

§ 1 Avsägelse

Andre vice talmannen meddelade att *Per Lodenius* (C) avlagt sig uppdraget som ledamot av riksdagen från och med den 1 oktober.

Kammaren biföll denna avsägelse.

Andre vice talmannen meddelade att *Martin Ådahl* (C) avlagt sig uppdraget som ledamot i arbetsmarknadsutskottet och som suppleant i finansutskottet från och med den 14 september.

Kammaren biföll dessa avsägelse.

§ 2 Anmälan om ersättare

Andre vice talmannen anmälde att *Sofia Amløh* (S) inträtt som ersättare för *Fredrik Olovsson* (S) under tiden för hans ledighet den 8 september 2021–26 september 2022.

§ 3 Anmälan om kompletteringsval

Andre vice talmannen meddelade att Centerpartiets partigrupp anmält *Martin Ådahl* som ledamot i finansutskottet.

Andre vice talmannen förklarade vald från och med den 14 september till

ledamot i finansutskottet
Martin Ådahl (C)

§ 4 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

Interpellation 2020/21:864

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:864 Arbetslösheten i Sverige
av Jan Ericson (M)

Interpellationen kommer att besvaras torsdagen den 23 september 2021.

Skälet till dröjsmålet är sedan tidigare inbokade engagemang.
Stockholm den 7 september 2021

Arbetsmarknadsdepartementet

Eva Nordmark (S)

Enligt uppdrag

Charlotte Kugelberg

Expeditionschef

§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Propositioner

2020/21:214 och 216 till justitieutskottet

2020/21:220 till socialutskottet

*Svar på
interpellationer*

§ 6 Svar på interpellation 2020/21:861 om framförhållningen hos Migrationsverket

Anf. 1 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Fru talman! Ann-Sofie Alm har frågat mig vilka åtgärder jag kommer att vidta för att framförhållningen i Migrationsverkets beslut ska bli bättre, hur jag avser att tillse att rätt resurser finns i de kommuner som plötsligt får en stor mängd människor i olika åldrar och med olika bakgrund till sina boenden i kommunen och vilka åtgärder jag kommer att vidta för att försäkra mig om att Migrationsverket kan ge kommunerna bättre framförhållning gällande beslut som påverkar dem.

Bakgrunden är att Vänersborgs kommun med kort varsel har fått ta emot, enligt vad som uppges, 100 barn som genom Migrationsverkets försorg flyttats till kommunen.

De aktuella boendena i Vänersborg, som Ann-Sofie Alm nämner, är boenden för asylsökande. En stor andel av dem som söker asyl i Sverige får avslag på sin ansökan och ska då lämna landet. De som får uppehållstillstånd och bor i Migrationsverkets tillfälliga bostäder i Vänersborg kommer att omfattas av anvisning till en kommun för bosättning. Det är alltså inte avsikten att alla asylsökande som flyttar till tillfälliga bostäder i Vänersborg ska bo kvar och integreras i Vänersborg.

Antalet asylsökande har minskat kraftigt under de senaste åren. För att anpassa verksamheten till ett minskat behov av tillfälliga bostäder har Migrationsverket avvecklat verksamhet i vissa kommuner. Vissa asylsökande behöver då flytta till tillfälliga bostäder i andra kommuner.

När asylsökande barn flyttar blir den nya kommunen skyldig att erbjuda skolgång. Jag förstår att det är en utmaning för kommunen att på kort tid erbjuda skolgång till många nya barn. Att kommunen får information så tidigt som möjligt om nya asylsökande elever som de kommer att få ansvar för är därför viktigt. När stora förändringar i tillfälliga bostäder sker, exempelvis om boenden avvecklas, informerar Migrationsverket de kommuner som berörs så tidigt som möjligt.

Kommunens kostnader för asylsökande barns skolgång ersätts genom schablonersättningar som betalas ut av Migrationsverket. Schablonersättningen är avsedd att täcka kommunens kostnader för asylsökande barns skolgång. Kommunen får även ersättning för barn som placeras enligt socialtjänstlagen eller lagen om vård av unga.

För närvarande är det inte aktuellt för regeringen att närmare reglera Migrationsverkets dialog med kommunerna vid förändringar av beståndet av de tillfälliga bostäderna.

Anf. 2 ANN-SOFIE ALM (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Jag har väckt denna debatt eftersom Migrationsverket och regeringen inte behandlar vare sig asylsökande individer eller kommunernas personal respektfullt när det kommer till nedstängning av boenden och flytt av de boende.

Det är anmärkningsvärt, fru talman, att Migrationsverket inte kan ge kommunerna någon som helst framförhållning vid sina beslut om att flytta människor till annan ort. Detta har pågått i stor utsträckning ända sedan den stora flyktingvågen 2015, och det är förvånansvärt att det fortfarande är en sådan bristfällig kommunikation mellan våra olika myndigheter i Sverige.

Det är naturligtvis inte ovanligt att statliga myndigheter behöver skära ned på sin verksamhet och därför genomgår omställningsprocesser. Stora omställningar innebär också risker. Risken är att viktiga kompetenser kan gå förlorade om man drabbas av växande handläggningstider. Om omställningen initieras sent eller genomförs långsamt kan det också uppstå onödiga kostnader. Men även om myndigheterna har ett inre organisatoriskt kaos måste Sveriges myndigheter möta individer och samverkanspartner med respekt. Det är ytterst regeringens ansvar.

Vänersborgs kommun, som är en av de orter som har kvar ett stort asyl- och flyktingboende, får med väldigt kort varsel upp till 100 barn att placera i olika skolor. Trots att Migrationsverket säger att de planerar för flyttarna ganska lång tid i förväg får kommunerna veta med väldigt kort varsel att det kommer människor men inte vilka som kommer. Mottagarkommunerna vet inte vilken ålder det är på barnen – om de vet det kan de planera anställningar av lärare eller klassindelningar.

Fru talman! Det är därför med stor förundran jag hör ministern svara mig och kommunerna: För närvarande är det inte aktuellt för regeringen att närmare reglera Migrationsverkets dialog med kommunerna vid förändringar av beståndet av de tillfälliga bostäderna.

Fru talman! Förlåt mig för att jag tar till kraftuttryck här i kammaren, men vi behöver verkligen slå näven i bordet och tala om att detta inte längre håller. Denna ordning är inte bra för någon. Ytterst är det individer och barn som kommer i kläm.

Som fru talmannen förstår har Vänersborgs kommun och civilsamhälle tagit ett oerhört stort ansvar i det här, inte bara lokalt utan även nationellt. Man har öppnat stora famnen och tagit hand om alla asylsökande professionellt men också emotionellt. Dessa människor är inte bara brickor i ett stort pussel. De är vänner. De är barnens klasskamrater. De är fotbollskompisar och kollegor. Men Migrationsverket fortsätter att flytta runt dessa individer och familjer som om de vore pusselbitar. Men vilket pussel är det som ska läggas? Är det budgetpusslet? Eller är det, som jag hoppas, ett integrationspussel?

Två frågor i interpellationen lämnades helt obesvarade, fru talman. Jag kan börja med att ställa den ena till ministern: Hur avser ministern att tillse att rätt resurser finns i de kommuner som plötsligt får en stor mängd människor i olika åldrar och med olika bakgrund till sina boenden i kommunen? Rätt resurser behövs, och det behöver inte vara svårare än en dialog i rätt tid.

Anf. 3 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Fru talman! Man kan alltid välja vilka frågor man tar upp och vilka frågor man fokuserar på – vad man tycker är stora problem i samhället. Ann-Sofie Alm väljer att ta upp denna fråga – att det kommer ett antal barn till en kommun, som då ska erbjuda skolgång.

I interpellationen står det att det rör sig om uppemot 100 barn. Det är inte 100 barn. Vi har kollat upp det. Det är 38 barn. Det är 38 barn som har kommit till Vänersborg under perioden januari till augusti i år, när man stängde anläggningarna i Mariestad och Borås.

Det har alltså kommit 38 barn på åtta månader till Vänersborg. Då är frågan: Är det mycket eller lite för en kommun av Vänersborgs storlek? Vet Ann-Sofie Alm hur många som går i skolan i Vänersborg? Det har jag kollat upp. Det är 4 894 barn, och det är bara i grundskolan. Sedan har vi förskolebarnen och gymnasieskolan.

Min fråga handlar egentligen om Ann-Sofie Alms proportioner. Hur svårt är det för en kommun av denna storlek att ta hand om 38 barn som över åtta månader har kommit till kommunen? Man har redan minst 5 000 barn i skolan, och det flyttar hela tiden in familjer till kommunen och ut familjer från kommunen. Det är ju hela tiden rörligt, så att säga.

Dessutom får Vänersborg statligt stöd för denna skolgång. Staten betalar mellan 65 000 kronor och 119 000 kronor per år för asylsökande barns skolgång. Det är ett belopp som vi höjde med 50 procent 2016. Det är alltså inte bara det att vi pratar om ett mycket mindre antal barn än vad Ann-Sofie Alm har förespeglat, utan det är också så att kommunen får betalt för deras skolgång.

Ann-Sofie Alm tar också i, som hon sa, med kraftuttryck. Det här var hemskt. Välder detta då Vänersborgs ekonomi? Är det någonting som likasom utmanar hela samhället? Vi kollade upp detta när det gäller Vänersborg, och förra året gick Vänersborg med ett ekonomiskt överskott på 161

miljoner kronor. Det var det största överskottet som Vänersborg någonsin har registrerat.

Man kan välja vilka konflikter, frågor och problem man tar upp, men enligt min uppfattning borde det inte vara ett oöverstigligt problem för en kommun med 39 000 invånare, som ju Vänersborg har, att ta emot 38 barn över åtta månader. Det borde man faktiskt kunna klara av, och det tror jag också att man gör.

Sedan är bakgrunden precis den som jag skissar på i mitt interpellationssvar, nämligen att vi nu har ett minskat antal asylsökande, det minsta på 20 år. Detta gör att vi avvecklar ett antal boenden och i stället koncentrerar oss på ett antal större boenden. Det är ofta bra ur en social synvinkel – man kan bedriva en bra verksamhet på de här asylboendena. Det är också mer kostnadseffektivt än tidigare.

Här har vi Restad Gård i Vänersborg, som är en fantastisk anläggning. Jag har besökt den flera gånger och vet att den fungerar väldigt bra som ett asylboende. Därför har de fått ta emot fler när vi avvecklar de mindre ställena.

Det är klart att man alltid ska informera kommunen så fort man kan, till exempel när det är offentligt att man ska lägga ned en verksamhet i en annan kommun. Men att blåsa upp en fråga om 38 barn på åtta månader som om detta vore ett stort, oöverstigligt problem tycker jag inte riktigt har rätt proportioner.

Anf. 4 ANN-SOFIE ALM (M):

Fru talman! Detta är inget oöverstigligt problem för Vänersborgs kommun. De är vana att ta hand om många människor som kommer, eftersom de har ett av de största boendena i Sverige. Efter omstruktureringen av Migrationsverkets boenden är detta det enda stora boendet i Västsverige.

Att det är 100 barn gäller, eftersom det är det antalet barn som finns i de migrationsboenden runt omkring som kommer att lägga ned. Dessa kommer antagligen att flytta till Migrationsverkets boende i Vänersborg. Det är inte 38 elever; det är 32 elever i förskoleklass till årskurs 9 som har kommit till Vänersborg hittills i år. Man väntar att det kommer 22 till från Melleruds boende, men man vet inte om alla kommer.

Det ministern säger, att det inte är överstigligt, är nästan lite arrogant, fru talman. Det handlar om Migrationsverkets, alltså ministrerns, ansvar att varsko mottagande kommuner så att de kan ta emot i ett ordnat mottagande.

Välter det här ekonomin i Vänersborg? Nej, det gör det naturligtvis inte. Men återigen, det här handlar om respekt för varandra och att man ska berätta så att människor inte kommer i kläm.

Det är såklart en kostnad. Migrationsverket betalar ut en schablonersättning för eleverna, och den ersättningen är generell, inte behovsanpassad. En del av de elever som kommer har varit traumatiserade, hamnat på ett boende och bott där under etableringstidens två år, och nu rycks de upp med rötterna igen. Det här betyder att man inte vet vilka behov dessa elever har. Alltså blir det mycket dyrare än schablonersättningen.

Fru talman! Det är såklart positivt att det kommer människor till Vänersborgs kommun. Det är ingen som har ifrågasatt det. Men jag ifrågasätter väldigt starkt att Migrationsverket inte kan ha en framförhållning i sina beslut så att det kan bli bra för dessa människor. Det blir kostsamt för

Prot. 2020/21:157
9 september

Svar på
interpellationer

kommunen i form av bland annat försörjningsstöd, sfi och samhällsinformation. Etableringsstödet betalas bara ut av staten i två år, och det tåget har gått. De här människorna har inget etableringsstöd kvar.

Vänersborgs kommuns socialförvaltning, har jag kollat upp, har ett kraftigt ökat antal orosanmälningar, och kommunens kostnader har stigit från 32 miljoner kronor 2016 till 49 miljoner kronor 2020. Det blir stökigt när människor inte känner sig trygga, och det här, fru talman, är ministrernas ansvar. Hade Migrationsverket kunnat ha en bättre framförhållning i sin dialog med de mottagande kommunerna och de kommuner som de flyttande migranterna lämnar, hade det blivit ett mycket bättre utfall.

Anf. 5 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Fru talman! Det är självklart att Migrationsverket så fort man kan ska kommunicera med de kommuner som berörs av olika beslut. Det är bara det att ofta när man är på väg att lägga ned en verksamhet måste man först se till att kommunicera med exempelvis de anställda som berörs så att exempelvis MBL-förhandlingarna är färdiga innan man kan avisera att man avser att lägga ned och därefter flytta. Men så fort de här formella sakerna är gjorda ska man också kommunicera med de kommuner som berörs. Det gör Migrationsverket, påstår jag. Man tar de kontakterna när man behöver göra det.

Det jag reagerade över är att Ann-Sofie Alm väljer att blåsa upp att det har kommit 38 barn till Vänersborg från januari till augusti till en jättefråga och ta upp det i en interpellationsdebatt i riksdagen. Det är som sagt en kommun där nästan 5 000 barn går i skolan och där det flyttar in och ut människor hela tiden. Jag har också varit kommunpolitiker, och alla kommuner har ju en beredskap för att kunna bereda plats för nya barn som kommer till genom att nya familjer flyttar in i kommunen.

Här fokuserar Ann-Sofie Alm på de invandrarbarn som flyttar in i kommunen till följd av detta, men det är också många som flyttar ut genom att de placeras i andra kommuner. Så är det ju också, eftersom det här är ett asylboende. Här ska man vara under den tid som man väntar på att få besked av Migrationsverket om man får lov att stanna eller inte. Det handlar om månader. När du kommer till Sverige i dag och söker asyl är den genomsnittliga handläggningstiden hos Migrationsverket ungefär tre månader. Sedan är det en överklagandetid därefter, men under de månaderna ska man ha någonstans att bo. Så fort man har fått besked om man får lov att stanna i Sverige ska man antingen placeras ut i en kommun eller avvisas från Sverige och helt enkelt åka hem till sitt hemland igen.

Ja, det har kommit 38 barn från januari till augusti från de boenden som har lagts ned i Mariestad och Borås, men under samma period har barn och barnfamiljer också flyttat ut därför att de har placerats i andra kommuner.

Det handlar återigen om proportionerna. Jag är övertygad om att en kommun med 39 000 invånare och nästan 5 000 barn i skolan faktiskt kan hantera om det kommer in 38 barn under åtta månader. Sedan är det återigen en självklarhet att så fort Migrationsverket kan kommunicera med de kommuner vi pratar om, ja, då ska man också göra det.

Ann-Sofie Alm tar sedan upp schablonersättningen som hon tycker är för låg, uppfattar jag det som. Vi höjde schablonersättningen till asylsökande barns skolgång 2016. Den uppgår nu, som sagt, till mellan 65 000 kronor och 119 000 kronor per år beroende på vilka årskurser vi talar om. Vi höjde den med 50 procent.

Jag har inte sett att Moderaterna i något budgetförslag driver att man ska höja schablonersättningen för den här skolgången. Det är möjligt att Ann-Sofie Alm har en annan uppfattning, men jag har inte sett någonting sådant. Här är det väl snarare så att Ann-Sofie Alm står och låter som om hon vill höja, men i själva verket har hon ingen täckning för det påståendet.

Likadant är det med etableringsstödet. Jag har inte heller där sett några utspel från Moderaterna om att öka stödet. Det är å andra sidan en debatt som egentligen inte hör hemma här. Den handlar om de asylsökande som får uppehållstillstånd och ska etableras i en kommun. Det är det stödet vi i så fall pratar om.

Om Ann-Sofie Alm har några riktiga budgetförslag från Moderaterna som kan täcka upp kravet på höjda schablonersättningar lyssnar jag gärna. Men jag har inte sett något sådant.

Anf. 6 ANN-SOFIE ALM (M):

Fru talman! Vänersborg är naturligtvis bara ett exempel. Det ser så ut i hela Sverige. Migrationsverket har en alldeles för dålig dialog med kommunerna.

Ministern säger att Migrationsverket ska informera så tidigt som möjligt. Jag tror att ministern till och med sa att de gör så. Det är ett mycket märkligt påstående. Det är så nära en lögn man kan komma. Vad betyder det att Migrationsverket informerar så tidigt som möjligt? Det kan betyda en lapp på ett skrivbord. Regeringen behöver reglera hur dialogen med kommunerna ska gå till. Det här duger inte.

Regeringens avsikt är kanske inte att asylsökande som flyttar till tillfälliga bostäder i Vänersborg ska bo kvar och integreras, men verkligheten är en annan. För trots att Vänersborg de senaste fyra åren haft noll i kommunantal har flyktingmottagande av egenbosatta varit 220 personer 2018, 42 personer 2019 och 72 personer 2020. Det är naturligtvis bra att det kommer människor till Vänersborgs kommun, men jag vill fortfarande veta varför regeringen inte vill att Migrationsverket ska ha en bättre dialog med kommunerna så att det blir ett ordnat mottagande för de individer som förflyttas mellan de olika tillfälliga boendena.

Anf. 7 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag påstår att Migrationsverket informerar så fort man kan, men det föregås ofta, som jag sa, av en process där man måste informera de anställda och genomföra de formella åtgärder som behövs inför en nedläggning. Därefter går det att ha en process med de kommuner som berörs. Jag förutsätter att det sker, och jag påstår att det sker på det sättet.

Klarar en kommun som Vänersborg av att ta emot 38 barn under åtta månader? Detta är en kommun där det går nästan 5 000 barn i skolan. Ja, det påstår jag att man klarar. Välter detta kommunens ekonomi? Nej, det gör det inte. Förra året hade Vänersborg över 160 miljoner i överskott. Det största överskottet någonsin.

Finns det saker som kan utvecklas? Jag är säker på att man kan utveckla dialogen. Men glöm inte att hela bakgrunden är att antalet asylsökande i Sverige har sjunkit kraftigt. Det är därför omstruktureringarna måste göras så att de mindre boendena läggs ned och en koncentration sker på de större boendena.

Sedan säger Ann-Sofie Alm att Vänersborg har noll i tilldelning. Det beror bland annat på egenbosättningen. Då säger hon att det kom 72 under 2020. Jag påminner återigen om att Vänersborg är en kommun med 39 000 invånare. Att det bosätter sig 72 asylsökande där – är det verkligen det stora problemet i samhället? Jag tror faktiskt inte det.

Här handlar det om proportioner, som man ibland väljer att bortse från. Man gör en stor sak av något som inte är ett så stort problem egentligen.

