precis nu. De slår oerhört hårt mot människors livsvillkor, och det kommer bara att förvärras om vi inte vänder utvecklingen.

Då krävs det också att vi gör andra saker. Nu pratar vi om de verksamheter som klassas som hållbara. Vi behöver också prata om de verksamheter som släpper ut och förstör rejält för klimatet. En av de saker som vi har gjort från svensk sida är att vi har drivit igenom höjda priser på ut-

släppsätter inom EU, som är, skulle jag säga, en av de absolut viktigaste klimatåtgärderna under förra mandatperioden och som jag som svensk är väldigt stolt över – inte minst Isabella Lövin drev på i detta arbete. Det innebär att vi nu ser att kolkraftverk stänger ned runt om i Europa. Vi måste också jobba med de delar som handlar om att det faktiskt ska kosta att förstöra för allas vår framtid.

Prot. 2020/21:114
27 april

Svar på
interpellationer

Anf. 95 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Jag vill börja med att säga att jag är glad över att statsrådet inte bara är engagerad i att begränsa klimatförändringarna utan också i det som handlar om att anpassa oss till de klimatförändringar som trots allt kommer att ske. Det är faktiskt otroligt viktigt också för Stockholmsregionen och Stockholms stad för den delen.

Fru talman! Jag måste ändå hålla mig kvar vid att de gränser som föreslås är om inte godtyckligt satta så satta utifrån ett scenario som inte är hållbart. De är helt enkelt för höga.

Nu pratar statsrådet om den typen av åtgärder som handlar om klimatanpassning. Det högre gränsvärdet handlar också om till exempel produktion av olika ämnen, kemikalier, alltså vilken el man använder i produktionen. Vi kommer inte att kunna ha en produktion med den här typen av höga utsläppsnivåer om vi ska nå EU:s klimatomål.

Det är klart att det också finns andra mål, och det är jag mycket väl medveten om. Det är av det skälet, fru talman, som även Liberalerna är öppna för att ha mer än en nivå, i det här fallet två nivåer, på våra olika utsläpp. Vi har föreslagit 100 respektive 50 gram, och regeringen är här i dag väldigt tydlig med att man tycker att det är bra med 270 respektive 100 gram. Jag hoppas att statsrådet kan hålla med om att det vore bättre med ett tuffare mål, helt enkelt för att det krävs tuffare åtgärder och tuffare mål för att stoppa klimatförändringarna.

Den viktigaste åtgärden för att klara av klimatanpassningen är ju att se till att det inte sker särskilt stora förändringar från början.

De verksamheter som skulle släppa ut den här typen av ändå höga nivåer kommer onekligen att bidra till klimatförändringarna, eftersom man släpper ut mycket koldioxid helt enkelt. Det riskerar i sin tur att öka klimatförändringarna om man släpper ut en massa koldioxid när man producerar energi eller el när man bygger saker eller vad det nu kan vara för anpassningar man gör. Statsrådet hade flera exempel på detta. Det är klart att den typen av utsläppsnivåer inte är hållbara.

Vi ska inte fastna i diskussionen om huruvida vi ska ha olika nivåer, för det verkar, fru talman, som att jag, statsrådet, Liberalerna och Miljöpartiet är överens om att vi ska ha olika nivåer. Vi är inte helt överens om historieskrivningen om varför nivåerna har hamnat här. Jag menar att nivån 270 gram handlar om att man häromåret hade en nivå på 262 gram och att det är därför som man har landat där. Det handlar helt enkelt om att man har utgått från nuläget och sedan tänker sig att man ska justera nedåt. Men vi anser att man behöver ha en press nedåt redan från början när man sätter det här målet.

Men om vi inte fastnar i huruvida vi ska ha olika nivåer på målet, för där är vi överens, fru talman, skulle jag ändå vilja höra statsrådets resonemang om varför man inte har valt och velat driva ett tuffare mål. Det är väl ändå bättre ur klimatförändringssynpunkt att släppa ut mindre än att släppa

ut mer. Varför skulle man då inte enligt statsrådet kunna ha ett mål på 100 respektive 50 gram för att få kalla det för hållbart enligt EU:s taxonomi?

Anf. 96 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP):

Fru talman! Vi vill ha *en* gräns när det gäller energiproduktionen, och den är ju 100 gram. Där finns gränsen när det gäller klimatmålet i taxonomin, som handlar om begränsning av klimatförändringarna. Ska du få kalla din energiproduktion för grön ska du klara gränsen på 100 gram. Det är den gräns som EU:s expertgrupp har lagt fast för att vi ska kunna nå klimatneutralitet 2050 i EU. Och det är förstås helt orimligt att sätta en gräns där vi inte når vårt eget klimatmål. Man måste ju tycka att det är en fullständig självklarhet att en sådan gräns måste sättas.

Sedan har vi en annan gräns som rör ett annat mål. Det handlar om klimatanpassningsåtgärderna, men det är ju någonting annat. Ska du göra en klimatanpassningsåtgärd kan du inte göra det hur som helst. Vill du skydda en verksamhet som släpper ut mer än 270 gram kommer inte din klimatanpassningsåtgärd att få kallas för grön, punkt.

När det gäller att begränsa klimatförändringarna och minska utsläppen är det gränsen 100 gram som gäller. Det är det som EU-kommissionen har lagt fast i sitt beslut.

Jag tror att det är oerhört viktigt nu att jobba med att se över det som hela taxonomin handlar om, vad det är som är hållbart och hur vi ska definiera det. Det är en oerhört svår fråga. Det är många diskussioner både här i vårt eget land och också mellan länder om en väldigt svår fråga för EU-kommissionen att landa i. Men de har nu tagit sitt beslut.

Men om man får en taxonomi på plats tror jag att den kan bli ett oerhört viktigt verktyg i den gröna omställningen. Tanken är att styra investeringar till hållbara verksamheter och att kontinuerligt se över taxonomin och se om vi behöver göra skärpningar.

Vi har precis tagit emot beslutet från EU-kommissionen. Vi kommer att behöva analysera det och komma fram till hur vi ska se på detta. Jag gör också antagandet att jag kommer att bli kallad till riksdagen för att diskutera de här frågorna. Det är oerhört viktiga frågor för många partier, och det är förstås viktigt att ha en diskussion kring dem. Det arbete som vi just nu har framför oss är att bedöma beslutet som EU-kommissionen har fattat som helhet.

Men vi kan också lyfta blicken generellt när det gäller kampen mot klimatkrisen, som vi befinner oss i. Då är det väldigt tydligt att vi inte gör tillräckligt.

Sverige lyfts inte sällan fram som främst i världen när det gäller arbetet mot klimatkrisen. Men inte heller vi gör tillräckligt. Vi måste göra mer i denna kamp. Vi måste fortsätta att få ned utsläppen. Vi måste också jobba globalt, och vi måste jobba inom EU, för vi kan inte lösa denna kris om inte alla hjälps åt.

Vi behöver alltså ta ansvar i vårt eget land. Vi behöver ta ansvar inom EU. Vi behöver ta ansvar globalt. Och vi måste göra mycket mer.

Anf. 97 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Jag instämmer i mycket av det som statsrådet säger. Det finns egentligen ingen konfliktlinje mellan Liberalerna och Miljöpartiet när det gäller i vilken omfattning man tycker att klimatförändringarna är

ett problem, inte heller när det gäller vilken ambitionsnivå man vill ha. Det är tvärtom, fru talman. Det är inte sällan som Liberalerna jagar Miljöpartiet, och hade rollerna varit omvända hade det säkert varit tvärtom. Vi båda har en väldigt aktiv och ambitiös klimatagenda.

I det här fallet verkar det dock vara så att Miljöpartiet och statsrådet – och delvis den person som hade statsrådsposten tidigare – har låtit frågan om taxonomi lite grann rinna mellan fingrarna. För om man ser till helheten finns det mycket att kritisera. Där instämmer jag, fru talman, i statsrådets resonemang. Man måste nu se om helheten blir bättre eller sämre än utgångsläget, men det är klart att det fortfarande finns mycket att kritisera.

Sedan gäller det målen. Det finns som sagt ingen konfliktlinje i fråga om huruvida vi ska ha två olika mål. Där är vi eniga. Den konfliktlinje som finns handlar om att vi från Liberalernas sida tycker att det höga kriteriet för vad som ska anses hållbart ska vara 100 i stället för 270 och att det låga ska vara 50 i stället för 100.