Jag fick inget svar av Ann-Sofie Alm om Moderaterna har några förslag om att höja schablonersättningen till skolan. Jag tror inte att man har det. Därmed faller hennes kritik på den punkten.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 7 Svar på interpellation 2020/21:862 om fastställande av identitet

Anf. 8 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Fru talman! Ann-Sofie Alm har frågat mig hur jag avser att säkerställa rättssäkerheten vid klarläggandet av den sökandes identitet i anknytningsärenden och vilka åtgärder jag är beredd att vidta för att den sökandes identitet ska kunna fastställas. Ann-Sofie Alm frågar också vilka åtgärder jag avser att vidta för att öka insynen mellan myndigheter och samtidigt förhindra att olovliga slagningar i Migrationsverkets register genomförs.

Frågan ställs mot bakgrund av att Riksrevisionen har granskat hur Migrationsverket och utlandsmyndigheterna arbetar med anknytningsärenden. Det är viktigt att personer som vistas i Sverige är de personer som de utger sig för att vara. Därför är jag och regeringen mycket angelägna om att de identitetskontroller som bör ske också genomförs med hög kvalitet.

Regeringen kommer på sedvanligt sätt att återkomma med en skrivelse till riksdagen med svar på vilka åtgärder regeringen avser att vidta med anledning av de rekommendationer Riksrevisionen lämnat i sin granskning av anknytningsärenden. Ärendet bereds just nu inom Regeringskansliet, och jag vill inte föregå skrivelsen som ska vara riksdagen till handa senast den 20 oktober 2021.

När det gäller den sista frågan angående olovliga slagningar är det viktigt att det finns digitala lösningar som möjliggör ett mer proaktivt arbete. Inom ramen för Migrationsverkets digitala transformationsarbete utvecklas just nu en förmåga att bli bättre på att upptäcka olovliga slagningar. Det skulle bland annat kunna leda till en ökad begränsning av behörigheter i handlägningsstöd och ett system för att upptäcka avvikelser bland de slagningar som görs i Migrationsverkets register.

Som svar på frågan om att öka insynen mellan myndigheter är det först och främst viktigt att myndigheterna till fullo använder de möjligheter som redan finns. Regeringen är dock beredd att överväga ytterligare åtgärder

för att öka myndigheters förmåga att dela viktig information mellan varandra i syfte att komma åt kriminella, om detta skulle visa sig nödvändigt.

Prot. 2020/21:157
9 september

Svar på
interpellationer

Anf. 9 ANN-SOFIE ALM (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret.

Bristande kontroll över vilka som bor i Sverige är en viktig anledning till de otäckta och omfattande problem vi ser med grov organiserad brottslighet, utanförskap och bidragsbrott. Det har väl inte undgått någon problemen med folkbokföringen, felutbetalningar och samordningsnummer.

Antalet personer som inte har styrkt sin identitet är omkring 200 000 – skrivna på felaktiga adresser i Sverige, enligt Skatteverket. Omkring 400 000 så kallade samordningsnummer har utfärdats för personer som inte är eller har varit folkbokförda i Sverige.

Att Riksrevisionen nu ovanpå detta har visat på stora brister i utlandsmyndigheternas arbete med att klargöra människors identitet, till exempel sådana som tänker anhöriginvandra till Sverige, är naturligtvis mycket otryggt att höra. Utlandsmyndigheterna kan alltså inte säkerställa, inte ens klargöra, vilken person som de ger tillstånd att söka asyl. Migrationsverket kontrollerar inte vidare utan godtar utlandsmyndigheternas beslut.

Jag förstår att ministern vill invänta regeringens hela svar på Riksrevisionens rapport på hur man ska få bukt med problemen. De är ytterst allvarliga. Men som ansvarig minister i snart åtta år borde det finnas åtminstone en uppfattning om vad regeringen ska vidta för åtgärder.

Migrationsverket har, trots allt, vid ett flertal tillfällen varnat för att man inte kan identifiera människor som söker sig till och vistas inom vår nations gränser, inte heller att personerna i fråga har endast en identitet. Migrationsverket har i en skrivelse till Justitiedepartementet den 12 februari 2018 efterfrågat ändringar i lagstiftningen för att kunna uppta biometri, det vill säga fotografi och tio fingeravtryck, i ärenden om besöks-, studerande-, anknytnings- och arbetstillstånd i samband med ansökan. Skrivelsen följdes upp den 30 november 2020 där problemet på nytt tas upp och myndigheten uttryckligen skriver att Migrationsverket i dag har svårigheter att identifiera och verifiera personers identitet. Vi har alltså ingen aning om vilka vi möter på gatan.

Vissa av de saker som Migrationsverket har påtalat i skrivelserna är nu sent omsider på gång att åtgärdas. Men Migrationsverket skriver till exempel i sitt remissvar på denna promemoria: ”Migrationsverket har i andra sammanhang ... pekat på behov av ökat stöd för upptagning, lagring och användning av biometri i verkets verksamhet. Det välkomnas att detta förslag ger ett visst sådant stöd för ett effektivt användande av in- och utrese-systemet. På vissa punkter vore det dock önskvärt att förslaget förtydligades och utökades.”

Fru talman! Frågan är inte ny och inte obekant. Ändå är ministern, i det svar jag fick på denna interpellation, svarslös gällande vilka åtgärder regeringen anser sig behöva vidta för att få bukt med identitetsproblemen. Frågan kvarstår alltså: Vad ska regeringen göra?

Anf. 10 Justitie- och migrationsminister MORGAN

JOHANSSON (S):

Fru talman! Nej, jag är faktiskt inte svarslös. Det blir en replikomgång här också, så jag ska strax komma in på vad som är på gång att göras.

Men först bara två ord om detta med folkbokföringen, som Ann-Sofie Alm tar upp. Det har ju varit och är ett problem att människor skriver sig på fel adress. Det kan finnas många skäl till detta, men vi har sett en kriminalitet som har varit knuten just till att man skriver sig på fel adress för att kunna få tillgång till olika former av bidrag eller annat.

Detta har vi sett som ett stort problem, och därför återinförde vi folkbokföringsbrottet. Nu för tiden är det förbjudet, kriminaliserat, att skriva sig på en annan adress. Jag kan konstatera att det var Moderaterna som avskaffade folkbokföringsbrottet en gång; det var alliansregeringen. Så om Ann-Sofie Alm tycker att detta är ett problem vill jag fråga henne: Varför avskaffade Moderaterna folkbokföringsbrottet? Varför fick vi återinföra det som ett led i att komma till rätta med problemet med fusk och fiffel?

Nu har vi i alla fall fått det på plats. Det gäller återigen sedan ett par år tillbaka – folkbokföringsbrottet är återinfört. Det var ett led i att städa upp i en del av systemen och i ett pågående arbete för att bekämpa det fusk och det fiffel som vi har sett. Vi gör också många andra saker i samband med detta, men det här var en av de saker vi gjorde.

När det sedan gäller anknytningsärendena och det som interpellationen egentligen handlar om måste man självklart i så stor utsträckning som möjligt kunna fastställa människors identitet när de kommer hit som familjemedlemmar till före detta asylsökande i Sverige. Det är inte alltid så lätt att fastställa människors identitet i de länder vi pratar om.

Sverige har en unik historia. Vi har en folkbokföring som sträcker sig tillbaka till 1600-talet med de gamla kyrkböckerna och är ett av de länder i världen som har längst tradition av att ha koll på vem som föds, vem som dör och när detta har skett. Vi har en unik tradition på detta område. Det har man sannerligen inte i alla länder. Man har inte alls koll på detta på samma sätt, och än mindre papper på vilka människor är – inte ens födelseuppgifter som kan bekräftas. Detta är en realitet i många länder som vi pratar om.

Ändå måste man göra så mycket som möjligt för att komma till rätta med detta och kunna fastställa människors identitet. Detta har också, skulle jag säga, blivit lättare när antalet asylsökande ju har minskat kraftigt i Sverige.

Ta bara anknytningsärendena gällande de före detta asylsökande, det vill säga när du har kommit hit och fått uppehållstillstånd här och vill ta hit resten av din familj, alltså make/maka och dina barn; det är bara kärnfamiljen vi pratar om här. Där hade vi för några år sedan, 2017, nästan 20 000 ärenden. I år räknar vi med 3 000 ärenden. Att det har sjunkit så pass mycket innebär att det blir lättare för myndigheterna att göra de kontroller som man måste göra för att kunna fastställa identitet.

Jag tror att mer behöver göras. Vi har förstås tagit del av Riksrevisionens rapport, och Migrationsverket förbereder nu en åtgärdsplan som kommer att vara färdig inom kort – man ska besluta om den inom ett par veckor.

Jag ska inte gå in på alla detaljer, men jag kan nämna att några av de åtgärder det skulle kunna handla om är att utöka utbildningsinsatserna för den personal som jobbar med detta på utlandsmyndigheterna, att införa en ny typ av checklistor i form av bedömningsprotokoll som ska tydliggöra granskningen och bedömningen av id-handlingarna, att införskaffa ny teknisk utrustning som ökar möjligheten att upptäcka falska handlingar och

slutligen också att utstationera id-experter vid utlandsmyndigheterna för att kunna göra en bättre granskning av dokumenten. Detta är exempel på åtgärder som man diskuterar för att kunna bemöta den här kritiken och förbättra de här rutinerna.

Anf. 11 ANN-SOFIE ALM (M):

Fru talman! Ministern försöker sin vana trogen blåsa upp vad alliansregeringen gjorde i stället för att berätta hur man ska komma till rätta med problemen när man redan har suttit i regering i åtta år.

Staten måste kunna fastställa vilka som lever i Sverige för att kunna vända utvecklingen i landet. Jag välkomnar ministerns förslag om att utöka utbildningsinsatserna och se till att det finns mer teknisk utrustning på plats. Vad jag förstår är det till och med olika utrustning även på Migrationsverkets kontor här i Sverige. Man kan alltså inte ens här i Sverige göra likvärdiga bedömningar.

Att stationera experter utomlands är fantastiskt bra – man kan till exempel lyssna in vad det är för slags dialekt som pratas. Det finns väldigt många olika saker man kan komma åt med hjälp av mänsklig expertis.

Men svenska folket frågar sig fortfarande med rätta varför regeringen förhåller sig så passiv när det handlar om de åtgärder man vill vidta för att få bukt med identitetsproblemen. Jag funderar, fru talman, på om regeringen inte riktigt vet vad man ska göra. I så fall har jag några goda förslag från Moderaterna, om ministern vill lyssna uppmärksam. Det är fem friska förslag.

Man borde kunna förtydliga den sökandes skyldigheter på ett mycket bättre sätt. Det ska i lag finnas angivet vilka skyldigheter den som söker asyl i Sverige har. Utan dröjsmål ska man ansöka om asyl och lämna in identitetshandlingar. Det händer nämligen att människor skickas hit med utlandsmyndighetens stämpel på vilka de är, och sedan kommer de inte vidare i Sverige utan försvinner på vägen.

Identiteten måste styrkas. En sådan process måste vara central i asylprocessen. Det är klart att identiteten måste utredas noga när en person kommer till Sverige. Jag undrar, fru talman, om ministern verkligen räknar med 3 000 anhöriginvandrare i år – om jag hörde rätt. I sådana fall borde denna identitetsfråga bli väldigt mycket lättare att lösa.

Migrationsverket och polisen bör i större utsträckning samarbeta kring identitetsfrågorna. Detta kräver en översyn av sekretesslagstiftningen, och det kräver kanske också en direktinsyn mellan respektive myndighets informationsdatabaser.

Ett system för medicinska åldersbedömningar måste inrättas. Om uppehållstillstånd blir återkallade måste vi se till att prioritera och driva de ärendena.

Migrationsverket bör ges i uppdrag att förbättra kvaliteten i asylutredningar. Det borde göras en utredning av vilken kvalitet man bör ha i asylutredningarna. Som det är i dag är det inte tillräckligt.

Gör man inte detta, fru talman, växer skuggsamhället. Därför skulle jag vilja veta vad ministern anser om dessa förslag.

Prot. 2020/21:157

9 september

Svar på
interpellationer

Fru talman! Nej, jag blåste inte alls upp vad alliansregeringen gjorde. Jag påpekade bara att alliansregeringen avskaffade folkbokföringsbrottet och att vi återinförde det. Och min fråga till Ann-Sofie Alm var just, om hon nu anser att det här är ett så pass stort problem, varför alliansregeringen då avskaffade folkbokföringsbrottet. Den diskussionen kan vi ta en annan gång. Jag antar att vi båda är överens om att det är bra att detta nu är på plats igen, så att polisen och åklagarna har ytterligare ett instrument att arbeta med för att till exempel bekämpa fusk och fiffel, inte minst inom välfärdsområdena.

Sedan nämnde jag vilken typ av åtgärder som kan komma att bli aktuella i samband med att Migrationsverket nu tar fram sin åtgärdsplan. Och det är, som jag sa, utbildningsinsatser för personalen på utlandsmyndigheterna, mer speciella checklistor i form av till exempel bedömningsprotokoll som ska tydliggöra vilka granskningar och bedömningar av id-handlingar som har gjorts vid utlandsmyndigheter, så att man kan stämma av det i efterhand. Det handlar också om, som jag sa, ny teknisk utrustning som ökar möjligheten att upptäcka falska handlingar. Det kan slutligen handla om att utstationera id-experter vid de utlandsmyndigheter som det framför allt handlar om, för att få till stånd en bättre granskning av dokumenten.

Detta arbetar Migrationsverket med nu. Jag vet att de är i slutskedet av det arbetet och att det kommer ett beslut i närtid kring åtgärdsplanen. Då kan Ann-Sofie Alm stämma av åtgärdena – det här är bara exempel – med de åtgärder som hon nu säger att Moderaterna för fram. Det finns säkert mycket som man kan plocka upp där, men en del av de åtgärder som Moderaterna förde fram ställer jag mig faktiskt lite frågande till. En av åtgärdena var att vi skulle införa medicinska åldersbedömningar. Men, herregud, det har vi ju sedan årtal tillbaka i Sverige. Det var ju på mitt initiativ som vi återinförde medicinska åldersbedömningar. Det systemet havereerade under alliansregeringen 2012–2013. Jo, så var det faktiskt. Det have-reerade då, och vi fick återstarta detta efter några år, 2016–2017.

Det har varit en ganska stor diskussion om kvaliteten i de medicinska åldersbedömningarna, och det finns de som ifrågasätter dem. Men vi har medicinska åldersbedömningar sedan ett antal år tillbaka på initiativ av den regering som jag företräder, så de finns redan på plats.

Ytterligare ett förslag var att kvaliteten på asylutredningarna ska bli bättre. Där vill jag nog ändå säga att Sverige generellt sett har en väldigt hög kvalitet på asylutredningarna. När UNHCR, FN:s flyktingkommissariat, då och då gör utvärderingar och granskningar av olika länders hantering av asylärenden kommer Sverige ofta väldigt väl ut. Vi har ett system med migrationsverk och dessutom ett domstolsförfarande som gör att vi internationellt sett, vågar jag påstå, har hög kvalitet på våra utredningar och också en hög rättssäkerhet.

Det är säkert så att allting kan bli bättre, och så kan det naturligtvis alltid vara. Men jag vill nog ändå påpeka att vi i grunden har en ganska hög kvalitet också i detta.

Allra sist: Jag tror att man ändå kan komma ganska långt med de åtgärder som vi nu föreslår. Man kan aldrig garantera att man klarar ut alla identiteter, särskilt inte när världen ser ut som den gör och de olika länder-

nas situationer ser ut som de gör. Men siffran 3 000, som jag tog upp, är alltså anknytningsärenden till före detta asylsökande. De har alltså minskat kraftigt, från ungefär 20 000 2017 ned till 3 000 i år, som är bedömningen för den gruppen. Det gör att det blir mer tid och större möjligheter att granska ansökningarna.

Prot. 2020/21:157
9 september

Svar på
interpellationer

Anf. 13 ANN-SOFIE ALM (M):

Fru talman! Jag måste fråga: Menar ministern att det finns ett väl fungerande system, ett rättssäkert system, gällande medicinsk åldersbedömning? Och menar ministern att asylutredningarna håller en hög kvalitet? Menar ministern att Skatteverket då inte har rätt siffror, att det är 200 000 som bor här utan att man har rätt uppgift om deras identitet? Menar ministern att det är omkring 400 000 samordningsnummer som har utfärdats för personer vilkas identitet man inte vet? Är det fel siffror när det gäller dem?

Ytterst handlar det om att man undergräver den reglerade invandringen. Det är ett hot mot rikets säkerhet när man inte kan fastställa vilka människor som befinner sig på Sveriges nations territorium.

Fru talman! Det måste bli ordning i Sverige nu. Vi kan inte ha en regering som trots att de har styrt i snart åtta år fortsätter att skylla ifrån sig. Vi måste ha en regering som tar ansvar och som har kraften att skapa ordning och reda. Mitt förslag är en moderatledd regering som får till ordning och reda.

Jag har en fråga till, men jag får ta upp den en annan gång.

Anf. 14 Justitie- och migrationsminister MORGAN
JOHANSSON (S):

Fru talman! Jag förstår att det står i Ann-Sofie Alms talepunkter att hon ska säga att det nu måste bli ordning och reda.

Låt mig bara säga att när jag 2014 tillträdde som migrationsminister var det inte precis till någon situation av ordning och reda som jag tillträdde. Tvärtom var det i ett läge där alliansregeringen hade tappat greppet totalt om migrationspolitiken.

Man hade infört den mest liberala, generösa arbetskraftsinvandringslagstiftning som vi någonsin har haft och, vad jag vet, världens mest generösa. Det har lett till så mycket fusk, fiffel, elände och människoexploatering. Man hade dessutom infört EU:s mest generösa asylpolitik, som ledde till att Sverige tog ett oproportionellt stort ansvar – mycket, mycket mer än alla andra länder.

Detta var den situation som jag kom till 2014. Då fick jag och den regering som jag företrädde strama åt. Det gjorde vi 2015 med gränskontroller, id-kontroller, den tillfälliga lagen och med den nya lagstiftningen, där vi helt enkelt tog kontroll över situationen.

Nej, jag tror inte att människor vill tillbaka till den gamla moderata politiken, som snarare tvärtom präglades av totalt kaos och oordning.

Nu har vi faktiskt kontroll över situationen och läget. Vi har ett väl fungerande system, vågar jag påstå. Vi har också en lagstiftning som nu ligger i nivå med övriga EU:s när det gäller asylpolitiken totalt sett, vilket förebygger att vi igen hamnar i det läge som vi hade runt 2014 och 2015 och som jag och den regering som då tillträdde fick ta ansvar för. Det tänker jag stå för.

De medicinska åldersbedömningarna havererade under den moderata tiden. Vi återinförde dem några år in på den efterföljande mandatperioden, och vi har nu ett sådant system.

Jag har redogjort för en del förslag på vad Migrationsverket kommer att kunna göra med anledning av Riksrevisionens rapport. Det kommer mer information om detta när beslut ska fattas.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 8 Svar på interpellation 2020/21:834 om förutsättningar för skärgården att leva året om

Anf. 15 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Kerstin Lundgren har frågat miljö- och klimatministern om han anser att det är angeläget att säkerställa möjligheterna att utveckla öbygder som i Stockholms skärgård för att upprätthålla service för både friluftsliv och åretruntboende i väglöst land. Kerstin Lundgren har även frågat vilka åtgärder miljö- och klimatministern är beredd att pröva för att nya regelverk inte ska förhindra utvecklingen av skärgårdens landsbygd samt om miljö- och klimatministern ser skäl att balansera skärgårdens utvecklings- och bevarandebestånd genom att ta stöd i och utveckla begreppet "kärnöar" som en grund för att differentiera strandskyddsreglerna.

Fru talman! Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara på interpellationen.

Regeringen lägger stor vikt vid att hela landet, både städer och landsbygder som inkluderar skärgårdsområden, utvecklas så att hela Sveriges potential används. Möjligheterna att bo, leva och verka i alla delar av landet ska förbättras, och regeringen genomför många insatser för detta.

God tillgång till service är grundläggande för att landsbygderna och skärgårdarna ska vara attraktiva platser. Det huvudsakliga ansvaret för den offentliga service som är viktig för att vardagen ska fungera, som bland annat skola, vård och omsorg, ligger på kommuner och regioner. Att den fungerar i hela landet är av stor betydelse, och regeringen arbetar kontinuerligt för att ge kommuner och regioner förutsättningar för detta.

Även tillgång till kommersiell service är viktig för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i hela landet. För perioden 2015–2020 gick drygt 1 miljard kronor i statliga medel och EU-medel till olika insatser som syftar till att stödja dagligvarubutiker och drivmedelsstationer i landsbygder. Under 2020 beslutades det till exempel om 54,5 miljoner kronor i särskilt driftstöd till dagligvarubutiker. Driftstödet beviljades till 23 butiker i landets skärgårdar, och av dessa låg 14 i Stockholms län.

Digitalisering och utbyggnad av bredbandsinfrastruktur är också viktiga för landsbygdernas och skärgårdarnas utveckling. Regeringen har ambitiösa mål för utbyggnaden av bredband. År 2021, alltså innevarande år, avsätts 1,6 miljarder kronor till det nationella stödsystemet för bredbandsutbyggnad på landsbygderna. I landsbygdsprogrammet 2014–2022 har regeringen avsatt cirka 4,35 miljarder kronor till bredbandsutbyggnad.

Fru talman! Medlen i landsbygdsprogrammet har bidragit till att Stockholms skärgård har kunnat bygga ut bredbandsinfrastruktur för cirka 180 miljoner kronor, och detta har lett till att 800 hushåll som är folkbok-

förda i skärgården fått tillgång till snabbt och robust bredband. Utöver de fast boende har även ett stort antal fritidsboenden fått ta del av denna utveckling.

Utredningen om översyn av strandskyddet redovisade sitt betänkande till regeringen den 14 december 2020. Betänkandet har därefter remitterats till och med den 3 maj i år. För närvarande pågår den fortsatta beredningen inom Regeringskansliet av utredningens förslag.

Anf. 16 KERSTIN LUNDGREN (C):

Fru talman! I Stockholms skärgård finns omkring 30 000 öar, varav cirka 200 är bebodda. De flesta öarna är väglöst land utan färjeförbindelse. Skärgården är en del av Stockholms läns betydande landsbygd, någonting som man kanske inte tänker på när man vistas i Riksdagshusets närhet. Men det är en landsbygd avseende restider och transportkostnader som snarast kan liknas vid Norrlands inland.

För att öbygderna ska vara tillgängliga för många även under de mörka dagarna på året är det viktigt att grundläggande förutsättningar för människor finns för att hålla öarna levande. Det är de fastboende som också har en viktig roll som ögon och öron i vårt totalförsvar – säkra inloppet till Stockholm och Stockholms stad.

I Stockholmsregionen, som vi nu befinner oss i, har länsstyrelsen och kommunerna under lång tid sökt förutsättningar för människor att leva i skärgården. Och man har utvecklat satsningarna på så kallade kärnöar. Där finns det en stor samsyn över olika blockgränser i Region Stockholm. Det är stödjepunkter för kommersiell offentlig service i skärgården för att göra det möjligt för människor utan fast landförbindelse att utan alltför långa restider och alltför långa avstånd få tillgång till service.

För en stor del av skärgården gäller många särskilda regler. Och frågan om strandskydd är endast en av dem, men den har stor påverkan eftersom delar av öarna dessutom omfattas av ett utökat strandskydd.

Fru talman! Jag väckte denna interpellation den 15 juni, innan något misstroendevotum hade väckts i kammaren. Det är snart tre månader sedan. Jag väckte den just för att det var viktigt att uppmärksamma regeringen på att när man bereder Strandskyddsutredningen är begreppet kärnöar och de särskilda förutsättningarna en viktig del att uppmärksamma. Jag förväntar mig inte, fru talman, att statsrådet Baylan i dag – eller statsrådet Bolund, som interpellationen ställdes till – ska kunna ge ett besked. Men det är viktigt att se begreppet kärnöar som en förutsättning för att inte riva sönder den satsning som man ändå har gjort från Stockholmsregionen.

Därför frågade jag om ministern var beredd att pröva nya regelverk och säkra att de inte förhindrar utvecklingen av skärgårdens landsbygd, och om man är beredd att balansera skärgårdens utvecklings- och bevarand-intressen genom att ta stöd i och utveckla begreppet kärnöar som en grund för att differentiera strandskyddsreglerna.

Fru talman! Jag tycker inte att jag har hört något svar. Jag ser de gemensamma satsningar som har gjorts – Centerpartiet tillsammans med Liberalerna och regeringen – i fråga om dagligvaruhandel, bredbandsutbyggnad och dylika frågor men inte något svar på de frågor som jag väckte. Jag hoppas därför att statsrådet kommer att kunna ge svar om detta i denna debatt.

Prot. 2020/21:157
9 september

Svar på
interpellationer

Anf. 17 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Det är korrekt som Kerstin Lundgren säger, att Socialdemokraterna, Miljöpartiet, Centerpartiet och Liberalerna i en rad budgetar har agerat för att stärka möjligheterna att leva och verka i hela vårt land. Grundläggande service som dagligvaruhandel, drivmedel och transporter av olika slag är förstås A och O – Kerstin Lundgren säger att det finns ungefär 30 000 öar i Stockholms skärgård – och det gäller även Norrlands inland. Det är korrekt, det är grundsättningar för detta land med ungefär 10 ½ miljon invånare. Det är det till ytan fjärde största landet i Europa. Det är klart att det innebär utmaningar. Det är mot denna bakgrund som jag läser upp många av de insatser som vi har gjort och som vi avser att fortsätta att göra, eftersom de insatser som har gjorts uppenbarligen inte räcker.

Vi har inför den budget som regeringen har planerat att lägga fram till riksdagen aviserat att stödet ska stärkas så att man kan bo och verka i hela vårt land. Då är det grundläggande service och moderna förutsättningar som bredband som kommer att krävas. Då handlar det också om att stärka stödet till drivmedelsförsäljning. Här har det nämligen ställts krav som, om de inte går att hantera, skulle kunna slå ut en hel del av drivmedelsförsäljningen i landet. Även detta har presenterats i närtid.

Vi gör stora satsningar på de gröna näringarna och på fiskepolitiken. Det är klart att detta också är viktiga insatser när det gäller att kunna leva och verka i hela vårt land.

Jag ska ge några exempel. Vi föreslår att stödet till dagligvarubutiker, som också har gått till skärgårdsöarna här i Stockholm, stärks med ytterligare 35 miljoner kronor permanent från och med 2023. Vi stärker stödet till bredband med ytterligare 500 miljoner kronor 2022. Detta har bevisligen också kommit till nytta inte minst för dessa skärgårdsöar. Vi stärker stödet till drivmedelsförsäljning, vilket också är viktigt i många delar av vårt land. Därutöver kommer vi också att stärka medlen i landsbygdsprogrammen, vilket precis har presenterats, som också har kommit till nytta för många av dessa skärgårdsöar.

Sedan frågade Kerstin Lundgren om den proposition som regeringen jobbar med när det gäller just strandskyddet. Som jag sa i mitt svar, där jag tyckte att jag svarade på detta, pågår detta arbete i Miljödepartementet. Jag kommer inte att föregripa detta arbete. Däremot kan man säga att det finns en generell erfarenhet när vi pratar om kärnöar, nämligen att när nationell, lokal och regional politik går hand i hand blir politiken mycket mer verkningfull. Det är klart att om det inte finns särskilda skäl för det brukar regeringen vilja göra denna typ av gemensamma tag.

Precis som Kerstin Lundgren säger har man i den utvecklingsplan som finns för Region Stockholm kommit överens om och pekat ut kärnöar, det vill säga större öar utan fast förbindelse som bedöms ha förutsättningar för både samhällsservice och infrastruktur. Det möjliggör då också satsningar som kan skapa en robust samhällsstruktur och därmed en möjlighet för både fastboende och näringslivsutveckling.

Jag ska inte föregripa det arbete som pågår när det gäller utredningen om strandskyddet, men när det gäller politiken generellt kan man väl i grund och botten säga att det brukar bli mycket starkare när det går hand i hand.

Anf. 18 KERSTIN LUNDGREN (C):

Fru talman! Ja, låt oss då hoppas att det är så att politiken från regionen går hand i hand med politiken från staten när det gäller möjligheterna att utveckla begreppet kärnöar – också när regeringen arbetar med den proposition om strandskyddsreglerna som omnämns.

Som jag nämnde förväntar jag mig inte en inblandning i beredningsprocessen, fru talman. Men jag vill uppmärksamma ministern – vilket också var syftet med min fråga, nämligen att uppmärksamma den ansvarige ministern – på att detta är en viktig del att se. Miljoner i all ära, oavsett om de går till dagligvaruhandel, bredbandsutbyggnad eller landsbygdsprogrammet, men om vi har regelverk som lägger krokben för förutsättningarna räcker inte miljonerna, fru talman. De kan inte kompensera.

Det man fasar för är en utveckling där man i stället för att kunna arbeta med kärnöar, vilket kan skapa förutsättningar för fler att vara fastboende i skärgården – på vår landsbygd i den här regionen – drivs boende bort därför att man inte får möjlighet att arbeta med de utvecklingsplanerna på grund av hur regelverken ser ut. Det är därför det är viktigt att differentiera strandskyddsreglerna, för att säkerställa att kärnöar får möjlighet att leverera till många av de fastboende på de 200 av de 30 000 öar vi har i vår landsbygd i Stockholms skärgård.

Även om statsrådet Baylan inte är ansvarig för propositionsskrivandet är ju regeringen ett kollektiv och fattar beslut kollektivt. Jag hoppas och förväntar mig därför, fru talman, att i det här fallet landsbygdsministern säkerställer att Stockholms skärgård – Stockholms läns landsbygd – får förutsättningar att verka och att man bevakar möjligheten att differentiera strandskyddsregelverket så att kärnöar inte drabbas av ett regelverk som lägger krokben för andra lovvärda satsningar. Då vet nämligen inte den ena handen vad den andra gör, fru talman, och då brukar det aldrig bli speciellt bra.

Om jag förstår saken rätt ska den här propositionen komma innan landsbygdsministrarnas aviserade avgång. Jag förväntar mig därför att det samtal vi har här i talarstolarna kommer att leda till resultat i en kommande proposition, där landsbygdsministern har säkrat kärnöarna som en utvecklingsmöjlighet – och differentierat strandskyddsreglerna för att göra det möjligt.

Anf. 19 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Det är klart att Kerstin Lundgren har helt rätt. Dock skulle jag vilja hävda att det också krävs resurser. Att bara peka ut kärnöar och sedan inte skapa grundläggande förutsättningar med fast kollektivtrafik, dagligvaruhandel och annat – eller för den delen kommunal service i form av skolor och annat – skulle självklart göra det väldigt svårt att leva och verka där.

Utan att ge det som ett löfte kan jag försäkra Kerstin Lundgren om att jag hör vad hon säger. Jag förstår att det är en av anledningarna till att interpellationen en gång i tiden ställdes, men som Kerstin Lundgren också vet är det en del vatten som runnit under broarna sedan dess – inte bara mellan öarna utan också under broarna. Jag kan alltså försäkra Kerstin Lundgren om att jag hör vad hon säger. Dock är det så, precis som ledamoten säger, att jag inte kan och inte heller vill föregripa det arbete som pågår i Regeringskansliet.

Däremot hoppas och tror jag naturligtvis att vi ska kunna fortsätta att jobba tillsammans för att stärka möjligheterna när det gäller många av de saker och grundläggande förutsättningar som behövs för att man ska kunna leva och verka i hela vårt land, också i skärgården eller på andra platser i vårt avlånga land. Det är klart att det är en sak att ställa upp på stridsropet ”Hela landet ska leva”, men sedan handlar det också om att ställa upp med resurser och de förutsättningar som krävs. Jag kan försäkra Kerstin Lundgren om att jag, så länge jag har den stora förmånen att sitta i regeringen och jobba med den här typen av frågor, naturligtvis kommer att argumentera för detta – men givetvis utan att avge några löften om något särskilt, till exempel kärnöar.

Anf. 20 KERSTIN LUNDGREN (C):

Fru talman! Om regelverket skapar en god grund kan naturligtvis de resurser som tillförs göra mer nytta. Man får mer valuta för de insatser man gör.

Det som är viktigt, vilket ministern också säger, är att det är kommunerna och regionerna som har ett stort ansvar för utvecklingsarbetet. I den region jag just nu företräder, Stockholms län, med sin landsbygd skärgården som har unika förutsättningar – där i princip Norrlands inland är en likvärdig jämförelse när det gäller restider och avstånd – är det viktigt att de satsningar som man i Stockholmsregionen har samlat sig bakom, över partigränser och blockgränser, verkligen når framgång.

Risken är, fru talman, att man om regelverken lägger krokben inte får nytta av vare sig de insatser som staten lägger till eller de insatser som regionen och kommunen lägger till. Det vore det sämsta och minst effektiva sättet att arbeta om man vill nå resultat och utveckling på de 200 öar där det finns fastboende. I begreppet kärnö ligger att det inte finns någon fast förbindelse, fru talman, och det är många av dessa öar som inte har fast förbindelse. Ska man skapa förutsättningar för människor att bo där måste man kunna utveckla just kärnöarna och inte lägga en död hand över de planer som nu finns.

Jag hoppas att strandskyddsregelverket säkerställer en differentiering för kärnöar och att man då får möjlighet att, som statsrådet sa, arbeta hand i hand mellan region och stat – för framgång i vår region.

Tack för debatten, ministern!

Anf. 21 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Vi är helt överens om att vi ska göra vårt bästa för att man ska kunna verka överallt, oavsett om det är Norrlands inland eller – i det här fallet – Stockholms, eller Göteborgs, skärgård. Grundläggande för det är naturligtvis att vi tar ett gemensamt ansvar.

Sedan känner Kerstin Lundgren väl till att det alltid finns intressekonflikter och att det gäller att hitta en bra balans i detta. Som jag sa tidigare brukar man nå de bästa resultaten om man kan hitta en samsyn på lokal, regional och nationell nivå, och det brukar vara min ambition. Sedan får man ibland ha respekt för att det kan finnas helt olika perspektiv, men det brukar i alla fall nästan alltid vara min ambition.

Tack så mycket för denna debatt!

Svar på
interpellationer

Anf. 22 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Jens Holm har frågat mig dels vilka klimatkrav regeringen har ställt på SAS AB som en förutsättning för det likviditetsstöd som regeringspartierna, Centerpartiet och Liberalerna aviserade den 26 maj 2021, dels vilken redogörelse regeringen kommer att kräva av bolaget för att följa upp hur dessa krav uppfylls.

Fru talman! Efterfrågan på flygresor har legat på fortsatt mycket låga nivåer jämfört med vad som förutsågs i samband med att rekapitaliseringen av SAS arbetades fram. SAS är viktigt för att tillgodose samhällets grundläggande behov av tillgänglighet med flyg i Sverige, Danmark och Norge. Som största ägare i SAS, tillsammans med den danska staten, är det naturligt att svenska staten tar ansvar i denna kris.

Som Jens Holm beskriver har regeringen i samband med rekapitaliseringen ställt skarpa klimat- och miljökrav på SAS. Som en följd av detta har bolaget skärpt sina klimatmål för att bidra till uppfyllande av målen i Parisavtalet. Regeringens förväntningar som ägare är att SAS klimatarbete ska genomföras i linje med den plan som har kommunicerats. Planen innebär bland annat att bolaget har skärpt sina klimatmål till att minska koldioxidutsläppen med 25 procent till 2025, vilket är fem år tidigare än planerat, samt halvera koldioxidutsläppen till 2030.

Fru talman! SAS utsläpp ska minska totalt, både för inrikes och för utrikes resor. Målet är därför mer ambitiöst än de mål som andra bolag har, till exempel Air France, vars mål utgår från utsläpp per passagerare.

Om utsläppen från flyget ska minska kraftigt behövs också samarbeten med andra trafikslag. Därför är det bra att SAS i enlighet med regeringens krav kommer att utveckla samarbeten med tågoperatörer. Regeringen ser positivt på en utveckling där en så stor del som möjligt av en resa görs med just tåg.

Regeringen ser också positivt på att bolaget har valt att kraftigt höja ambitionerna när det gäller klimat och miljö i linje med de krav som regeringen har ställt. Regeringen har en dialog med bolaget kring dess klimatarbete som bland annat följs upp inom ramen för de ägardialoger som äger rum mellan representanter från bolaget och politisk ledning.

Bolaget ska visa en plan för hur bolagets strategiska inriktning stegvis ska utvecklas i linje med Parisavtalets 1,5-gradersmål. Regeringen kommer också, som kommunicerades 2020 i samband med rekapitaliseringen, att regelbundet göra en fördjupad klimatanalys. Regeringen kommer som ägare att fortsätta dialogen med bolaget i dessa frågor. Målen ska nås, och flygets utsläpp ska minska.

Anf. 23 JENS HOLM (V):

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

Jag har ställt denna interpellation därför att jag har tittat närmare på regeringens krishantering under coronapandemin. Jag har tittat lite på hur mycket pengar regeringen har gått in med i ekonomiskt stöd till olika sektorer.

Vi kan konstatera att den första sektor som fick coronastöd var just flygsektorn. Den 17 mars 2020 utlovade regeringen 5 miljarder kronor i kreditgarantier till flygbranschen, varav 1,5 miljarder kronor till flygbolaget SAS. Sedan dess har SAS fått ytterligare 5 miljarder kronor i juni samma år och nu senast, i våras, åter 1,5 miljarder kronor – bara från den svenska staten.

Sammantaget har regeringen gett stöd till flygbranschen på ungefär 16 miljarder kronor. Detta har gått till flygbolag, flygplatser, flygledning och annat. Det finns inget annat transportslag som ens är i närheten av detta. Tågbranschen har sammanlagt fått ungefär 2 miljarder kronor, trots att tågbranschen också har varit extremt utsatt under pandemin, med uppmaningar om att människor inte ska resa kollektivt, och trots att tågoperatörerna inte fått köra med full kapacitet.

Det finns en viss skevhet, anser jag, i regeringens krishantering. Det har varit en väldigt stark slagsida åt flyget. Då är det ännu viktigare, anser jag, att det finns tydliga krav på flyget, som före pandemin var en växande utsläppskälla och som vi behöver hantera. Detta är nog jag och näringsministern helt överens om.

Näringsministern återkommer ofta till de krav som regeringen uppenbarligen har ställt på SAS. Ett krav brukar ju vara förbundet med en möjlighet att följa upp och en möjlighet till sanktioner och åtgärder om kravet inte levs upp till. Jag vill fråga näringsministern: Vad händer om SAS inte uppfyller sitt löfte om minskade utsläpp?

Näringsministern nämnde också att det ska göras en fördjupad klimatanalys, om jag förstod det rätt, av SAS klimatåtaganden. När kommer nästa klimatanalys? Kan ministern vara konkret här?

Det kanske viktigaste i detta – det som SAS utlovar – är att man ska halvera sina koldioxidutsläpp till 2030. Jag vill påminna näringsministern om att transportsektorn överlag i Sverige har ett minskningsmål på 70 procent till senast 2030. Hur kommer det sig att SAS bara ska minska sina koldioxidutsläpp med 50 procent när resten av transportsektorn ska minska dem med 70 procent? Varför ställer regeringen lägre krav på flyget än på resten av transportnäringen?

Fru talman! Jag har ytterligare en fråga till näringsministern. Det är ju inte så att SAS enbart ägs av staten Sverige och staten Danmark, utan det finns också privata ägare, bland andra familjen Wallenberg. Har regeringen haft någon dialog med familjen Wallenberg för att de ska gå in och stödja SAS i denna svåra situation, och har de i så fall gjort det?

Anf. 24 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Det är nog viktigt att påminna sig om hur situationen var i mars förra året. Det tog tvärstopp i ekonomin och för flyget. Sverige är ju ett avlångt land som är glest befolkat, fru talman, och flyget är en grundläggande infrastruktur. Detta var grunden för att vi beslutade oss för att gå in med stöd.