Fru talman! Jag hade önskat att statsrådet och Miljöpartiet, som har en hög svansföring och en hög profil i dessa frågor, faktiskt drev på för tuffare mål och tuffare kriterier. Det är klart att det är bra med ett kriterium som är 100 än inget kriterium alls. Där är vi eniga. Vi måste styra om våra investeringar till mer klimatsmarta investeringar. Men det hade varit ännu bättre med ett kriterium om 50 gram i stället för 100 gram på den låga nivån. Det måste väl ändå statsrådet kunna hålla med mig om?

Anf. 98 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP):

Fru talman! Det är klart att vi vill se tuffa klimatmål och att verksamheter ska vilja sträva efter att bli hållbara. Där tänker jag också att vi successivt kommer att skärpa kraven. Det är mitt antagande om vad som kommer att hända framöver. Men självklart ska vi ha tuffa klimatkrav.

Tanken med taxonomin är också att detta ska stimulera verksamheter så att de hela tiden jobbar aktivt med att sänka sina utsläpp. Uppfattningen är att 1–5 procent kommer att klassas som gröna med det här, så det kommer att vara en ganska tuff situation att klassas som grön. Men självklart ska man hela tiden driva på för att energiproduktionen ska sänka sina utsläpp ännu mer. Det är helt centralt. Det delar jag fullständigt.

Det jag också tycker har varit en väldigt viktig fråga är naturgasen. Den här gränsen innebär att naturgasen inte skulle kunna klassas som hållbar. Den har också lyfts ur den delegerade akten. Den har funnits med i tidigare utkast hos kommissionen, och sedan har den i slutändan lyfts ur. Jag vet att detta är något som vi båda två verkligen delar och ser positivt på. Det skulle förstås vara helt förödande för taxonomins trovärdighet om fossil energi skulle klassas som hållbar.

Om taxonomin kommer på plats tror jag att den i framtiden kommer att kunna spela en väldigt viktig roll för omställningen. Men det är självklart att vi som kämpar för att hela tiden ställa hårdare klimatkrav kommer att behöva fortsätta driva den kampen. Det är också väldigt tydligt att vi som tror på att vi behöver göra mer har ganska starka krafter emot oss.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 20 Svar på interpellation 2020/21:641 om identitetspolitisk diskriminering

Anf. 99 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP):

Fru talman! Markus Wiechel har frågat mig på vilka omständigheter och fakta jag baserar mitt uttalande att vita, inrikes födda kvinnor ska flytta på sig till förmån för utlandsfödda kvinnor och om jag mot bakgrund av mitt uttalande har för avsikt att utgå från exempelvis hudfärg eller ursprung vid tillsättandet av olika poster i samhället.

Arbetet med att förebygga och motverka rasism och polarisering i samhället är viktigt. Det skapar förutsättningar för ett solidariskt och sammanhållet Sverige. Diskriminering på grund av bland annat kön eller etnisk tillhörighet är förbjuden enligt diskrimineringslagen. Skyddet gäller bland annat arbetslivet och vid rekrytering.

Det jämställdhetspolitiska målet är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Det är då självklart alla kvinnor som åsyftas. Kvinnors deltagande på arbetsmarknaden är dock lägre än mäns, och arbetsmarknaden är starkt könsuppdelad. Regeringen har tillsatt en kommission för jämställda livsinkomster som bland annat har i uppdrag att lämna förslag på åtgärder som bidrar till en jämställd fördelning av det offentliga stödåtgärder till kvinnor och män samt jämställda arbetsplatser.

Jag tycker inte att tillsättandet av olika poster i samhället ska utgå från etnicitet och har inte heller uttalat någon sådan avsikt. Alla förvaltningsmyndigheter och andra som fullgör offentliga förvaltningsuppgifter ska enligt regeringsformen i sin verksamhet beakta allas likhet inför lagen och iakttä saktighet och opartiskhet. Vid beslut om statlig anställning ska avseende fästas enbart vid sakliga grunder, såsom förtjänst och skicklighet.