Jag vill ställa en fråga till Vänsterpartiet och Jens Holm: Menar Jens Holm att vi skulle ha låtit all flyginfrastruktur och alla flygbolag i princip konkurs?

När vi väl gjorde dessa analyser och dessutom gick in med detta stöd var det viktigt att skilja på kreditgarantier och direkt stöd som ägare. Det

är ganska stor skillnad mellan dessa saker. Låt oss ta ett exempel på det som Jens Holm säger.

De 1,5 miljarder som vi gick in med som kreditgarantier under våren 2020 var återbetalda i oktober eller november 2020. Det som däremot handlar om direkta kapitaltillskott är något helt annat; det gör man som ägare.

I detta sammanhang, som svar på Jens Holms fråga, är det klart att vi för en diskussion också med de privata ägarna. Familjen Wallenberg gick via sitt bolag in med resurser.

Fru talman! Jag tror att jag och Jens Holm är helt överens om detta. Jag hoppas att vi också är överens om vi, trots allt, fortfarande behöver flyg i vårt land. Sverige är ett glesbefolkat land, och Sverige ligger där det ligger. Vi har en öppen ekonomi med kontakter över hela världen. Då krävs det också att vi har ett flyg.

Därutöver tror jag att jag och Jens Holm är helt överens om att vi ska ställa krav på en omställning av flyget, och det gör vi. Med de krav som vi har ställt och som SAS jobbar med kommer SAS att vara det grönaste flygbolaget i Europeiska unionen.

Räcker det? Nej, självklart inte. Man måste fortsätta att göra detta.

Jens Holm ställde frågan varför det bara är 50 procents minskning som gäller för flyget när det är 70 procents minskning som gäller för vägtransporterna. Det är mycket enkelt – det handlar om förutsättningarna. Förutsättningarna för vägtransporterna, både med elektrifiering och med biobränslen, har ju ökat kraftfullt. Jag har själv, som dåvarande energiminister, varit med och jobbat fram det som kallas bränslebytet.

Flyget har helt andra utmaningar. Även där finns det lovande innovationer, men vi är inte riktigt där – därav dessa krav. Både de som lyssnar på debatten och Jens Holm ska komma ihåg att det inte finns någon annan ägare som ställer så tuffa krav på en omställning som vi gör.

Då är frågan: Hur går det? Detta är väldigt svårt att svara på. SAS gör vad de kan, och jag är säker på att de kommer att fortsätta att jobba med det. Vi kommer att följa upp det kontinuerligt i ägardialoger varje år.

Vi är dock alla medvetna om hur situationen fortfarande ser ut. Även med vaccineringen, och även om situationen ser något bättre ut i år än vad den gjorde under motsvarande period förra året, är det fortfarande så att det huvudsakligen sker en kraftfull nedgång för flyget. Detta gäller inte bara i vårt land, utan så ser det ut globalt. Det är fortfarande relativt lite flyg som opererar. Detta gäller såväl SAS som flyginfrastrukturen i stort.

Ska vi kunna göra de nödvändiga investeringarna i biobränslen och annat kommer det att krävas att detta kommer igång, så att man också tjänar pengar. Då kan man göra de här investeringarna i nya flygplan och nya motorer. Det kan vara fråga om elmotorer och sedermera även olika slags biobränslen, som fortfarande tyvärr är betydligt dyrare än fossila bränslen.

Anf. 25 JENS HOLM (V):

Fru talman! Näringsministern säger att det råder olika förutsättningar inom transportbranschen och att förutsättningarna för flyget att minska sina utsläpp är mycket sämre än för resten av transportbranschen. Jag håller inte med om det resonemanget, fru talman, och det motsägs egentligen av näringsministerns eget resonemang. Näringsministern säger själv att det är viktigt att så ofta man kan ersätta flygresor med tåg. Att SAS nu också

uppmanas att inleda samarbete med andra transportslag så ju näringsministern i sitt inledningsanförande, och det är då fråga om tågoperatörer. Jag utgår från att det samarbetet handlar om att ersätta vissa flyglinjer med tågresor.

Det enklaste sättet att minska utsläppen från flygbranschen är ju att dra ned på flygandet. Att tanka i något annat i tanken, något som kanske dessutom har producerats på regnskogsmark i Indonesien eller Brasilien, tycker jag inte känns särskilt hållbart. Vi vet att elflygen kan komma först väldigt långt fram i tiden. De kommer inte att lösa den här problematiken fram till 2030. Varför törs inte näringsministern säga att minskat flygande är en väldigt effektiv strategi för att minska utsläppen från flygsektorn?

Nu med det ökade digitala arbetet säger i princip alla företag och myndigheter att de kommer att flyga mindre, eftersom de kan lösa det digitalt. Låt oss dra nytta av det! Låt oss ställa krav på till exempel SAS i likhet med det man har gjort i Frankrike! Ifall det finns en tåglinje och man kan ta sig med tåg på under fyra och en halv timme säger vi i Vänsterpartiet att det inte ska finnas någon flyglinje där. På det sättet kan man successivt lägga ned flyglinjer, och så behåller vi flyget till de orter som ligger långt borta och där det inte finns några fullgoda alternativ. Vad anser näringsministern om det?

Jag tycker inte att jag fick något tydligt svar från regeringens fördjupade klimatanalyser vad gäller SAS klimatarbete. Kan näringsministern berätta när det kommer en klimatanalys av hur det går med SAS klimatåtagande? Jag tycker att det är väldigt viktigt med transparensen och insynen i detta.

Fru talman! Det tog tvärstopp våren 2020. Det har ministern helt rätt i. Men det var inte bara flyget det tog tvärstopp för. Det tog tvärstopp för kollektivtrafiken. Det tog tvärstopp för järnvägen. Det tog tvärstopp för en mängd sektorer i vårt samhälle. Alla var i behov av stöd.

Det som förvånar mig lite grann i regeringens hantering är att det ser ut som om det bara var flyget som drabbades. Ja, det totala flygandet har minskat med ungefär 80 procent under pandemin – utrikesflyget lite mer, inrikesflyget lite mindre. Tågresandet har minskat med 65 procent, så visst har flyget minskat mer, men det är ändå ungefär samma storheter. SJ har också haft gigantiska underskott nu under pandemin. Det vet ju näringsministern. Men SJ har såvitt jag vet inte fått en krona i stöd från staten. Varför inte det? Varför stöder regeringen SAS och flyget men inte tåget och SJ? Det vore väldigt intressant att få svar på.

Wallenberg är delägare i SAS. Hur mycket har Wallenberg gått in med för att stödja SAS, Ibrahim Baylan? Det kan väl inte vara så att det bara är staten som ska ta ansvaret här? Nej, en konkurs är inte ett alternativ för Vänsterpartiet heller. Men fler måste ta ansvar.

Anf. 26 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Då blir jag förvirrad. Här argumenterar ju Jens Holm mot att vi gick in och gjorde insatser både för flyginfrastrukturen, det vill säga Swedavia, och för att undanröja risken för konkurs för i det fallet SAS. Var det alltså rätt? Eller skulle vi ha låtit dem gå i konkurs? Det vore väldigt bra att veta.

När det gäller själva den grundläggande analysen kan jag säga att det är väldigt svårt att analysera något som i princip är all-time-low. Det är ju

inte så att pandemin har släppt sitt grepp eller att resandet har gått upp. Som Jens Holm själv säger har det gått ned väldigt kraftfullt, och det har inte kommit igång. När kommer det då igång? Ingen av oss vet ju hur det kommer att se ut. Det är mycket möjligt att det är precis som Jens Holm säger, att en del resenärer kommer att återkomma till flyget, framför allt när det är långväga flyg.

Men det finns mycket som tyder på att affärsresenärerna kommer att ha ändrat sitt beteende, inte minst av de skäl som Jens Holm nämner. Tidigare kanske man flög för några timmars möte i London, men nu kan det vara så att man i både myndigheter och företag har vant sig vid att ta det på skärm och ser att det fungerar alldeles utmärkt. Vi kan tro och prognosera, men vi vet inte.

Uppföljning av de krav vi ställer är något som vi gör. Det som SAS redovisar tycker jag ligger väl i linje med det som de har åtagit sig. Men som sagt: Innan vi är tillbaka i ett normalläge är det väldigt svårt att dra några slutsatser. Om det är minus 80 procent, som Jens Holm säger, är det väldigt svårt att veta hur det skulle se ut i normalläget, särskilt som vi inte ens vet vilka grundläggande förändringar som sker i resmönstren.

Jens Holm frågar varför så mycket går till SAS och inte till SJ. Jag har statsministerns uppdrag att förvalta det statliga ägandet. Där ingår både SJ och SAS. Svaret är mycket enkelt. SJ var betydligt mer välkapitaliserat och hade betydligt starkare kassa än SAS och för den delen nästan alla övriga flygbolag. Flygbranschen har ju varit föremål för en väldigt hård konkurrens och har av den orsaken inte haft starka finanser. Det är klart att det var mot den bakgrunden vi gjorde den här insatsen. Där var också delar av de privata ägarna med utifrån hur stor andel de ägde och om de ville gå upp, stå kvar eller minska sitt ägande.

Själva grunden för det som Jens Holm frågar om, nämligen den kreditfacilitet som vi lämnade till SAS tillsammans med den danska staten, handlade om att pandemin fortsatt pågå; det var ett sätt att undanröja risken att man skulle behöva ställa in sina betalningar. Då återkommer jag till min fråga: Är det verkligen Vänsterpartiets uppfattning att vi inte ska göra det och därmed låta SAS eller övrig flyginfrastruktur gå under?

När det gäller möjligheten att ställa om: Jag är helt med på det. Men då måste det också fungera. Det måste finnas grundläggande förutsättningar, till exempel tåg som går i tid. Det krävs att vi har den kapaciteten, för efterfrågan på tåg, fru talman, har ökat kraftigt i vårt land. Däremot har inte spårkapaciteten ökat lika mycket. Den vill regeringen öka kraftfullt, inte minst i den infrastrukturplan som vi lägger fram. Det handlar om investeringar i underhåll men också nya tågspår, för till syvende och sist kommer det inte att duga att lappa och laga. Bara då tror jag att vi kan få den typ av överföring som jag tror att vi i grund och botten skulle tycka vara bra, så att människor kan resa på ett sätt som är bra för klimatet och miljön.

Anf. 27 JENS HOLM (V):

Fru talman! Det är helt rätt att vi behöver bygga ut järnvägskapaciteten i Sverige, men vi behöver också anslå mer pengar till det. Vi behöver bygga ut mer och göra det snabbare än enligt det som än så länge ligger i regeringens plan.

Ministern säger – och det tycker jag är symtomatiskt, fru talman – att vi inte kan säga hur det blir med flygandet i framtiden. Vem vet om man tar den där resan till London eller inte? Jo, Ibrahim Baylan, det är ju precis det vi kan. Vi är politiker. Vi kan påverka utbudet och priserna. Det är klart att vi kan göra det. Ifall det blir dyrare att resa till exempelvis London och det finns färre flyglinjer kommer man att titta sig runt efter alternativ. Då blir det fler digitala möten. Inrikes blir det också fler resor med tåg. Det är det jag saknar lite i regeringens hållning här. Man vill bara att marknaden eller någonting annat ska styra, när det är regeringen som sitter på hela makten.

Nej, vi i Vänsterpartiet ser inget egenvärde i att SAS skulle gå i konkurs, även om inte alla flygbolag kommer att finnas kvar på marknaden ifall vi kommer att flyga mindre i framtiden. Men det är någonting med proportionerna i den här krishantering som skaver. 16 miljarder går till flygindustrin, men endast 2 miljarder till järnvägsbranschen. Åtta gånger mer går alltså till det klimatskadliga flyget än till tåget. Jag vill fråga näringsministern om han verkligen tycker att det utifrån ett klimatperspektiv är välavvägda och rimliga proportioner.

Jag glömde att ställa en fråga angående minskningsambitionen på 50 procent för SAS till 2030. Det handlar om en liten men viktig detalj: Vad jämförs denna siffra med? Är det med utsläppen år 2010, eller vad är det? Resten av transportbranschen har 2010 som jämförelseår, och det är inte oviktigt vilket år man jämför med.

Fru talman! Jag vill tacka för debatten. Jag tycker att den har varit klargörande, och jag tror att vi får skäl att återkomma till de här frågorna framöver.

Anf. 28 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Låt också mig tacka ledamoten för en bra diskussion, även om jag blir något förvirrad.

Det var visst rätt att stödja SAS, och det var rätt att gå in och stötta en flyginfrastruktur som annars hade kunnat slås ut. Men det var tydligen ändå fel på något sätt därför att det var mer stöd än till tåget. Tåget var i det här fallet SJ. SJ hade, tack och lov, tack vare en väldigt bra verksamhet och tack vare en mycket stark efterfrågan en bra kassa för att kunna klara av den kris som vi fortfarande är inne i. Det är det enkla svaret.

Vad jag har förstått av Jens Holm var det egentligen helt rätt att stötta flyget, men ändå var det fel på något sätt. Jag förstod det inte riktigt, men fine.

När det gäller själva den grundläggande hållningen – att vi ska fortsätta att bygga ut vår tåginfrastruktur – tror jag att vi är överens. Det är också därför regeringen har presenterat stora investeringar i såväl underhåll som nya spår. Där går inte skiljelinjen mellan Vänsterpartiet och regeringen; där går skiljelinjen mellan oss och det högerkonservativa alternativet här i riksdagen, som uppenbarligen vill sticka huvudet i sanden. Trots att både företag som efterfrågar mer godstransporter på tåg och människor som efterfrågar mer tågtransporter verkligen visar detta tar man det inte till sig.

Fru talman! Till skillnad från Jens Holm har jag ingen kristallkula. Det är klart att man kan stå här och uttala sig tvärsäkert, men genom åren har man ändå lärt sig att vara mer ödmjuk – framför allt under pandemin, som tyvärr har visat sig överraska gång på gång genom att vara segare än man

kunde tro. Hur ser människors beteende ut om två eller tre år? Ingen av oss vet när det hela är tillbaka i någon form av normalläge, vad det nu är.

Jag skulle nog säga att vi socialdemokrater följer detta och för en dialog med SAS både för att se till att de kommer tillbaka som bolag och kan bidra med infrastruktur och för att de ska bli Europas grönaste flygbolag.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

Prot. 2020/21:157
9 september

Svar på
interpellationer

§ 10 Svar på interpellation 2020/21:878 om statsstöd i linje med miljömålen

Anf. 29 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Jens Holm har frågat mig hur regeringen mer konkret vill förändra EU:s regelverk för statsstöd så att det blir förenligt med den gröna omställningen och om jag kommer att verka för att klimatåtgärder och miljöskydd formuleras som undantagna från EU:s statsstödsregler.

Vidare har Jens Holm frågat om jag kommer att verka för att de riktlinjer som finns kring energi och miljö, EEAG, förtydligas och får status som regelrätta undantag från statsstödsregelverket och hur jag kommer att verka för att den nya teknik som ännu inte är etablerad kan stödjas med offentliga medel utan att det klassas som ett statligt stöd som stoppas av EU:s statsstödsförbud.

Slutligen har Jens Holm frågat om jag långsiktigt kommer att verka för att statsstödsreglerna lyfts ut ur EU:s fördrag och i stället regleras i EU:s ordinarie lagar som förordning eller direktiv.

Fru talman! Statsstödsreglerna är en del av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Det är en viktig princip för den inre marknaden att medlemsstaterna inte ska kunna snedvrیدا konkurrensen på marknaden genom stöd till företag. Det är med andra ord ett regelverk som bland annat säkerställer att våra svenska företag konkurrerar på samma villkor som andra företag på den inre marknaden.

Samtidigt behöver statsstödsregelverket vara utformat på ett sådant sätt att det möjliggör en ändamålsenlig miljö- och klimatpolitik. Regeringen har hittills, inom ramen för det gällande statsstödsregelverket, kunnat bedriva en effektiv miljöpolitik med välriktade statliga stöd som syftar till att uppfylla nationella miljömål. Samtidigt finns det utrymme att förbättra regelverket och anpassa det till nya målsättningar. Regeringen har därför under mandatperioden verkat för att statsstödsreglerna ska ändras så att de bidrar till, och inte motverkar, ett fossilfritt samhälle och genomförandet av Parisavtalet.

Regeringen har varit mycket aktiv för detta ändamål och har bland annat tagit initiativ till det gemensamma yttrande till Europeiska kommissionen som Jens Holm nämner i interpellationen. Regeringen har även drivit på och uppvakttat Europeiska kommissionen för att få till stånd en ändring av bestämmelser gällande två för Sverige mycket viktiga frågor i sammanhanget, nämligen stöd till livsmedelsbaserade biobränslen och laddinfrastruktur.

Regeringens arbete har resulterat i att bestämmelsen om stöd till laddinfrastruktur justerats och att förbudet mot stöd till livsmedelsbaserade biobränslen tas bort.

Ett statsstödsregelverk i linje med EU:s klimatmål är nödvändigt för att den gröna omställningen verkligen ska få genomslag i hela Europa. Det är därför viktigt att den pågående översynen av reglerna säkerställer att medlemsstaterna kan bidra till exempelvis utvecklingen av ny teknik och nytt material för att uppnå klimatmålen på ett säkert och hållbart sätt. Reglerna bör också säkerställa att det inte leder till så kallad greenwashing och inlåsnings effekter som hindrar omställningen till ett fossilfritt samhälle.

Avslutningsvis, fru talman, är det också viktigt att regelverket även fortsatt säkerställer en rättvis konkurrens på den inre marknaden.

Anf. 30 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag vill tacka för svaret från näringsministern även på denna interpellation.

Jag tycker att det här är en viktig debatt. EU:s statsstödsregler låter lite som ett sömnpiller; det måste jag erkänna. Jag tror kanske inte att så många egentligen bryr sig så mycket om dem. Men alla som har varit engagerade i politiken ett tag vet att EU till att börja med styr extremt mycket av det vi gör i den här församlingen och i alla andra politiska församlingar. Inte minst gör EU:s så kallade regler kring statsstöd det i hög grad.

EU:s statsstödsregler är per definition, fru talman, ett förbud mot statligt stöd som står inskrivet i artikel 107 i EU:s grundfördrag. Det är alltså någonting som finns i EU:s grundlag: Stater ska inte ekonomiskt få stödja olika verksamheter, annat än om det finns ett undantag och ett rimligt skäl för detta. Det är utgångspunkten.

Jag brukar ibland göra en liknelse. Tänk er att man bor i ett radhusområde. Detta radhusområde består av 100 hus, och man har tillsammans bildat en samfällighet. I denna samfällighet har man satt upp regler: Så här måste buskarna se ut, så här ska uppfarten för bilen se ut, si och så ofta får ni klippa gräsmattan, ni får inte vattna gräsmattan på sommaren och så vidare. Man har vissa regler.

Ungefär så är det också med EU:s statsstödsregler. Det är ett antal regler för vad man får göra och inte göra. Problemet är att det här är inskrivet i EU:s grundfördrag och att det är väldigt generellt formulerat. När Sverige ska göra stora investeringar, till exempel nu på klimatområdet med den otroligt nödvändiga klimatomställningen, och formulerar Klimatklivet anser jag att man gör det överdrivet byråkratiskt och smalt eftersom man är rädd för att EU annars ska klassa detta som ett statsstöd. Därför får man inte heller den riktigt stora utväxlingen av Klimatklivet.

Det är precis som med laddinfrastrukturen, som nämndes här tidigare. Det är någonting som till stor del finansieras med statliga medel, och regeringen har sagt att även detta har varit svårt att rulla ut på grund av EU:s statsstödsförbud.

På samma sätt har det varit med allmännyttan. Där kom man också i klinch med reglerna långt tillbaka i tiden när vi blev EU-anslutna. EU sa då ett tag: Ni får inte ha allmännyttiga bostadsbolag. De är ju bolag, men de drivs och ägs av kommuner. Där lyckades Sverige förhandla till sig ett undantag, och det är samma sak med Systembolaget.

Det är bökigt med det här statsstödsförbudet, och det är synnerligen bökigt då vi behöver stora offentliga investeringar för att göra klimatomställningen.

Jag tycker därför att det inskick som Sveriges regering har gjort tillsammans med Tyskland, Nederländerna och några andra länder har varit bra. Det syftar till att lite grann lätta på statsstödsreglerna för att göra det lättare att ta fram statliga offentliga medel för den gröna omställningen.

Jag skulle vilja fråga näringsministern om det inte vore bättre att EU:s statsstödsregler var formulerade som direktiv och förordningar och inte var inskrivna i EU:s fördrag. Det är min ena följdfråga i den här diskussionen.

Jag skulle också vilja fråga ministern om han anser att pandemin har gjort det lättare att faktiskt göra stora offentliga investeringar utan att EU betraktar detta som ett statsstöd. Och hur länge kommer vi i så fall att vara kvar i den här pandemisituationen som ger det här möjlighetsfönstret?

Avslutningsvis vill jag förstås också veta: När får vi moderna statsstödsregler som ger utrymme för stora offentliga investeringar så att vi kan göra klimatomställningen? Hur ser tidsplanen ut?

Anf. 31 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Det är möjligt att det är som Jens Holm säger, och jag kan väl kanske hålla med om att det kan låta som att de här reglerna är som sömnpiller. Men jag skulle vilja säga till alla som lyssnar på den här debatten att det är långt, långt därifrån, för de här reglerna är oerhört viktiga. I en union med 27 länder som samarbetar med varandra och har en gemensam marknad är det grundläggande att man är överens om de grundläggande reglerna för denna marknad, det vill säga konkurrensreglerna och statsstödsreglerna.

Jag skulle säga att för ett litet, innovativt – EU:s mest innovativa – land, alltså Sverige, är det oerhört viktigt att vi kan konkurrera på den gemensamma marknaden genom att vara effektiva, hållbara och helt enkelt väldigt duktiga på det vi gör. Ska vi kunna vara det måste det, tycker jag, finnas ett generellt förbud mot att man snedvrider konkurrensen.

Om det skulle vara fritt fram – bara tänk tanken att det skulle vara det – vad skulle hända då? Jo, då skulle stora länder inom unionen – Tyskland, Frankrike och Italien med flera – med betydligt starkare finansiella muskler därför att de är större länder lätt kunna snedvrida konkurrensen. Reglerna behövs alltså. Det vill jag säga till att börja med.

Jag kan ge ett konkret exempel. En mycket viktig förutsättning för klimatomställningen är ju elektrifieringen, och i dag är batterier en viktig förutsättning för själva elektrifieringen, både för transportsektorn och för delar av elsektorn med mera. I dag är den kanske största, kanske bästa och mest hållbara batterifabriken på väg att byggas upp i norra Sverige. Om det vore fritt fram för länder att gå in med hur mycket resurser som helst och utan regler skulle en sådan batterifabrik mycket väl ha kunnat hamna någon annanstans – inte för att de har hållbar el, som vi har i Sverige, och inte därför att det finns innovationer och innovationskraft utan därför att de skulle ha kunnat gå in med ganska stora statsstöd som Sverige inte kan matcha.

Att öppna upp för det på den inre marknaden generellt tror jag skulle vara oerhört farligt, och för Sverige skulle det betyda att vi skulle få färre jobb. Vi skulle få högre arbetslöshet och lägre tillväxt – inte för att vi inte är innovativa, inte vill ställa om eller inte är konkurrenskraftiga utan därför att andra länder i unionen då skulle använda sina ekonomiska muskler.

Jag vill alltså ha det sagt att detta definitivt inte är något sömnpiller. Det är grundläggande för Sveriges välfärd och sysselsättning.

Däremot vet vi i dag, och det tror jag att vi är helt överens om, att vi behöver göra en ganska snabb omställning. Vi behöver ställa om vårt gamla sätt att göra saker och ting på till något nytt och se till att vi kan ställa om stålindustrin, transportsektorn och våra hushåll. Då krävs det att vi gör gemensamma tag. Det är därför regeringen driver frågan tillsammans med andra länder, precis som Jens Holm säger, att vi tittar över och förändrar dessa regler så att vi kan gå in och stötta innovationer och processer och annat som gör att vår industri, vår transportsektor och våra hushåll kan ställa om och leva ett gott liv utan att förstöra miljön och klimatet.

Jag ska säga, vilket jag själv har tagit upp både med konkurrenskommissionären och inom ramen för konkurrenskraftsrådet och med industrikommissionären, att det gäller att hålla en bra balans i detta och driva på men inte öppna upp helt och hållet. Det finns länder inom Europeiska unionen som gärna gör det. De är inte lika innovativa och inte lika konkurrenskraftiga och ser att det här kan vara ett sätt för dem att snedvrida konkurrensen och få till sig investeringar, inte för att de är bäst utan för att de har betydligt mycket mer pengar att gå in med i subventioner.

Anf. 32 JENS HOLM (V):

Fru talman! Jag vill börja med att säga att min analogi med radhusområdet kanske för tankarna fel, för i ett radhusområde har man ganska tydliga regler kring hur till exempel rabatterna ska se ut och uppfarter för bilar och sådant. Problemet med EU:s statsstödsförbud är att det inte är särskilt tydligt, för det är inskrivet i EU:s grundfördrag, och det är inte specificerat exakt vad man får göra och vad man inte får göra. Det skapar en väldigt stor osäkerhet bland EU:s medlemsstater, inte minst här i Sverige. Det leder till att det i dagsläget och sedan ett par år tillbaka finns tusentals ärenden hos kommissionen rörande om det här är giltigt ur ett statsstödsperspektiv eller inte. Jag skulle säga att det finns ett stort mått av godtycke – det är kommissionen som sitter där och bestämmer, och ytterst kan det gå till EU:s domstol.

Näringsministern vet säkert mycket mer än jag om det här, så det skulle vara intressant att veta om vi till exempel får bygga ut laddinfrastrukturen i egen regi här i Sverige eller inte. Är det i strid med EU:s statsstödsregler eller inte? Om vi vill bygga ut 5G-nätet i egen regi, de frekvenser som finns kvar, kan staten då göra det eller inte? Är det i strid med statsstödsreglerna? Skulle vi kunna ha statliga moln för att lagra data i egen regi? Kan vi ha offentliga logistikhubbar i egen regi? Det här är saker som vi i Vänsterpartiet tycker är bra att göra gemensamt, men jag är ganska rädd för att EU-kommissionen skulle ha rätt mycket synpunkter på det ur ett statsstödsperspektiv. Det vore intressant att höra ministerns kommentar på det.

Jag tycker att ministern har en poäng i att det behövs vissa spelregler på en marknad. Visst är det så. Men frågan är: Ska statsstödsförbudet ligga inskrivet i EU:s grundlag, i fördraget? Vore det inte bättre om det var formulerat som alla andra lagar på EU-nivå, alltså som ett direktiv eller en förordning? Då är det lättare att hantera och också lättare att ändra på. Det skulle jag vilja ha svar på.

Det skulle också kunna vara ett inspel från Sverige nu när man håller på att reformera statsstödsreglerna. Det är nästan så jag tolkar brevet från Tyskland, Nederländerna, Sverige med flera, alltså att det är ungefär något sådant som ni vill göra. Det tycker jag i grunden är väldigt positivt i så fall.

Ett annat konstruktivt förändringsförslag från mig och Vänsterpartiet rör de riktlinjer som finns i dag gällande miljö och energi, EEAG. Dem hänvisar Sverige och Tyskland med flera till i brevet till kommissionen. De riktlinjerna fungerar i dag lite som de facto-regler när det gäller vad man får göra för miljön, för klimatomställningen och så vidare.

Tänk om de här riktlinjerna i stället hade en tyngre status. Tänk om de hade samma status som lagar på EU-nivå, som direktiv eller förordningar. Vore inte det en bra idé också, Ibrahim Baylan, att driva gentemot resten av EU-länderna när man nu ser över statsstödsreglerna? Då skulle det bli tydligare med undantagen för miljö och klimatomställning. I dag är det väldigt mycket godtycke, och det är kommissionen själv som säger: Det här får ni inte göra, och det här får ni göra. Det gör att besluten spretar. Det är liksom inte rättsligt reglerat.

Att ge riktlinjerna för miljö och energi en tyngre juridisk status är en fråga som jag skulle vilja att Sverige drev.

Sedan var det det här med corona och tidsplanen. Hur ser det ut? När får vi moderna statsstödsregler?

Anf. 33 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Precis som Jens Holm säger driver vi tillsammans med Tyskland och ett antal andra länder frågan om en förändring av de här reglerna för att möjliggöra en snabbare omställning därför att den är nödvändig. Men man ska också vara medveten om att det är ett stort antal andra länder som också driver på för förändringar av statsstödsreglerna, och det är inte nödvändigtvis för en grön omställning som de gör det. Det kan argumenteras inte bara utifrån den inre marknaden, utan man argumenterar utifrån att andra länder utanför blocket subventionerar produkter av olika slag. Jag skulle säga att för ett land som Sverige och för svenska företag, som ofta är väldigt konkurrenskraftiga därför att vi är innovativa, effektiva och välorganiserade på vår arbetsmarknad, skulle det vara väldigt farligt.

Samtidigt som vi driver på för att kunna göra den här typen av snabb omställning och bidra till att få nya processer på plats som är nödvändiga för industrin eller transportsektorn vill jag också lyfta ett varningens finger: Vi ska inte tro att det är samma skäl för alla EU:s medlemsländer, utan det kan finnas helt andra skäl.

Jens Holm har ställt ett stort antal frågor som jag ska försöka svara på. Man kan naturligtvis ha synpunkter på utlåtanden om statsstöd – gudarna ska veta att jag själv har haft det. Ibland har jag argumenterat med och haft möten med kommissionärer där jag har känt mig frustrerad över att vi inte riktigt kommer framåt. Ibland är jag glad över att vi kommer framåt, till exempel i fallet med just laddpunkterna. Där hade jag möte med konkurrenskommissionären och fick sedermera se att de hade tagit in våra synpunkter i de förslag som de lade fram. Det möjliggör för den typen av utbyggnad som vi behöver för den snabba elektrifieringen av vår transportsektor.

Likväl, om man har gemensamma regler måste någon också upprätthålla dem. Jag tror väldigt gott om mina medmänniskor, men i fråga om att det skulle vara upp till varje land när så stora ekonomiska värden och så mycket sysselsättning står på spel bör man ha någon som försöker hålla i dessa regler. Det är då kommissionen och i sista hand domstolen, som Jens Holm pratar om.

Jens Holm har förstås helt rätt i att det är ett generellt förbud. Men inom dessa regler finns det ganska många undantag. Jens Holm frågar till exempel om det skulle vara möjligt för svenska staten att bygga 5G. Ja, vi gör det ju inte än, men det är på gång. Teracom, som är ett helstatligt bolag, vann en del av den auktionen och sitter på licensen för det.

Jens Holm frågar när det kommer att bli klart. Jag hoppas att vi kan få det på plats så snabbt som möjligt. Vi kommer att fortsätta jobba med det med de här länderna. Men det är komplicerad materia, och det är som sagt inte direkt alla länder som driver på för ändringar och avlösnings av statsstödsreglerna för att kunna ställa om. Man har också idéer om att det i sin tur kan göra det möjligt att få till sig investeringar som man inte skulle kunna få på egna meriter utan att gå in med väldigt stora offentliga stöd, till exempel för batterifabriker. Där är Sverige just nu väldigt framgångsrikt. Det kan vara andra typer av investeringar, som till exempel fordonsindustrin gör och som stålindustrin behöver göra. Det kan också gälla bioaffinaderier.

Så länge man håller dessa strikta regler tror jag att det här landet har en väldigt ljus framtid inom den inre marknaden. När vi nu driver på försöker vi hitta balansen mellan att kunna göra den snabba omställningen och samtidigt inte öppna upp regelverket eller låta det vara så fritt att vi helt enkelt blir förlorare när det gäller ekonomi och framför allt genom att vi tappar svenska jobb. Det är jobb som finns i dag men också jobb som skulle komma just därför att vi är innovativa och konkurrenskraftiga.

Anf. 34 JENS HOLM (V):

Fru talman! Det låter positivt att regeringen har nått vissa framgångar vad gäller laddinfrastrukturen. Det vore ju märkligt ifall vi inte skulle kunna bygga ut laddinfrastruktur, som borde vara en del av grundläggande infrastruktur, i egen regi. Samma sak gäller 5G-nätet.

Kanske ligger det största problemet hos regeringen och inte i Bryssel i det här fallet. Jag tror att vi kan göra mycket mer än i dag i egen regi, med offentliga medel, och få större utväxling på det. Regeringen är överdrivet ängslig och oroad över att väcka anstöt nere i Bryssel. Man är rädd för att stöta sig med statsstödsförbudet. Därför avstår man från att agera i stället för att agera mer.

Nu känns det ändå som att regeringen har vaknat till lite. Det är som sagt något som Vänsterpartiet välkomnar.

Mitt tydliga medskick till näringsminister Ibrahim Baylan är att han kanske kan vara den som i Bryssel väcker frågan om det är rimligt att statsstödsförbudet är inskrivet i fördraget, att det är en grundlagsfråga. Kan det inte hanteras som vilken annan lagstiftning som helst? Det tror jag skulle underlätta otroligt mycket.

När det gäller att värna miljö-, klimat- och energiomställningen är de investeringarna i dag bara skyddade i en form av riktlinjer som är helt och hållet godtyckliga. Det vore bra om näringsministern också här kunde vara

den som sa: Kan vi inte se till att de får ett tydligt, legalt undantag så att vi får göra stora, offentliga investeringar på området utan att det betraktas som statligt stöd? Det tror jag att Sverige, ministern och inte minst klimatomställningen skulle vinna oerhört mycket på.

Prot. 2020/21:157
9 september

Svar på
interpellationer

Anf. 35 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S):

Fru talman! Sverige driver på. Sverige driver på eftersom vi behöver göra en snabb omställning. Sverige driver på därför att vi har gjort stora investeringar i såväl forskning och utveckling som innovationer. Det har gjort att Sverige i dag och år efter år betraktas som det starkaste innovationslandet inom Europeiska unionen.

Det har i sin tur lett till att vi nu har en sprudlande omställningsindustri. Det märks mest i norra Sverige, men det är på väg söderut också. Det bidrar inte bara till att lösa klimatfrågan, vilket vi måste göra, utan leder också till tiotusentals och åter tiotusentals nya jobb i delar av vårt land som under alldeles för lång tid har fått se motsatsen.

Det har vi kunnat göra inom ramen för de här reglerna. Det är viktigt att vi samtidigt som vi driver på för en förändring för att kunna göra en snabb omställning ändå värnar dessa starka regler. Jag skulle vilja be Vänsterpartiet omvärdera sin position där. Det finns nämligen länder som Frankrike, Tyskland och andra med betydligt större finansiella muskler. Om vi skulle öppna upp på det sätt som Jens Holm argumenterar för skulle de, inte för att de är duktiga eller av de skäl som vi pratar om utan därför att de har pengarna för att göra det, lätt kunna locka till sig investeringar. Det skulle kunna innebära att jobb försvinner från de mindre länderna inom Europeiska unionen.

Nej, vi ska driva på för att möjliggöra en snabb omställning. Men jag tror att vi med den linje som Jens Holm argumenterar för skulle riskera att i stället tappa arbetstillfällena och att vara EU:s främsta klimatland. Vi är nämligen, även om vi inte är nöjda, det land som har störst andel förnybar energi, det land där industrin har kommit längst och det land där transportsektorn har kommit längst. Det räcker inte, men det är på det sättet. Och vi har kunnat göra det just genom att samarbeta.

Vi vill ta ett steg till genom att skruva i de reglerna. Men vi ska inte avlöva dem. Det vore en stor fara för Sveriges ekonomi och för svenska jobb. Och dem kommer vi alltid att värna.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 11 Svar på interpellation 2020/21:860 om bilstöd

Anf. 36 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Lars Beckman har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att säkerställa att människor med bilstöd kompenseras för ökade kostnader med anledning av höjda fordonsskatter. Han har även frågat om jag anser att konsekvenserna av bonus malus är tillräckligt utredda och belysta för personer med funktionsvariationer som är beroende av bil och om jag avser att vidta några åtgärder med anledning av detta.

Bilstödet är en betydelsefull förmån för att främja delaktigheten i samhället för vuxna och barn med funktionsnedsättning. Den 1 oktober förra året höjdes tilläggsbeloppen inom bilstödet för att kompensera för högre kostnader vid anpassning och inköp av bil.

Den förhöjda fordonsskatten för bilar med högre utsläpp av koldioxid riskerar trots denna förändring av bilstödet att leda till oönskade effekter för personer som inte har möjlighet att välja ett fordon med lägre utsläpp, till följd av en funktionsnedsättning som kräver en större bil. Regeringen avser därför att undersöka hur en kompensation inom bilstödet kan utformas för den fördyring som den förhöjda fordonsskatten kan innebära för bilstödmottagare.

Jag vill betona att regeringen löpande följer frågan om möjligheter för personer med funktionsnedsättning och anhöriga att ta del av bilstödet.

Anf. 37 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Tack, finansministern, för svaret!

Fru talman! Det här är ingen ny fråga som jag debatterar med finansministern. Det har vi gjort i ett par år nu. För den som inte känner till det kan jag berätta att det finns ett mycket viktigt samhällsstöd för familjer som till exempel har barn som behöver rullstolar. Det kan också handla om vuxna som behöver en anpassad bil. Man kan få ett anskaffningsbidrag för bilen, och man kan få ett bidrag för den utrustning som behövs; den utrustningen kan egentligen vara hur dyr som helst. Det är ett viktigt samhällsstöd.

Om man köper en bil i dag kan man få upp till 40 000 kronor i anskaffningsbidrag. Vad betyder det då att regeringen har infört straffskatten på minibussar? Det betyder att man kan få 40 000 i anskaffningsbidrag, men man kan få betala upp till 120 000 kronor i straffskatt. Det innebär att familjen som kanske har två barn och bor i Gävle får betala 80 000 kronor extra i skatt. Det kostar 120 000 kronor, och man får 40 000 kronor. Det blir 80 000 kronor extra. Det innebär att man i praktiken inte får något anskaffningsbidrag. Det finns också ett regelverk för hur gammal en bil får vara och hur många mil den får ha gått.

Allt detta är känd materia för regeringen och finansministern. För mig är det svårt att förstå varför man inte löser frågan för de familjer som är i behov av bil. Det är inte förvånande i sig, fru talman, för regeringen har sedan 2014 gjort kraftiga nedskärningar på stödet till funktionsnedsatta. Det är helt i enlighet med det uttalande som finansministern själv gjorde när hon talade om att man var tvungen att spara pengar på funktionsnedsatta för att bland annat finansiera flyktingmottagandet. Det här ledde till våldsamma reaktioner från funktionshindersrörelsen.

Det är positivt att finansministern i sitt svar och i det pressmeddelande som har gått ut säger att man ska undersöka hur en kompensation inom bilstödet kan utformas för den fördyring som den förhöjda fordonsskatten kan innebära för bilstödmottagare. Det är ändå ett litet steg i rätt riktning. Men, fru talman, för en regering som tänker sätta sprätt på 75 000 miljoner är det konstigt att man inte hjälper dem som behöver mest hjälp först.

I detta fall vore det väldigt enkelt att lösa situationen. Det finns i dag ett visst system som innebär att den som till exempel har ett parkeringstillstånd för funktionsnedsatta är undantagen från trängselskatten. Det finns en färdig myndighet, en färdig blankett och ett färdigt system. Det vore

väldigt enkelt om regeringen och finansministern ville lösa situationen. Jag misstänker att det med Finansdepartementets duktiga tjänstemän skulle kunna gå på rekordkort tid om man ville göra det här.