Anf. 100 MARKUS WIECHEL (SD):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret! Skälet till att denna interpellation över huvud taget skrevs och till den här debatten är naturligtvis att det är ganska många, undertecknad inkluderad, som med rätta, skulle jag vilja påstå, blev ganska upprörda när de hörde uttalandet från statsrådet.

Statsrådet har alltså sagt: Ska utlandsfödda kvinnor få makt kommer vita inrikes födda kvinnor att behöva flytta på sig.

Jag har försökt analysera uttalandet och se vad det egentligen är statsrådet vill komma med.

Tyvärr har jag sett en hel del identitetspolitiska tendenser i det svenska samhället, där man alltmer utgår från saker som en enskild individ inte kan påverka, exempelvis vilken hudfärg man föds med och så vidare. Detta är något som oroar mig, inte minst med tanke på att jag har sett vad det leder till.

Fru talman! Jag har själv till stor del vuxit upp i USA, ett land där den här typen av tendenser är ganska vanligt förekommande. Det är ingenting vackert. Det är ingenting som främjar arbetet mot rasism, segregation eller utanförskap. Det är ingenting som vi skulle vilja ha här i Sverige. Det här leder bara till mer segregation, mer rasism och större problem. Det är därför som jag tycker att denna fråga är väl värd att lyfta.

Vi kan då titta på det här uttalandet. Jag kan konstatera att statsrådet ser detta som någon form av nollsummespel. Är det så att några ska ha makt måste några andra flytta på sig. Det kan helt enkelt inte vara så att alla har det någorlunda bra eller att alla kan leva sida vid sida i harmoni. Statsrådet får såklart rätta mig om jag har fel, men jag kan inte tolka det på något annat sätt.

Sedan säger hon dessutom att vita inrikes födda kvinnor ska flytta på sig. Ursäkta, fru talman, men vad har hudfärg att göra med någonting över huvud taget? Det spelar väl ingen roll vilken hudfärg en person har för om den personen ska ha en viss position eller inte – i det här fallet makt?

Detta talar ju direkt emot det som statsrådet kom med i interpellationssvaret: Arbetet med att förebygga och motverka rasism och polarisering i samhället är viktigt.

Uttalandet motverkar ju inte rasism eller polarisering. Tvärtom är det näst intill rasism, och det polariserar definitivt.

Fru talman! Jag skulle därför gärna vilja ha ett tydligare svar från statsrådet. Vad menar hon egentligen med att vita inrikes födda kvinnor ska flytta på sig?

Anf. 101 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP):

Fru talman! Då ska jag göra saken väldigt enkel och väldigt tydlig, precis som jag har svarat ledamotens kollegor vid tidigare tillfällen.

Varken jag eller regeringen har föreslagit eller kommer att föreslå någon som helst kvotering, diskriminering på grund av etnisk härkomst eller att poster i samhället ska tillsättas med etnicitet som grund. Punkt.

Enligt regeringsformen ska vid beslut om statliga anställningar avseende fästas endast vid sakliga grunder såsom förtjänst och skicklighet. Förvaltningsmyndigheterna ska i sin verksamhet, däribland anställningsärenden, beakta allas likhet inför lagen samt iaktta saklighet och opartiskhet.

Jag har inte på något sätt gett uttryck för att jag eller regeringen skulle ha någon som helst ambition att ändra på det här.

De problem jag tar upp handlar däremot om diskriminering. Det handlar om skillnader i livsmöjligheter. Det handlar om att vissa kvinnor har sämre förutsättningar att fullt ut ta del av sina demokratiska rättigheter. Det handlar om att vi i Sverige har en strukturell rasism, baserad på hudfärg, som drabbar enskilda personer.

Jag och regeringen kommer att arbeta outtröttligt mot rasism och för kvinnors och mäns lika möjligheter och rättigheter. Ingenting jag eller regeringen har sagt kan, bör eller ska tolkas på något annat sätt.

Anf. 102 MARKUS WIECHEL (SD):

Fru talman! Jag hör vad statsrådet säger här, men det går fortfarande inte ihop med det uttalande som är grunden till den här interpellationen och till den debatt som förs.