Men i finansministerns svar framgår inte alls när det nya systemet i så fall skulle vara på plats. ”Regeringen avser därför att undersöka hur en kompensation inom bilstödet kan utformas.” Det är väldigt luddigt och fluffigt. Det finns ingen konkretion i vare sig finansministerns svar eller det pressmeddelande som har gått ut. Jag skulle därför gärna vilja veta av finansministern vilken tidslinje som finns för den utredning som ska göras. Delar finansministern uppfattningen att väldigt många funktionsnedsatta med behov av bil nu hamnar i en svår situation?

Anf. 38 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Regeringen har genomfört flera förbättringar av bilstödet just för att vi ser att bilstödet fyller en väldigt viktig funktion. Det handlar om att personer som har en sådan funktionsnedsättning att de behöver en anpassad bil ska ha möjlighet att röra sig i samhället precis som alla andra. Det är något som vi i Sverige ska vara väldigt stolta över. Hela reformen med personlig assistans har möjliggjort för väldigt många med funktionsnedsättning att leva ett bättre liv än vad de annars hade haft möjlighet till. Bilförmånen är naturligtvis en del i det detta.

Regeringen har även genomfört förbättringar av den personliga assistansen efter de handläggningsförändringar som skedde hos Försäkringskassan. Dessutom har ytterligare förbättringar utretts.

Bilstödet förbättrades den 1 oktober förra året. Sedan dess har också andra förändringar skett. Det har bland annat funnits en del väntetider i handläggningen, och där har vi genomfört förändringar i det elektroniska informationsutbytet mellan Försäkringskassan och Trafikverket för att söka effektivisera och därmed snabba på handläggningen.

Därutöver behöver Försäkringskassan inte begära in lika mycket information som tidigare. Detta förväntas också förkorta handläggningstiderna. Det har dessutom skett en del andra förbättringar.

Vi har dock varit tydliga med att vi ser behov av en översyn av bilstödet. Det pågår ett arbete för att se hur man på ett bättre sätt kan kompensera personer som är i behov av ett bilstöd för att det ska bli bättre, mer träffsäkert och ge större kompensation för de förändringar som vi gör i bonus malus-systemet och som görs av helt andra orsaker. Vi behöver nämligen ställa om fordonsflottan. Men jag är väl medveten om att det inte finns miljövänliga alternativ för vissa specifika behov som kan finnas hos dem som har en specialanpassad bil.

Med detta sagt finns det i den omfattande budget som vi kommer att presentera andra förbättringar som kan komma en del av de personer som har funktionshinder till del. Exempelvis avskaffar vi nu skatteklyftan mellan löntagare och personer som lever på sjuk- och aktivitetsersättning. Det finns även många med funktionshinder som arbetar och då får del av den andra, vanliga skattelättnad som vi gör för alla.

För de personer med funktionshinder som gör att de inte kan arbeta blir det en rejäl skattesänkning. Den orättvisa som har funnits i många år som gjort att personer med funktionshinder som innebär att de inte kan arbeta betalar högre skatt än vanliga löntagare kommer vi nu att ha möjlighet att uttradera från den 1 januari nästa år.

Jag har dock med bestörtning hört om reaktioner från moderater som menar att det här skulle undergräva arbetslinjen. Det finns även moderata riksdagsledamöter som har twittrat om att det är förskräckligt att sänka skatten för bidragstagare. Delar Lars Beckman sin riksdagskollegas syn på personer som har funktionshinder som gör att de inte kan arbeta och att man bara avfärdar dem som bidragstagare?

Anf. 39 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Vi kan gärna prata om Moderaternas politik i en annan interpellationsdebatt. Med anledning av finansministerns inlägg kan jag glädja henne med att hon kommer att få äran att kallas till riksdagen fler gånger för att debattera funktionshinderspolitik.

Fru talman! Denna interpellation handlar om bonus malus, den straffskatt på bilar som regeringen har infört. Den påverkar många, fru talman. Den påverkar rörmokaren som är i behov en hantverkarbil. Den påverkar även elektrikern som är i behov av en hantverkarbil och så vidare. Jag kan räkna upp många olika yrkesgrupper och småföretagare som drabbas mycket hårt av den straffskatt på hantverkarbilar och annat som regeringen har infört.

Det har naturligtvis gjorts med avsikt. Det sa finansministern själv här. I dessa fall kan möjligtvis ta tillbaka det här från kunden, det vill säga det blir dyrare att be rörmokaren komma. Rörmokaren och andra hantverkare måste förstås ta in kompensation för den straffskatt som regeringen har infört.

Men, fru talman, hur är det med den som har en funktionsnedsättning eller den familj som bor i Sätra utanför Gävle och har två barn med permbil? De har ingen att skicka notan till, utan de är beroende av en minibuss för att kunna förflytta sin familj och sina barn.

När man inför en straffbeskattning på minibussar tycker jag, fru talman, att det anständiga vore att utreda konsekvenserna först. Det verkar inte ha funnits en enda person inom socialdemokratin eller i Miljöpartiet som har funderat på vad detta får för konsekvenser. Vad får det för konsekvenser för Sveriges alla funktionsnedsatta i behov av bil? Det borde man rimligtvis ha utrett först. När man för några år sedan fick klart för sig att det inte är något bra system och att det stenhårt drabbar dem som är i behov av bil borde man skyndsamt ha ändrat sig. Man borde naturligtvis snabbare än blixten ha tänkt att det inte blev särskilt bra, fru talman.

Vi får nu signaler från hela Sverige, från Ystad till Kiruna, om familjer som inte kan skaffa bil på grund av bonus malus. Det handlar om familjer med särskilda behov. Det kan vara familjer som kanske har fått sin personliga assistans indragen på grund av finansministerns regleringsbrev till Försäkringskassan 2016 om att minska timmarna. Finansministern har säkert själv läst sin egen budget där det står att antalet personer med LSS kommer att fortsätta sjunka. Det står i finansministerns egen budget!

Det är bra att Socialdemokraterna numera är för LSS. När den infördes av Carl Bildts regering röstade de nämligen emot den.

Nu handlar dock interpellationen om bonus malus. Jag noterar att finansministern med kirurgisk precision undvek ett par konkreta frågor, men jag tar dem igen. När kommer den förändring att vara på plats som innebär att den som har behov av en minibuss inte straffas ut på grund av bonus malus? När ska familjerna våga beställa en minibuss som gör att man kan

åka omkring med de två barn som behöver permobil i minibussen? När kommer utredningen att vara på plats?

Med tanke på att ni tänker sätta sprätt på 75 000 miljoner kanske det finns några tiotals miljoner för att verkligen hjälpa dem som behöver samhällets stöd mest.

Min fråga till finansministern är alltså: När kommer utredningen att vara klar? När kommer stödet att vara på plats, som gör att familjer som är i behov av att ta med sig sin rullstol för att kunna leva som alla andra faktiskt också kan göra det?

Anf. 40 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Lars Beckman säger att vi pratar om bonus malus och att jag bör hålla mig till bonus malus. Men jag kan konstatera att Lars Beckman pratar om väldigt mycket annat än bonus malus, nämligen om stöd till funktionshindrade generellt.

Lars Beckman menar att det finns funktionshindrade som hör till dem som behöver samhällets stöd mest. Det är en uppfattning jag delar. Det gäller inte minst de som har ett funktionshinder som gör att de inte kan arbeta. Det är en grupp som inte på samma sätt som många andra har fått ta del av den ekonomiska tillväxt som vi har haft i Sverige de senaste decennierna. De har tvärtom, sedan Moderaterna införde jobbskatteavdragen, straffbeskattats. År efter år har de betalat högre skatt än människor som arbetar. Det är en orättvis skatteflyfta. Men när vi nu tar bort den protesterar Moderaterna, och de avfärdar en hel grupp svenskar som bidragstagare. Vi har väldigt olika syn, tycks det.

Sedan verkar Lars Beckman vara generellt kritisk till bonus malus. Det är en annan debatt vi kan ha. Men jag hoppas verkligen att Lars Beckman inte använder funktionshindrades behov av bilstöd när han egentligen är kritisk till bonus malus generellt.

Vi arbetar nu i Regeringskansliet med ett förändrat och förbättrat bilstöd. Det gör vi naturligtvis med en hög skyndsamhet. Jag tycker att det är angeläget. Vi genomförde förbättringar den 1 oktober förra året. Det skedde ytterligare förbättringar nu i somras för att korta handläggningstiderna. Och jag ser fram emot att vi snart kommer att vara framme med det förslag som har aviserats om ytterligare förbättringar i bilstödet, inte minst för dem som påverkas av malus i bonus malus. Sedan kan det naturligtvis vara så att vi har en teknisk utveckling som gör att det finns bättre möjligheter att köpa laddhybrider även inom detta segment så småningom.

Anf. 41 LARS BECKMAN (M):

Fru talman! Ja, Sveriges funktionsnedsatta har haft en tuff tid sedan 2014. Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar har på sin hemsida en uppställning med 18 stycken försämringar som finansminister Magdalena Andersson och regeringen har gjort, varav bilstödet är ett. Sedan är det nedskärningar i LSS och bostadsanpassning. Den som vill kan gå in på rbu.se och läsa själv. Ni behöver inte tro en moderat riksdagsledamot om ni inte vill.

Denna interpellation handlar mycket riktigt om känd materia. Finansministern har vetat om i flera år att bonus malus slår stentufft mot Sveriges funktionsnedsatta. Man har inte agerat. Man har inte gjort någonting, tyvärr, för att rätta till situationen. Nu har man gått ut i ett pressmeddelande

med en väldigt fluffig text om att man eventuellt kommer att göra någonting. Då är frågan: När kommer man att göra någonting?

Jag ska bjuda på ett gratis förslag. Med kanske några dagars eller någon månads framförhållning skulle man kunna införa det system som finns för trängselskatt. Det finns en myndighet. Det finns en färdig blankett. Det finns ett automatiserat system. Man gör helt enkelt så att den som har parkeringstillstånd för funktionsnedsatta eller som har en anpassad bil, beroende på vilket system man väljer, undantas från straffbeskattningen av minibussar.

Det vore ett mycket enkelt och rakt och ärligt system. Och det skulle lösa problemet, fru talman, så att barnfamiljen i Sättra med två permobiler skulle kunna byta bil. I dag är det ett mycket stort antal familjer som inte kan byta bil på grund av regeringens straffskatt på minibussar.

Fru talman! Jag frågar – tredje gången gillt: När kommer det systemet att vara på plats, som gör att barnfamiljer har råd att köpa bil?

Anf. 42 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag tycker att det är bra när man håller sig till sanningen också i politiska debatter. Här säger Lars Beckman att regeringen inte har gjort någonting. Det är inte sant. Den 1 oktober, för knappt ett år sedan, höjdes efteranpassningsstödet med över 50 procent. Och tilläggsbidraget höjdes med över 50 procent. Man kan diskutera om det är tillräckligt mycket eller inte, men det går inte att påstå att regeringen inte har gjort någonting.

Jag kan konstatera att Lars Beckman inte svarade på frågan om han delar sin riksdagskollega Hanif Balis syn på alla funktionsnedsatta som inte har arbetsförmåga och som nu får sjuk- och aktivitetsersättning. Kan man bara avfärda alla de svenskarna som bidragstagare? Där var Lars Beckman tyst.

Men nu äntligen, i den här budgeten, föreslår regeringen att man ska avskaffa den orättvisa skattekllyftan, det som har kallats för funkisskatten. Moderaterna har avfärdat det. De menar att det skulle göra att Lars Beckman och jag och andra skulle jobba mindre. Det är ett helt ologiskt och ohållbart argument.

Frågan är: Varför, egentligen, vill man att straffbeskattningen av funktionshindrade ska fortsätta? Jag hoppas att riksdagen röstar på ett sådant sätt att vi äntligen kan avskaffa det som kallas för funkisskatten.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 12 Svar på interpellation 2020/21:867 om folkbokföring och hemlöshet

Anf. 43 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Tony Haddou har frågat mig vilka åtgärder jag avser att vidta för att inte fler ska drabbas av den skärpta folkbokföringslagen, som enligt uppgift slår mot helt andra individer än vad som var tänkt från början.

Inledningsvis vill jag nämna att en person som är hemlös kan vara korrekt folkbokförd. Det är viktigt att personen informerar Skatteverket, som bedömer var han eller hon ska vara folkbokförd. Om det bedöms att personens bosättning kan hänföras till en kommun men inte till en viss fastighet inom denna ska han eller hon till exempel vara folkbokförd på kommunen. En person som är skriven på kommunen kan dessutom anmäla en särskild postadress till Skatteverket för att han eller hon ska kunna få sin post.

På regeringens initiativ återinfördes folkbokföringsbrottet den 1 juli 2018. Genom lagändringen infördes ett straffansvar när någon uppsåtligen lämnar oriktig uppgift till grund för beslut om folkbokföring eller inte fullgör sin anmälningsskyldighet och åtgärden innebär fara i bevishänseende. Det är i dag också möjligt att dömas för grovt folkbokföringsbrott. Ringa fall är dock undantagna från straffansvar.

Uppgifterna i folkbokföringen ska spegla befolkningens bosättning, identitet och familjerättsliga förhållanden så att olika samhällsfunktioner får ett korrekt underlag för beslut och åtgärder. Återinförandet av folkbokföringsbrottet är en bland flera åtgärder som regeringen vidtagit för att öka kvaliteten i folkbokföringen. Bakgrunden till detta är den centrala funktion i samhället som folkbokföringen har. Den stora betydelse som folkbokföringen har för flera olika samhällsfunktioner ställer särskilda krav på att de uppgifter som läggs till grund för registrering är riktiga.

Återinförandet av folkbokföringsbrottet utgör en tydlig markering till befolkningen att var och en ska vara folkbokförd där han eller hon är bosatt. Det är sedan ansvariga myndigheter och ytterst domstolarna som ska tillämpa de aktuella bestämmelserna. Straffbestämmelserna har varit i kraft endast i ett par år, och domstolsavgörandena är ännu få. Någon etablerad rättspraxis har därför inte hunnit utvecklas. Det är mot den bakgrunden för tidigt att uttala sig om lagändringens effekt eller utvärdera tillämpningen av den.

Anf. 44 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Precis som finansministern är inne på återinfördes folkbokföringsbrottet för några år sedan, då det blev straffbart att folkbokföra sig på fel adress. Brottet kan ge upp till två års fängelse eller böter. Själva syftet med lagändringen var enligt regeringen att man bättre skulle komma åt den organiserade brottsligheten, handeln med svartkontrakt och människor som fuskar med bidrag.

När lagskärpnigen genomfördes försäkrade den ansvarige ministern Morgan Johansson oss om att personer som saknar uppsåt inte skulle åtalas. I en intervju i Sveriges Radio sa han att ”när det gäller ringa fall, där det inte finns syfte att utnyttja systemet till exempel, där kommer man inte att åtala”. I dag hör vi även finansministern säga att ringa fall är undantagna från straffansvar.

Nu har det dock visat sig att det inte var sant då och att det inte är sant nu heller, och därför har Vänsterpartiet väckt den här interpellationen.

Hem & Hyra har med sin grävande journalistik kunnat granska 123 åtal som väckts sedan lagändringen trätt i kraft. Den visar, svart på och vitt, att det främst är personer vars syfte inte har varit att utnyttja systemet som har åtalats och dömts. Faktum är att resultaten visar att ytterst få kriminella har åtalats, däremot många oskyldiga. I över 50 av de 123 fallen handlar det

om hemlösa människor vars enda brott är att de saknar någonstans att bo. Det är upprörande siffror, måste jag säga.

Bara så få som elva av åtalen är relaterade till bidragsfusk. Resterande fall var antingen kopplade till hotbild, separation eller skilsmässa. Några fall var knutna till andra typer av brottslighet. Ytterst få av dem som hittills fällt för folkbokföringsbrott kan dock knytas till organiserad brottslighet eller välfärdsbrott, alltså den typ av brottslighet som regeringen sa att de ville komma åt.

Den enskilt största grupp som har drabbats av kriminaliseringen är alltså hemlösa, utsatta personer som nu görs till kriminella och riskerar att få sina liv förstörda. De är de som hamnar i kläm av den här lagstiftningen.

Min fråga är därför: Hur tänker finansministern rätta till felet som uppstått? Det har jag inte fått något svar på. Vad tänker finansministern göra för att inte fler oskyldiga ska drabbas? Den skärpta folkbokföringslagen har ju slagit mot helt andra individer än vad som var tänkt från början.

Finansministern säger i sitt svar att hon vill öka kvaliteten i folkbokföringen. Det vill vi också. I den meningen är vi helt överens. Men det ska ett statsråd kunna göra utan att offra hemlösa.

Anf. 45 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Tack så mycket, Tony Haddou, för att du lyfter den här viktiga frågan! Det är viktigt att vi har ordning och reda i folkbokföringen, eftersom registret ligger till grund för en lång rad utbetalningar från våra välfärdssystem bland annat. Mot den bakgrunden har regeringen arbetat hårt med att höja kvaliteten i folkbokföringen genom att tillföra ytterligare resurser till Skatteverket, som också har fått utvidgade befogenheter. Vi har därutöver återinfört folkbokföringsbrottet som togs bort av alliansregeringen.

Självklart är syftet med det här inte att hemlösa ska hamna i kläm. Därför tycker jag att det är väldigt bra att Tony Haddou lyfter frågan. Det är viktigt att fler kan hjälpa till att informera de hemlösa om vad det finns för möjligheter att i stället för att vara felaktigt folkbokförd kunna folkbokföra sig hos kommunen. Det finns alltså en lösning för personer som inte har en fast adress, och det är viktigt att kommuner tar ett ansvar för att informera om det liksom organisationer som arbetar med hemlösa och självklart även Skatteverket. Det här handlar om en informationsinsats som behöver göras, och därför är det bra att vi debatterar frågan här i dag. Dock behövs naturligtvis hjälp även från andra aktörer i samhället för att nå fram med informationen.

Det här en ganska ny lagstiftning. Skatteverket har precis börjat att arbeta med den. Jag känner ju Skatteverket som organisation och vet att det är en lärande organisation. De kommer naturligtvis kontinuerligt att förfinna och förbättra sitt urvalsmaterial för att få en mer korrekt folkbokföring och vilka fall som man kommer att arbeta närmare med.

Anf. 46 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret! Jag får väl ställa frågan så här: Har inte lagen slagit snett när det är så många hemlösa som åtalas? Jag håller med om att det ska vara en hög kvalitet i folkbokföringen, men fakta ser ut så här. Man sa ju vid lagens utformning att de inte skulle åtalas, men nu blir de det. Det kan ju inte vara avsikten med lagstiftningen, och det

håller säkert finansministern med om. Men så ser verkligheten ut. Det är framför allt hemlösa som ställs inför rätta.

Det handlar om hemlösa personer som emellanåt kanske måste flytta mellan tillfälliga bostäder och som dessutom har haft det särskilt tufft den senaste tiden. Coronapandemin har försvårat för de redan hemlösa, och fler än vanligt har blivit av med sina bostäder till följd av minskade inkomster. Att i detta läge förvärra situationen för en utsatt grupp är för mig helt oförståeligt. Det här måste finansministern rätta till.

I stället för att de ska riskera att dras inför rätta för att de inte har ordnat med adressen borde man i första hand förebygga och lindra konsekvenserna av bostadslösheten. Det här handlar också många gånger om hemlösa föräldrar med barn, med väldigt osäkra boendesituationer som får långtgående, negativa konsekvenser.