Det är klart och tydligt: Ska utlandsfödda kvinnor få makt kommer vita inrikes födda kvinnor att behöva flytta på sig. Jag tycker inte att det går att förklara det uttalandet som något annat än att man menar att vissa kvinnor, baserat på hur de ser ut, ska behöva flytta på sig. Det går inte ihop med det svar som statsrådet ger här, och jag förstår inte att man inte bara kan säga nej, jag uttalade mig fel.

Det skulle vara enkelt att göra, men det värsta av allt, fru talman, är ju att statsrådet står fast vid uttalandet och sedan hävdar att man står för någonting helt annat. Det här handlar om vissas hudfärg. Därför tycker jag inte att svaret är tillräckligt, fru talman.

Anf. 103 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP):

Fru talman! En sak vill jag återigen vara väldigt tydlig med: De jämställdhetspolitiska målen omfattar alla kvinnor och alla män. Regeringen arbetar för jämställdhet mellan alla kvinnor och alla män.

Men en människas möjligheter i livet påverkas inte bara av kön. Möjligheterna kan också påverkas av en persons ekonomiska situation, om man är född i Sverige eller utomlands, ens etnicitet, ålder och funktionsvariation och annat som faller inom ramen för diskrimineringsgrunderna.

I arbetet med jämställdhet behöver vi ta hänsyn till hur alla dessa kategorier samverkar med varandra. Det är bara på det sättet som vi på allvar kan förstå hur ojämlikhet och ojämställdhet skapar olika förutsättningar för grupper och individer. Det är bara på det sättet som vi kan motverka diskriminering mot grupper som möter särskild utsatthet.

Det här är, eller borde vara, en självklarhet, och det innebär inte att vi slutar att arbeta för jämställdhet mellan alla kvinnor och män.

Det är också så att om fler ska kunna använda sina demokratiska rättigheter och om fler ska kunna göra sin röst hörd på det sätt som hela vårt demokratiska system bygger på kommer fler individer som tillhör grupper som i dag är underrepresenterade att på olika sätt också ta större utrymme i olika rum, vilket ju är både önskvärt och syftet med att ha en allmän och lika rösträtt.

För att ingen i fortsättningen ska missuppfatta eller förvränga vill jag avsluta med att återigen understryka: Nej – varken jag eller regeringen vill införa kvotering. Nej – varken jag eller regeringen vill diskriminera någon. Nej – inga poster i samhället ska tillsättas efter etnicitet. Jag har aldrig gett uttryck för att det borde vara så.

Ja – regeringen kommer att fortsätta att styra mot de jämställdhetspolitiska målen så att alla kvinnor och alla män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv oavsett sin bakgrund.

Jag skulle däremot vilja ta tillfället i akt, fru talman, och fråga, mot bakgrund av ledamotens fråga, hur han försvarar den skuggbudget som hans parti har lagt fram, där barns ekonomiska möjligheter kommer att styras av vilken etnicitet de har. Hur försvarar ledamoten den diskriminering som det skulle innebära att barn med uppehållstillstånd som lever här och som har gått hela sin skoltid i det här landet skulle få mindre pengar än andra barn enbart baserat på var deras föräldrar är födda? Det tycker jag är en fråga som vi kan passa på att ta upp i den här debatten.

Anf. 104 MARKUS WIECHEL (SD):

Fru talman! Jag kan börja med frågan som statsrådet ställde i slutet. Det är naturligtvis så att om man har riktade incitament för att försöka få personer som vistas i landet i arbete eller försöka få personer som i dag lever i utanförskap att bli inkluderade så är det positivt. Därför tycker jag att vi har en väldigt bra budget. Jag tycker att detta är väldigt bra förslag just för att försöka stoppa det utanförskap som den här regeringen har skapat.

Utöver det måste jag säga att jag gläds åt att statsrådet säger att man inte kommer att föreslå någon form av kvotering eller diskriminering baserat på till exempel hudfärg eller etniskt ursprung. Men det är fortfarande så att uttalandet som statsrådet har kommit med är problematiskt. Inte nog med begreppet att just vita inrikes födda ska flytta på sig, där hon går in direkt på hudfärg – det finns dessutom en underton av att man på något sätt tycker synd om utlandsfödda kvinnor, som om de inte har samma möjlighet att kunna ta sig fram i samhället, som om de inte är starka nog.

Vad är det egentligen för syn på människor? Är de inte lika kapabla som vita inrikes födda kvinnor? Jag tycker att det i sig är häpnadsväckande.

Anf. 105 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP):

Fru talman! Jag konstaterar att parallellt som vi återigen diskuterar ett uttalande som jag nu har svarat på i, tror jag, fyra interpellationsdebatter lägger Sverigedemokraterna fram ett förslag som skulle diskriminera barn i Sverige ekonomiskt enbart på grund av deras etnicitet.

Jag och regeringen kommer att fortsätta att arbeta stenhårt mot mäns våld mot kvinnor och för kvinnors ekonomiska självständighet. Men kampen i dag handlar också om att alla kvinnor ska inkluderas och att alla kvinnor i dag inte kan utnyttja sina demokratiska rättigheter fullt ut.

Jag som kvinna engagerad i politiken får min beskärda del av kritik, hot och hat – absolut, och det är rimligt. Men det är ingenting jämfört med de vågor av hat och direkta hot som mina kvinnliga muslimska, judiska och/eller rasifierade kollegor på lokal, regional och nationell nivå får.

Hatet mot kvinnor är grovt, hoten ofta sexuella. Hatet har ett enda syfte: att tysta, skrämma och hejda kvinnor från att ta sin plats i samhället. Detta är rasismen i dag. Om fler ska kunna använda sina rättigheter måste rasismen motas och diskrimineringen motverkas så att etnicitet inte ska spela roll för dina möjligheter eller när poster i samhället tillsätts. Det är meritokrati – inte kvotering.

Jag kommer aldrig att acceptera ett samhälle och en demokrati där inte alla kan engagera sig politiskt på lika villkor. Vi kan inte vara nöjda förrän alla kvinnor fullt ut kan utnyttja sina demokratiska rättigheter oavsett hudfärg och oavsett härkomst. Ingen kvinna är fri förrän alla är fria.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 21 Bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Motioner

med anledning av prop. 2020/21:170 Barn som bevittnar brott

2020/21:3986 av Linda Westerlund Snecker m.fl. (V)

2020/21:3990 av Adam Marttinen m.fl. (SD)

2020/21:3993 av Andreas Carlson m.fl. (KD)

2020/21:3999 av Johan Forssell m.fl. (M)

Prot. 2020/21:114
27 april

med anledning av skr. 2020/21:95 Barns och ungas läsning
2020/21:3985 av Roland Utbult m.fl. (KD)
2020/21:3987 av Aron Emilsson m.fl. (SD)

med anledning av skr. 2020/21:145 Riksrevisionens rapport om tillämpningen av det finanspolitiska ramverket 2020
2020/21:3998 av Elisabeth Svantesson m.fl. (M)
2020/21:4001 av Emil Källström och Lars Thomsson (båda C)

med anledning av skr. 2020/21:167 Riksrevisionens granskning av miljöskatter på lång sikt
2020/21:4003 av Elisabeth Svantesson m.fl. (M)

§ 22 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 23 april

2020/21:674 Samhall

av *Lars Beckman* (M)
till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

den 25 april

2020/21:675 Trafikverkets översyn av begreppet riksintresse

av *Anders Åkesson* (C)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:676 Vaccinering av Försvarsmaktens personal

av *Alexandra Anstrell* (M)
till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2020/21:677 Omsättningsstöd till företag med passiva delägare

av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:678 Akut brist på specialistsjuksköterskor inom intensivvården

av *Lotta Olsson* (M)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:679 Tillämpningen av pandemilagen vid idrottsevenemang

av *Angelika Bengtsson* (SD)
till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

den 26 april

2020/21:680 Strandskyddets framtid

av *Kjell Jansson* (M)
till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 23 april