Finansministern nämner informationsinsatser som en lösning. Om nu en hemlös barnfamilj får stöd av socialtjänsten blir de ofta placerade på tillfälliga boenden. Det kan vara vandrarhem, hotell, campingplatser, någon lägenhet och så vidare. Det kan även handla om den sekundära bostadsmarknaden eller släkt och vänner om det är möjligt. Jag kan lova finansministern att om man är hemlös med sina barn är inte folkbokföringen det första man har koll på. Man gör allt för att skydda och trygga sina barn. Man gör allt för att de ska få tak över huvudet och mat på bordet. En informationsinsats tar inte bort att detta slår snett. Man gör allt för familjens tillvaro och trygghet. Man saknar helt enkelt en fast adress för att man är tvungen att flytta mycket. Så ser verkligheten ut, och det är den värsta av livssituationer för hemlösa, i synnerhet med barn.

Därför kan vi inte acceptera att statsrådet gör livet ännu svårare för dem som har det svårt och vill lägga in en informationsinsats från kommunen som säger att de måste folkbokföra sig rätt. Det kanske de får berättat för sig, men i stunden, i situationen, handlar det om att få trygghet för barnen och se till att de får mat på bordet och tak över huvudet. De åker ofta över hela staden för att barnen ska ta sig till skolan. Då räcker det inte att säga att vet ni vad, ni ska folkbokföra er rätt. Här behöver man i stället hjälpa dem och se till att de inte får ännu en tröskel i livet.

Det går helt enkelt att lindra konsekvenserna av bostadslösheten. Det är det vi efterfrågar här, och då får man ta bort en sådan här tröskel och se till att de inte åtalas. Jag håller med om folkbokföringsbrottet. Det är ett brott, men när det handlar om att så många hemlösa, vars enda brott är att de är hemlösa, åker dit utan att ha gjort något behöver man se över lagen.

Det går naturligtvis att skyndsamt lösa den här frågan så att hemlösa och personer som inte ägnar sig åt bidragsbrott inte ska behöva åtalas. Det går exempelvis att tillsätta en snabbutredning för att se över hur man ser till att de inte åtalas. Majoriteten av de fall som jag tog upp här är inte ens avslutade, utan här åtalas människor vars enda brott är att de är hemlösa. Det är helt oacceptabelt.

Anf. 47 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Det är bra att Tony Haddou också tar upp det som är det grundläggande problemet, nämligen att människor är hemlösa. Där driver regeringen sedan flera år tillbaka en väldigt aktiv politik för att få fram fler bostäder med rimliga hyror. Det finns ett investeringsstöd som vi har tagit fram i samarbete med Vänsterpartiet och som vi också har kunnat bygga

ut rejält de senaste åren. Att få fram fler bostäder till priser som är rimliga för vanliga hushåll är alltså en ambition som jag delar med Tony Haddou och Vänsterpartiet. Det är viktigt att lyfta den frågan.

Med detta sagt är det viktigt att människor som inte har en fast adress ska få information så att de kan få hjälp att folkbokföra sig på kommunen. Det är fel väg att gå att ta bort brottet att vara felaktigt folkbokförd. Det skickar en viktig signal till medborgarna, och det kan vara ett viktigt instrument för att se till att de 18 miljarder om året som nu bedöms gå ut i felaktiga utbetalningar – alldeles för mycket – till människor som medvetet försöker fuska med våra försäkrings- och trygghetssystem ska hamna hos dem som verkligen behöver pengarna, inte i felaktiga fickor.

Jag delar Tony Haddous oro för personer som är hemlösa. Därför är det viktigt att när socialtjänsten hjälper en familj med barn som befinner sig i en desperat situation, som bor i temporära lösningar, ser till att de får information om och blir korrekt folkbokförda på kommunen. Det finns numera ett utbrett nät av servicekontor runt om i landet där det går att få hjälp med olika myndighetsärenden. Skatteverket som ansvarar för folkbokföringen är en av de myndigheter som ingår i det samarbetet. Där går det även att få hjälp på olika språk.

Anf. 48 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Man märker att det snart är valrörelse, och Socialdemokraterna pratar om rättvis och social bostadspolitik. Det var inte i går man hörde Socialdemokraterna prata om sådant. Men verkligheten är en annan.

Var gör samhällets resurser bäst nytta, finansministern? Är det verkligen att hemlösa dras inför rätta? Folkbokföringen blir inte bättre. Verkligheten är att de dras inför rätta. Så ska vi inte använda våra resurser.

Exemplen jag tar upp och Hem & Hyra har tagit upp i sina granskningar handlar om personer vars enda brott är att de är hemlösa. Verkligheten är inte informationskampanjer. Jo, det är jättebra att man ger information om att var och en ska vara rätt folkbokförd och så vidare. Men det är inte det första en hemlös med barn prioriterar. Det första är att få tak över huvudet, ge mat till sina barn, att barnen får ett drägligt liv och att de kan ta sig till skolan. De hemlösa är oftast arbetslösa. Om de går till de kontor som finansminister tog upp är det oftast för att söka jobb och få hjälp med tillvaron. Då är inte folkbokföring det första de tänker på.

Det handlar här om personer som aldrig har varit inne i en rättsprocess. Helt plötsligt är de det. Konsekvenserna är att de hamnar i polisens brottsregister och får det ännu tuffare i en utsatt situation. Böter utdöms i flera fall. De blir stämplade, och det blir ännu svårare att hitta en lägenhet och ett jobb. Därför måste regeringen låta utvärdera frågan skyndsamt eftersom problemet har slagit helt snett. Då behöver inte dessa personer försättas i en ännu mer utsatt situation.

Anf. 49 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag kan konstatera för Tony Haddou att vi socialdemokrater pratar social bostadspolitik varje år under mandatperioden, varje dag i veckan. Jag är mycket stolt över att vi under de år jag har varit finansminister har infört det investeringsstöd som gör att det har varit möjligt att bygga tiotusentals lägenheter runt om i landet. Människor kan där bo med betydligt rimligare hyror än utan investeringsstöden. Är det något som är

roligt är det att gå runt och knacka dörr till dessa lägenheter, få höra om hyran eller vilken hyra det hade blivit om inte stödet hade utformats. Stödet har också utformats i samarbete med Vänsterpartiet. Här kunde vi vara stolta tillsammans i stället för att hacka på varandra – ett alternativt förhållningssätt.

Att införa folkbokföringsbrottet var och är en viktig signal till medborgarna i Sverige att det är viktigt att vara korrekt folkbokförd. Det handlar om många miljarder som felaktigt går ut i olika former av stöd och bidrag på grund av att det är fel i folkbokföringen. Jag tycker att det var rätt att återinföra brottet.

Syftet är självklart inte att människor i en utsatt position eller som är hemlösa ska hamna i kläm. Därför finns också möjligheten att folkbokföra sig hos en kommun. Här är det uppenbart att det behövs bättre insatser för att stödja människor i en utsatt situation att få information om och hjälp med att bli korrekt folkbokförd.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 13 Svar på interpellation 2020/21:879 om krispolitikens fördelningspolitiska effekter

Anf. 50 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Tony Haddou har frågat mig om jag avser att utreda och kartlägga krispolitikens fördelningspolitiska effekter och analysera vilka lärdomar för framtiden som man kan dra av den förda politiken.

Regeringen har ett tydligt fokus på att minska klyftorna och öka sammanhållningen i samhället och följer därför dessa frågor noga. Detta har självklart varit viktigt även under pandemin. En hög sysselsättning är grunden för en jämn fördelning av Sveriges välstånd. Sedan virusutbrottet har ett stort antal åtgärder vidtagits för att trygga jobben både på kort och på lång sikt. Dessutom har ersättningsnivåerna i arbetslöshetsförsäkringen tillfälligt höjts, och regelverket har justerats så att fler kvalificerar sig för ersättning. Sammantaget har detta tryggt människors försörjning, och i takt med att konjunkturläget förbättras kommer fler tillbaka i arbete.

Krispolitikens fördelningspolitiska effekter kommer att utredas och forskas kring under kommande år. Några preliminära slutsatser kan emellertid redan dras. I en nyligen publicerad studie från Skatteverket konstateras att regeringens krisåtgärder har mildrat pandemins negativa fördelningseffekter på arbetsmarknaden. Enligt studien tycks fördelningen av arbetsinkomster ha blivit något mer ojämn under 2020, men ökningen av inkomstojämlikheten skulle ha blivit mer än dubbelt så stor i frånvaro av stödåtgärderna. Studien indikerar även att stöden från staten i första hand har fungerat som ett inkomststöd till de anställda. Rörliga ersättningar och bonusar till chefer i de företag som fick stöd har legat kvar på ungefär samma nivå som före pandemin. Cheferna i företag som inte tagit emot stöd från staten dubblerade däremot sina ersättningar.

Regeringen välkomnar fortsatta studier om krispolitikens fördelningspolitiska effekter allteftersom data blir tillgängliga. Coronakommissionen, som slutredovisar sitt uppdrag senast den 28 februari 2022, ska bland annat utvärdera effekterna av krisåtgärderna ur ett inkomstfördelningsperspek-

tiv. Inkomstfördelningens utveckling följs också regelbundet i den fördelningspolitiska redogörelse som regeringen varje år lämnar i den ekonomiska vårpropositionen. Som Tony Haddou mycket riktigt påpekar är det viktigt att analysera vilka lärdomar för framtiden som man kan dra av den förda politiken.

Anf. 51 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Jag tackar finansministern för svaret.

Jag ska till en början inte hacka på finansministern, som hon sa i den förra debatten, så jag inleder med att det har varit helt nödvändigt med stora krisåtgärder under pandemin. Det största krisstödet har gått till möjligheten att korttidspermittera, och det har varit viktigt för att rädda jobb och företag. Många företag har verkligen behövt stöden för att ta sig igenom krisen, och det är skattebetalarna som har ställt upp med pengarna.

Flera av förslagen för att sänka företagens kostnader har varit generösa. Det gäller exempelvis den generella sänkningen av arbetsgivaravgifterna. Därför har Vänsterpartiet också genomgående efterfrågat ett mer balanserat svar på den ekonomiska krisen. Det är inte hållbart att ge stöd till näringslivet på hundratals miljarder kronor samtidigt som de anställda inom vården och äldreomsorgen går på knäna. Dessutom har många hushåll drabbats hårt av krisen i spåren av ökad arbetslöshet och extrajobb som har försvunnit. Stöden till dessa hushåll har inte varit i paritet med miljardstöden till näringslivet.

I slutet av dagen handlar det om värdeöverföring från vanligt folk – från sjukpensionären, busschauffören och undersköterskan – till företagen. Vi har under det senaste året kunnat konstatera att många av de företag som erhållit miljardbelopp från skattebetalarna i form av olika krisstöd samtidigt ökat sina vinster och gjort rekordutdelningar till sina privata förmögenheter. Och då var inkomstjämligheten, som även finansministern nämner i sitt svar, redan före krisen så brutal att näringslivets toppchefer tjänade i snitt 61 gånger mer än industriarbetaren.

Medan coronakrisen pågått i över ett och ett halvt år gick den ganska fort över för de allra rikaste. Trots att ekonomin bromsade in kunde stora kapitalägare och de som sitter på stora förmögenheter återhämta sin ekonomi rekordsnabbt. Sveriges 169 rikaste personer blev närmare 300 miljarder rikare i fjol, mitt under pandemin. Börsen återhämtade sig väldigt snabbt för deras del, medan andra riskerat sina liv, burit upp samhället och stått i frontlinjen mot pandemin.

I en uppmärksammat artikel i Financial Times i somras beskrev Ruchir Sharma, chef på Morgan Stanley, hur de superrikas förmögenheter utvecklats under pandemin. Specifikt studeras hur dollarmiljardärernas förmögenheter utvecklats. Det visar sig att deras förmögenheter och kapital exploderat uppåt under pandemin. Och Sverige är efter Ryssland det land i världen där miljardärerna ökat sina rikedomar snabbast.

Finansministern säger här att regeringen har ett tydligt fokus på att minska klyftorna och öka sammanhållningen i samhället. Det är naturligtvis ett viktigt och bra fokus, men då behöver man gå från ord till handling och göra något åt detta. För klassamhället har synts tydligt under pandemin. Det har varit en koncentration av smitta i arbetarklassens bostadsområden och bland alla arbetare som varje dag bär upp samhället.

Och ojämlikheten ökar snabbare här än i något annat jämförbart land. Då behöver man se över förmögenhetsfördelningen och hur kapitalet i dag koncentrerats till de allra rikaste och göra något där. Det är bra att regeringen vill analysera krispolitikens effekter, och då uppstår också frågan om på vilket sätt finansministern ska minska de ekonomiska klyftorna. Det kan inte vara rimligt att svenska dollarmiljardärers förmögenheter motsvarar 30 procent av Sveriges bnp.

Anf. 52 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag vill börja med att säga att det naturligtvis är fritt fram för Tony Haddou att hacka på finansministern. Men just vad gäller investeringsstöden är vi överens och har samarbetat väldigt bra och på så sätt också gett tiotusentals familjer möjlighet att få en bostad till rimlig kostnad.

Vad gäller coronakrisen ser jag verkligen fram emot ytterligare utvärderingar av den politik vi har fört i Sverige men också den som har förts i andra länder. Jag tror att det finns väldigt mycket att lära sig inför framtiden.

Jag tycker att det är väldigt glädjande att en del av de preliminära studier som har kommit tyder på att dessa stöd har fungerat som inkomststöd, till exempel stödet för korttidspermittering. Det är pengar som går till företaget men som samtidigt har fungerat som ett inkomststöd för de anställda. Utan de stödåtgärder vi har vidtagit hade ojämlikheten ökat mer än den har gjort i Sverige under krisen.

Utän dessa krisåtgärder hade dessutom tusentals företag gått i konkurs. Det är inget som hade varit bra för alla löntagare som är helt beroende av dessa företag för sin försörjning. Där ser jag själv stora poänger med den politik som har genomförts.

Med detta sagt är jag den första att önska att vi hade kunnat driva ytterligare politik under de senaste sju åren för att minska klyftorna i Sverige. Här har vi haft förslag framme, men jag har blivit hotad med misstroendevotum i riksdagen om jag ens lägger dem på bordet.

Jag ser alltså behov av mer politik för att minska klyftorna. Det handlar om att de som har de allra största förmögenheterna bör kunna bidra mer än de gör i dag men också om att lyfta dem som inte fått möjlighet att vara med på den inkomstökning som väldigt många andra svenskar har haft de senaste decennierna.

Här finns också konkreta förslag i den budgetproposition som vi kommer att lägga på riksdagens bord, till exempel att ta bort den orättvisa skatteflyktan mellan löntagare och personer som har sjuk- och aktivitetsersättning. Många av dem är kroniskt sjuka sedan många år tillbaka eller har en funktionsnedsättning som gör att de inte kan arbeta.

Här finns alltså sådana förslag, och jag ser naturligtvis gärna att de får möjlighet att gå igenom riksdagen nu. Där handlar det också om hur Vänsterpartiet väljer att agera.

Anf. 53 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Finansministern kommer att få vänta lite till på en budgetdebatt.

Jag håller med om att det har varit helt rätt och helt nödvändigt att rädda jobb. Men när det handlar om att minska de ekonomiska klyftorna

är frågan hur länge finansministern ska känna sig hotad och inte våga agera. Klyftorna ökar ju, också i spåren av en pandemi. De ekonomiska klyftorna har ökat i Sverige de senaste 30 åren – det är tre decennier. De som redan hade en utmärkt ekonomi har fått det ännu bättre under de senaste decennierna, och toppskiktet har fått det bäst ställt. Vad betyder det på sikt att de drar ifrån ännu mer? Det leder inte direkt till något sammanhållet samhälle.

Vid utformningen av politiken efter krisen måste de som har gynnats under så lång tid vara med och finansiera nödvändiga satsningar på välfärden och på att rusta upp samhället efter pandemin. Det behövs kraftfulla offentliga investeringar, och vi måste samtidigt sätta stopp för den ekonomiska ojämlikheten och börja omfördela mer till vårt gemensamma så att det blir ett bättre och tryggare välfärdssamhälle för alla. Då behövs det en ökad jämlikhet.

Det handlar alltså inte bara om att de rikaste blir rikare under en global kris, drar ifrån när de ekonomiska klyftorna ökar eller tar emot krisstöd från skattebetalarna men går vidare med utdelningar och bonusar. Det handlar också om hur decennier av riktad politik för de rika faktiskt totalt har misslyckats.

Det går faktiskt att bryta den här utvecklingen, dra lärdomar och driva en politik för ett mer jämlikt samhälle. Det går att särskilt beskatta fåtalet väldigt rika för att göra det bättre för flertalet. Flera länder går nu i bränschen och gör detta och beskattar särskilt förmögenheter och kapital för en rättvis återhämtningspolitik efter pandemin. Jag kan nämna några exempel för finansministern.

Argentina har redan infört en särskild covidskatt på förmögenheter för att de rikaste ska betala för krisen. I USA lägger Demokraterna fram förslag efter förslag för att ta ut skatt på förmögenheter och kapital. Spanien planerar att höja skatterna för storföretag och på kapitalinkomster för en snabbare återhämtning av ekonomin och för att rusta upp sjukvården och infrastrukturen. I Storbritannien gick den konservative Boris Johnson senast i fredags ut med att höja skatterna för att finansiera välfärden.

Detta är fullt möjligt här också för ett mer jämlikt samhälle. Vi behöver mobilisera samhällets resurser för flertalet, för det är här kapitalinkomsterna koncentrerats till de allra rikaste. Detta är också en av de främsta förklaringarna till de ökade inkomstskillnaderna. Sedan är ju förmögenheterna ännu mer ojämnt fördelade än inkomsterna här. De är mer ojämnt fördelade än i länder som USA och Storbritannien, som jag precis nämnde.

Så frågan jag får ställa är: När ska de rika betala tillbaka? När ska finansministern ge coronanotan till dem som har det bäst ställt?

Anf. 54 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag vill bara säga att det är lite skillnad på Sverige och de andra länder som Tony Haddou nämner. Skillnaden är att vår statskund, trots de historiskt stora krisstöd som vi har infört för att rädda svenska jobb och svenska företag och också understödja sjukvård, äldreomsorg, vaccination, testning och smittspårning runt om i hela landet, aldrig kommer att gå upp över 40 procent av bnp. Till skillnad från många andra länder har vi sett till att spara i ladorna under de goda åren så att vi kan genomföra krisåtgärderna utan att sänka förtroendet för våra statsfinanser.

Med detta sagt delar jag helt Tony Haddous argumentation kring att det behöver göras mer för att minska klyftorna i Sverige. Vi behöver genomföra stora investeringar i det gemensamma. Det handlar om att driva på klimatomställningen, vilket också skapar mycket jobb. Det handlar om investeringar i äldreomsorgen när det blir fler som kommer upp i 80-årsåldern. Det handlar om att förstärka skolorna för våra barn, att arbeta mer förebyggande mot brottslighet men också att stärka hela rättskedjan.

Därutöver vill jag gärna se ytterligare investeringar för att fler människor ska komma i arbete, inte minst att långtidsarbetslösa ska kunna få en fot in på arbetsmarknaden. Årets budget kommer också att innehålla många reformer på området.

Därutöver ser jag också att det finns möjligheter för de personer i Sverige som har de allra högsta inkomsterna att bidra lite mer, för vi ser hur den rikaste procenten har dragit ifrån samtidigt som våra 3:12-regler ju ger större möjligheter för de allra rikaste att ta ut inkomster med en lägre beskattning än vad en vanlig sjuksköterska eller undersköterska har, på ett sätt som är svårt att motivera. Men jag kan konstatera att hindret mellan dagens situation och att detta skulle kunna bli verklighet inte är jag eller Socialdemokraterna, utan det är att riksdagsmajoriteten ser annorlunda ut. Vänsterpartiet kanske skulle ägna lite kraft åt att driva opinion där snarare än att ägna så mycket tid åt att hacka på Socialdemokraterna.

Anf. 55 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Tack, finansministern, för svaret!