2020/21:2633 Slutförvar av använt kärnbränsle

av Jan R Andersson (M)

till statsminister Stefan Löfven (S)

den 25 april

2020/21:2634 Föräldrars möjlighet att lämna synpunkter på undervisningen

av Björn Söder (SD)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:2635 Infrastrukturinvesteringar i Norrbotten

av Fredrik Lundh Sammeli (S)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:2636 Ursprungskontroll av fordon

av Per Lodenius (C)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:2637 Socialt perspektiv på Sveriges krisberedskap

av Jörgen Berglund (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:2638 Elfordonsbesiktning

av Åsa Coenraads (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:2639 Företagens kostnader för regeländringar

av Magnus Stuart (M)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:2640 Covid-19-smitta under graviditeten

av Sara Gille (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:2641 Konflikten mellan Tjeckien och Ryssland

av Sara Gille (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:2642 Sexuellt våld i Tigray i Etiopien

av Sara Gille (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:2643 Syriens luftvärnsattack mot israelisk kärnteknisk anläggning

av Sara Gille (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:2644 Smittspridningen av covid-19 i Sverige

av Per Ramhorn (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:2645 Prioritetsordning för vaccination mot covid-19 för personer med allvarlig psykisk sjukdom

av Clara Aranda (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:2646 Skolans objektivitetsprincip

av *Lars Andersson* (SD)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:2647 Balansen mellan hållbart skogsbruk och bevarande

av *Saila Quicklund* (M)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

den 26 april

2020/21:2648 Överklagande av bildande av naturreservat i Ljungsjömyren

av *Per Schöldberg* (C)

till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:2649 Samhällsviktiga träprodukter

av *Lotta Olsson* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:2650 Viltvårdsfonden

av *John Widegren* (M)

till statsrådet Jennie Nilsson (S)

§ 24 Kammaren åtskildes kl. 20.29.

Sammanträdet leddes

av tredje vice talmannen från dess början till och med § 13 anf. 40 (delvis),

av förste vice talmannen därefter till ajourneringen kl. 15.52,

av tredje vice talmannen därefter till och med § 19 anf. 94 (delvis) och

av förste vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

ANN LARSSON

/Olof Pilo

§ 1 Justering av protokoll.....	1
§ 2 Meddelande om frågestund.....	1
§ 3 Meddelande om särskild debatt om det grova och dödliga våldet mot kvinnor i nära relationer	1
§ 4 Anmälan om fördröjt svar på interpellation	2
§ 5 Anmälan om faktapromemorior	3
§ 6 Ärenden för hänvisning till utskott	3
§ 7 Ärenden för bordläggning.....	3
§ 8 Svar på interpellation 2020/21:490 om konkurser inom restaurang- och besöksnäringen	4
Anf. 1 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S).....	4
Anf. 2 HANS ROTHENBERG (M)	4
Anf. 3 DAVID JOSEFSSON (M)	5
Anf. 4 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S).....	6
Anf. 5 HANS ROTHENBERG (M)	7
Anf. 6 DAVID JOSEFSSON (M)	8
Anf. 7 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S).....	9
Anf. 8 HANS ROTHENBERG (M)	10
Anf. 9 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S).....	10
§ 9 Svar på interpellation 2020/21:645 om energiomställning	11
Anf. 10 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)	11
Anf. 11 LOTTA OLSSON (M)	12
Anf. 12 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)	13
Anf. 13 LOTTA OLSSON (M)	13
Anf. 14 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)	14
Anf. 15 LOTTA OLSSON (M)	14
Anf. 16 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)	15
§ 10 Svar på interpellation 2020/21:661 om EU- kommissionens agerande i energipolitiken	15
Anf. 17 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)	15
Anf. 18 JOAR FORSSELL (L)	16
Anf. 19 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)	17
Anf. 20 JOAR FORSSELL (L)	17
Anf. 21 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)	18
Anf. 22 JOAR FORSSELL (L)	18
Anf. 23 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S)	19
§ 11 Svar på interpellation 2020/21:614 om den nationella planen för transportinfrastruktur	19
Anf. 24 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	19
Anf. 25 JENS HOLM (V)	20
Anf. 26 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	21
Anf. 27 JENS HOLM (V)	22
Anf. 28 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	23
Anf. 29 JENS HOLM (V)	24
Anf. 30 Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	25
§ 12 Svar på interpellation 2020/21:637 om beredskapsflygplatser	25

Anf. 31	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	25
Anf. 32	MARTINA JOHANSSON (C)	26
Anf. 33	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	27
Anf. 34	MARTINA JOHANSSON (C)	28
Anf. 35	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	29
Anf. 36	MARTINA JOHANSSON (C)	30
Anf. 37	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	31
§ 13	Svar på interpellation 2020/21:646 om svenska hamnars betydelse	31
Anf. 38	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	31
Anf. 39	JIMMY STÅHL (SD)	32
Anf. 40	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	33
Anf. 41	JIMMY STÅHL (SD)	34
Anf. 42	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	35
Anf. 43	JIMMY STÅHL (SD)	36
Anf. 44	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	36
§ 14	Svar på interpellation 2020/21:647 om svensk flagg inom sjöfarten	37
Anf. 45	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	37
Anf. 46	JIMMY STÅHL (SD)	37
Anf. 47	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	38
Anf. 48	JIMMY STÅHL (SD)	39
Anf. 49	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	40
Anf. 50	FÖRSTE VICE TALMANNEN	41
Anf. 51	JIMMY STÅHL (SD)	41
Anf. 52	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	41
§ 15	Svar på interpellation 2020/21:659 om Sveriges exportstrategi och flyget	42
Anf. 53	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	42
Anf. 54	MARIA STOCKHAUS (M)	42
Anf. 55	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	43
Anf. 56	MARIA STOCKHAUS (M)	44
Anf. 57	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	45
Anf. 58	MARIA STOCKHAUS (M)	46
Anf. 59	Infrastrukturminister TOMAS ENEROTH (S)	47
	Ajournering	47
	Återupptaget sammanträde	47
§ 16	Svar på interpellation 2020/21:650 om fågelinfluensan och risken för nya pandemier	47
Anf. 60	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	47
Anf. 61	JENS HOLM (V)	48
Anf. 62	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	49
Anf. 63	JENS HOLM (V)	50
Anf. 64	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	51
Anf. 65	JENS HOLM (V)	52
Anf. 66	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	53
§ 17	Svar på interpellationerna 2020/21:653 och 656 om sälfrågor	54
Anf. 67	Statsrådet JENNIE NILSSON (S)	54
Anf. 68	ALEXANDRA ANSTRELL (M)	55

Anf. 69 LARS BECKMAN (M).....	56
Anf. 70 JOHN WIDEGREN (M)	56
Anf. 71 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	57
Anf. 72 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	58
Anf. 73 LARS BECKMAN (M).....	59
Anf. 74 JOHN WIDEGREN (M)	60
Anf. 75 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	61
Anf. 76 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	62
Anf. 77 LARS BECKMAN (M).....	62
Anf. 78 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	63
§ 18 Svar på interpellation 2020/21:657 om det allmänna uppdraget.....	64
Anf. 79 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	64
Anf. 80 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD).....	65
Anf. 81 LARS BECKMAN (M).....	66
Anf. 82 JOHN WIDEGREN (M)	67
Anf. 83 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	67
Anf. 84 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	68
Anf. 85 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD).....	69
Anf. 86 LARS BECKMAN (M).....	70
Anf. 87 JOHN WIDEGREN (M)	71
Anf. 88 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	71
Anf. 89 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	72
Anf. 90 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD).....	73
Anf. 91 Statsrådet JENNIE NILSSON (S).....	73
§ 19 Svar på interpellation 2020/21:649 om utsläppsgränser i EU:s taxonomi	74
Anf. 92 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP)	74
Anf. 93 JOAR FORSSELL (L)	75
Anf. 94 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP)	76
Anf. 95 JOAR FORSSELL (L)	77
Anf. 96 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP)	78
Anf. 97 JOAR FORSSELL (L)	78
Anf. 98 Statsrådet ÅSA LINDHAGEN (MP)	79
§ 20 Svar på interpellation 2020/21:641 om identitetspolitisk diskriminering.....	80
Anf. 99 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP).....	80
Anf. 100 MARKUS WIECHEL (SD)	80
Anf. 101 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP).....	81
Anf. 102 MARKUS WIECHEL (SD)	81
Anf. 103 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP).....	82
Anf. 104 MARKUS WIECHEL (SD)	82
Anf. 105 Statsrådet MÄRTA STENEVI (MP).....	83
§ 21 Bordläggning.....	83
§ 22 Anmälan om interpellationer.....	84
§ 23 Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	85
§ 24 Kammaren åtskildes kl. 20.29.....	86