Vad betyder att spara i ladorna, som finansministern tar upp, eller att betala tillbaka på statsskuld och så vidare? Det betyder ju också utebliven välfärd. Det betyder timanställningar i äldreomsorgen. Det betyder att inte vara rustad nog under en kris. Det betyder nedskärningar. Det betyder att vi har den snälaste finansministern i EU. Det är ju vad sparande i ladorna har betytt.

Uppenbarligen kommer kapital och förmögenheter att fortsätta koncentreras till dem som redan har mest. Det liknar mer ett fåvälde i Sverige, där pengarna koncentreras till den rikaste tiondelen och den rikaste procenten i landet. Det här sker samtidigt som skolor i landet har besparingskrav, budgetar innehåller nedskärningar i välfärden och samhällsbärande verksamheter runt om i landet är nedläggningshotade.

Det fungerar inte att Sverige är ett skatteparadis för de rika. Miljardärerna behöver beskattas högre och subventioneras mindre. Det är dags att vi omfördelar och kliver fram med kraftfulla investeringar som skapar jobb och jämlikhet och räddar klimatet och att vi bygger bort bostadsbristen, som finansministern talade mycket väl om tidigare, och minskar klyftan mellan oss. Då kan vi också rusta upp samhället efter krisen. Men då behöver man gå fram med de här förslagen, så att vi får en generell välfärd där undersköterskan får fler kollegor och bättre arbetsvillkor.

Det måste vara samhällets och välfärdens tur att sättas först nu, och då måste man faktiskt beskatta de allra rikaste, den rikaste procenten. Det förväntar jag mig att finansministern gör.

Anf. 56 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S):

Fru talman! Jag delar helt Tony Haddous ambition att minska klyftorna i Sverige och förbättra välfärden.

Däremot kan jag konstatera att det finanspolitiska ramverket är någonting som även Vänsterpartiet står bakom. I det är vi tydliga med att det finns goda möjligheter att göra som vi har gjort under krisen och komma med historiskt stora paket och fortsätta att stimulera ekonomin. Men det betyder också att man ska spara i ladorna under de goda åren.

Tony Haddou menar att jag nu skulle gå fram med en skatt för de allra rikaste. Jag har inget emot det i sak, men jag kan konstatera att en sådan budget inte skulle passera genom riksdagen. Därför gör jag bedömningen att det är bättre att lägga fram en budget som har goda chanser att gå igenom i riksdagen och som innehåller fantastiska reformer för dem med de lägsta inkomsterna, för att lyfta dem som har de lägre inkomsterna. Inte minst tar den bort den orättvisa skatteflyktan för personer med en funktionsnedsättning som gör att de inte kan arbeta. Men den ger också bättre möjligheter till pensionering för personer som har jobbat ett långt yrkesliv och sedan är utslitna.

Det är väldigt bra reformer i höstens budget som skulle stärka de ekonomiska möjligheterna för utsatta och svaga grupper. Jag hoppas verkligen att Vänsterpartiet inte agerar på ett sådant sätt i riksdagen att man stjälper dessa möjligheter.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 14 Svar på interpellation 2020/21:845 om hanteringen av elbilsbränder

Anf. 57 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Alexandra Anstrell har frågat mig hur jag avser att säkerställa att ansvariga myndigheter har den kunskap de behöver för att kunna hantera förorenat vatten vid bränder i elbilar, om något arbete har initierats för att få till en strategi för att kunna hantera elbilsbränder på farliga platser och om kunskap om att hantera elbilsbränder har spridits till berörda aktörer samt om jag har agerat för att ge Polismyndigheten tillräcklig kunskap om bränder i elbilar och utrymme för säker förvaring av beslagtagna elbilar som brunnit.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, har under flera år arbetat aktivt med frågor avseende förorenat vatten, så kallat kontaminerat släckvatten. Resultat av studier och sammanställningar som görs på området redovisas kontinuerligt och finns tillgängligt för samtliga myndigheter, däribland Polismyndigheten. MSB har tillsammans med Naturvårdsverket tagit fram en vägledning som kommer att publiceras i höst, i vilken de senaste årens kunskapsinhämtning redovisas. De kommunala räddningstjänsterna har ett ansvar som verksamhetsutövare i samband med att de släcker bränder, vilket innefattar att miljörisker ska beaktas, såväl enligt miljöbalken som lagen om skydd mot olyckor. Enligt MSB bör räddningstjänsten vid en brand där litiumjonbatterier förekommer i största möjliga mån förhindra spridningen av kontaminerat släckvatten, och när det sker bör det i efterhand samlas upp för destruktion.

Fordon som drivs av el blir allt vanligare. Batterikapaciteten i dessa fordon är stor och batterierna ofta av typen litiumjon. Utvecklingen av fordonsbatterier går snabbt framåt, bland annat vad gäller den kemiska sam-

mansättningen i battericellerna, vilket i sig kan påverka produktionen av farliga gaser och spridning av brand. Ytterligare en omständighet som påverkar dagens risker vid fordonsbränder är att moderna bilar, oavsett drivmedel, innehåller mer brännbar plast och kompositmaterial än tidigare.

Fordonsbränder i trånga utrymmen, exempelvis ombord på fartyg eller i parkeringsgarage, innebär särskilda risker och svårigheter för räddningstjänsten. Enligt MSB finns dessa problem oavsett vilket slags drivmedel det är fråga om, men riskerna skiljer sig åt en del. Ett litiumjonbatteri som utsatts för en viss tids brandexponering är bland annat svårare att släcka, och produktionen av farliga gaser är högre än vid bränder i fossilbränsle-drivna fordon. Dock visar undersökningar som MSB har gjort att bränder i fordon med litiumjonbatterier inte är vanligare än bränder i fossilbränsle-drivna fordon. Tvärtom är det ovanligt med bränder i fordon med litiumjonbatterier där branden startat eller fortplantat sig till själva framdrivningsbatteriet.

Kunskap om hantering av bränder i elfordon sprids till de kommunala räddningstjänsterna genom olika kommunikationsåtgärder, nätverk, seminarier och utbildningar. Sedan 2011 arbetar MSB med stöd för att den här typen av bränder ska hanteras på ett bra sätt och för att tillgänglig kunskap ska spridas till berörda aktörer. Detta har gjorts bland annat genom att MSB har initierat och finansierat ett flertal forsknings- och utvecklingsprojekt samt genom de internationella samarbeten som MSB deltar i. MSB följer även löpande upp inträffade bränder i elfordon genom räddningstjänsternas händelserapporter och olycksutredningar.

Polismyndigheten har ett brett och viktigt uppdrag i såväl det brottsförebyggande som det brottsbekämpande arbetet. Myndigheten deltar även vid räddningsinsatser, och om en elbil tas om hand för teknisk undersökning följer myndigheten regler och rutiner för säker hantering. Utgångspunkten är att Polismyndigheten ska se till att den har förmåga att uppfylla sina lagstadgade uppgifter men också att upprätthålla säkerhet vid insatser och en god arbetsmiljö.

Det pågår en kontinuerlig kunskapsinhämtning och erfarenhetsåterföring på området i syfte att möjliggöra säkra och effektiva räddningsinsatser som även tar hänsyn till miljöperspektivet vid fordonsolyckor. Regeringen följer noga utvecklingen inom området.

Anf. 58 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för svaret.

Jag har ställt ett antal frågor till minister Damberg för att få reda på hur ministern säkerställer att ansvariga myndigheter har den kunskap som de behöver för att kunna hantera förorenat vatten vid just elbilsbränder. Jag har också frågat om ministern har initierat någon strategi för att kunna hantera elbilsbränder på farliga platser och för att få kunskaper om att hantera elbilsbränder, så att kunskapen sprids till alla berörda. Avslutningsvis frågade jag om ministern har agerat för att polisen ska ha tillräckliga kunskaper om elbilsbränder och att myndigheten har utrymme att faktiskt kunna ha en säker förvaring av beslagtagna brunna elbilar.

Fru talman! Jag upplever faktiskt att jag inte får riktiga svar på detta. Jag ställer dessa frågor för att jag är orolig. Jag är orolig för att det ska hända stora, hemska olyckor utan att vår räddningstjänst eller för den delen blåljuspersonalen är tillräckligt rustade för detta.

Det är ändå så att regeringens mål om att elektrifiera det mesta kommer att leda till en dramatisk ökning av antalet elbilar. Då måste det även säkerställas att landet är rustat för konsekvenserna av detta. Är vi där i dag? Jag menar å det starkaste att vi ännu inte är det.

Om det brinner i ett garage där det finns elfordon skiljer sig riskerna delvis åt mot brand i bensin- eller dieslbilar. Något som särskilt uppmärksamhetsvärt är att det kan bli så kallad termisk rusning i batterierna som kan kräva kylning med väldigt mycket vatten samt att giftiga gaser kan bildas.

Bränder i elfordon kan vara väldigt besvärliga att släcka och utgöra ett riskmoment för räddningstjänstpersonalen och blåljuspersonalen. Anledningarna till det är flera. Batterierna som är involverade i bränderna kan producera de giftiga gaser som jag var inne på, som vätefluorid, vilket försvårar för räddningstjänstpersonalen vid släckinsatser.

Därutöver kan själva spänningen från batteriet i sig utgöra en fara. Och batterier som varit involverade i en brand riskerar att återantändas under lång tid efter att branden är släckt, på grund av den så kallade termiska rusningen i batterierna. Då behöver man bogsera ut bilen ur ett garage eller något annat ställe efter att branden är släckt för att kunna förvara bilen, under ganska lång tid efter branden, på en säker plats långt från material som kan brinna. Under denna tid kan bilen alltså återantändas utan någon som helst förvarning.

Jag uppfattar att ministerns svar på min fråga, om han har agerat för att polisen ska ha tillräckliga kunskaper om elbilsbränder och att myndigheterna har utrymme för säker förvaring av beslagtagna brinna elbilar, är nej.

Mig veterligen är det bara 10–12 procent av poliskåren som har fått utbildning i risker vid elbilsbränder. Det betyder att det är ganska många poliser kvar, och all annan blåljuspersonal, som kan komma fram till en brand och varken ha rätt kunskaper eller rätt utrustning. Att inte ha rätt utrustning när giftiga gaser sprids kan vara helt förödande. Det kan vara jättefarligt.

Fru talman! Jag undrar om ministern tycker att det är sjyst att utsätta våra hjältar för en onödig risk. Borde det inte finnas en tydlig tillgänglig strategi för att hantera elbilsbränder på farliga platser, och borde inte all vår blåljuspersonal redan ha fått utbildning i riskerna med elbilsbränder?

Anf. 59 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag vill säga till statsrådet Mikael Damberg att jag deltar i denna debatt av den anledningen att jag hade en interpellationsdebatt med hans statsrådskollega Tomas Eneroth före sommaren. Anledningen till den debatten var att Kustbevakningen hade varit på besök i ett av utskotten och förklarat att man inte hade kunskaper för att kunna släcka denna typ av bränder ombord på fartyg. Just elbilsbränder är nämligen väldigt komplicerade. Dessutom avger dessa bränder så giftiga gaser att den personal som gör en släckningsinsats måste ha heltäckande skyddskläder eftersom gaserna tar sig in via huden och dessutom kan orsaka hjärtstopp.

Nu är det så lyckligt att elbilar brinner mer sällan än vanliga bilar. Men det betyder inte att man kan luta sig tillbaka, utan man måste vidta åtgärder för att säkerställa att man kan hantera en sådan situation. Och svårigheten med elbilsbränder är just det komplexa i att släcka branden. Att släcka en elbilsbrand kan ta upp till ett dygn för den första intensiva fasen. Det går åt ungefär 11 000 liter vatten.

Sedan kan bilen stå avsides upp till tre veckor, och under den perioden kan branden starta igen. Det är detta som är det luriga med elbilsbränder. Om man då ska handskas med dem i trånga utrymmen, till exempel i fartyg, i parkeringshus och så vidare, blir situationen än värre eftersom det blir svårare för räddningsinsatsen att komma in.

Temperaturen i ett batteri som brinner blir ungefär 1 000 grader. Stålet i en båt börjar smälta vid 700 grader. Betongen i en fastighet börjar skadas vid 300 grader, och vid 500 grader tappar den hållfastheten och börjar krackelera.

Till detta ska man lägga allt släckvatten som man sedan på något sätt måste ta hand om. Jag vill påstå, precis som interpellanten, att regeringen inte är på banan. Den tar inte steget framåt för att förbereda sig för att kunna hantera en sådan situation om den uppstår i ett parkeringshus, ute på en öppen yta eller i ett fartyg.

I slutet av svaret på interpellationen säger statsrådet: ”Regeringen följer noga utvecklingen inom området.” Då ställer jag frågan: Finns det ingen i regeringen som kan ta initiativ till att driva frågan? Om man följer den tar man inte ett steg framåt för att nå en lösning snabbt. För hur det än är registreras det allt fler eldrivna fordon, både på den tunga och på den lätta sidan. Vi har också elcyklar och allt möjligt. Då måste också alla räddningsinsatser, blåljuspersonal och så vidare, ha relevant utbildning och framför allt ha utrustning så att de klarar detta. De måste också kunna hantera fordonen på ett säkert sätt efter själva den intensiva fasen.

När jag pratar med mina gamla kollegor inom trafikpolisen säger de att de ställer bilarna utomhus där man har en uppställningsplats så långt som möjligt från huset. Det är ungefär den nivån som det ligger på, och det duger inte. Jag skulle därför önska att regeringen för en gångs skull inte bara följer utvecklingen utan också tar ett initiativ.

Anf. 60 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag tackar interpellanten för en viktig interpellation. Detta är en samhällsutveckling som sker och som kommer att fortsätta växa över tid.

Jag är lite förvånad att det beskrivs som att det inte är ett riktigt svar. Få interpellationssvar är så här detaljerade kring vad myndigheterna gör och planerar och vilka forskningsarbeten de jobbar med, hur de sprider kunskap och att det kommer en vägledning under hösten. Hade det visat sig att till exempel MSB och räddningstjänsterna inte var medvetna om att detta är reellt problem som kommer att växa över tid hade regeringen behövt gå in och säga att MSB inte verkar förstå att dessa bränder kommer att öka över tid och att det verkar som att de kommunala räddningstjänsterna inte bryr sig om att detta är en farlig utveckling som man måste ta höjd för. Det är inte min bild.

När jag besöker räddningstjänster runt om i Sverige ställer jag den här frågan. Då säger alla att de jobbar med frågan. De lär sig nytt hela tiden och deltar i olika saker som får effekten att kunskap sprids.

Under de senaste åren har det skett ett antal bränder i fordon kopplat till exakt denna problematik. Vår bedömning är – och jag tror att det är allas bedömning – att detta kommer att öka över tid. År 2018 var det 8 bränder i elektroniska personfordon. År 2019 var antalet 6, och det var en viss minskning. Sedan ökade antalet till 20 bränder år 2020. Det är alltså

ett ökande antal bränder eftersom vi får fler bilar inom ramen för detta, och det måste hanteras.

Men jag uppfattar att detta är en fråga som är högt upp på dagordningen för alla berörda myndigheter, oavsett om det är till havs eller om det är räddningstjänstens verksamhet. Det är därför som jag säger att jag följer frågan noga eftersom detta är en samhällsförändring som vi måste ta höjd för när det gäller räddningstjänstens verksamhet runt om i Sverige. Men jag uppfattar att MSB har tagit många initiativ och kommer att fortsätta att ta ytterligare initiativ för att sprida den kunskap som finns.

Det finns också råd för hur man ska hantera dessa bränder. Det handlar om mycket vatten, och det är därför som frågan om kontaminerat vatten blir så viktig eftersom det kommer att krävas väldigt mycket vatten. Det finns även råd för hur man ska hantera bränder i farliga utrymmen så långt det är möjligt. Dessa råd finns alltså till räddningstjänsterna runt om i Sverige. Jag mottar gärna idéer och tankar, men det känns som att räddningstjänsterna och MSB är fullt medvetna om den här problematiken och jobbar med den.

Jag kommer att fortsätta följa frågan, men jag känner också ett stort förtroende för att det är en fråga som räddningstjänsten runt om i Sverige tar på stort allvar och för att MSB både har varit en viktig länk till forskning och just nu är en myndighet som sprider den kunskap som finns för att hantera frågan så bra som möjligt.

Anf. 61 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Tack för det utvecklade svaret, ministern!

Jag har fått ett scenario beskrivet för mig av en brandman: Om man bor på till exempel Gotland eller Åland och har en elbil som har brunnit och som måste till en märkesverkstad, vilket inte finns på den ö man bor på, måste bilen transporteras. Som vi har varit inne på tidigare här i dag kan en elbil som har brunnit självantända igen, under en ganska lång tid efteråt. Vad händer då om en elbil börjar brinna på en linjefärja mitt ute på vattnet och personal och passagerare drabbas av den giftiga röken – och om personalen inte har fått tillräcklig utbildning för att hantera de här frågorna? Alla bränder är ju farliga, men i vissa utrymmen kan de vara extremt svåra att släcka – till exempel på ett fartyg eller inne i ett stort parkeringshus.

Ministern säger i sitt svar att MSB gjort undersökningar av bränder och kommit fram till att bränder i fordon med litiumjonbatterier inte är vanligare än bränder i fossildrivna fordon. Då undrar jag om ministern har säkerställt att den undersökningen även tar hänsyn till hur stor andel de olika bilarna utgör samt räknat med ålder som en faktor. Jag har nämligen fått lära mig att fossildrivna fordon ofta brinner när de blir äldre. De flesta elbilar är hyfsat nya, och ändå finns det sådana bränder redan nu. Hur blir det då när vi har en åldrande elbilsflotta?

Fru talman! Jag har absolut inget emot elbilar; jag vill bara att vi med den ökade moderniseringen och ökade elektrifieringen riggar samhället efter detta. Så upplever jag inte att fallet är just nu, och det måste faktiskt ministern och regeringen ta ansvar för.

Jag har också ställt frågan om det här med förorenat vatten vid elbilsbränderna. Ministern säger i sitt svar att MSB arbetat aktivt med frågan om kontaminerat vatten och att räddningstjänster i största möjliga mån ska samla upp kontaminerat vatten för destruktion.

Tidigare i år kraschade en Tesla Model S mot ett träd norr om Houston och fattade eld. Jag har fått berättat för mig att det var två män som dog. Räddningstjänsten fick använda ungefär 120 000 liter vatten för att släcka branden, som pågick i väldigt många timmar eftersom batteriet återantände. En Tesla har ungefär 7 000 små batterier i en hagelpatrons storlek, och dessa sköts iväg som projektiler under släckningsarbetet. Det krävdes en heroisk insats av den räddningstjänsten.

Vattenåtgången vid en vanlig bilbrand är ungefär 1 000 liter, så det är ganska stor skillnad. När 120 000 liter vatten spolats över ett batteri som på en Tesla kan det försaka otroliga mängder kontaminerat vatten, och det är förfärligt att tänka sig att det skulle hända. Att rena detta kontaminerade vatten är ingen billig historia, och det är heller inte en särskilt enkel nöt att knäcka. Det finns nämligen inte möjligheter över hela Sverige att bli av med kontaminerat vatten snabbt och smidigt, och det är inte heller jouröppet så att man kan göra det under en helg alla gånger. Räddningstjänsten kan i stället behöva ligga på kontaminerat vatten över en helg innan de kan bli av med det.

Fru talman! För mig är det väldigt viktigt att vi följer upp hur de beslut vi tar i riksdagen faller ut i samhället. Ministern har sagt i sitt svar att de kommunala räddningstjänsterna har ett ansvar som verksamhetsutövare i samband med att de släcker bränder, vilket innefattar att miljörisker ska beaktas enligt såväl miljöbalken som lagen om skydd mot olyckor. Min fråga blir därför om ministern har för avsikt att ge Sveriges räddningstjänster resurser till det troligen ökade behovet av rening och destruktion av kontaminerat vatten.

Anf. 62 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Den här frågan är jätteviktig, och jag tycker att regeringen har en lite tillbakalutad hållning i den. När vi hade den förra debatten fick vi två ledamöter som då drev frågan höra från statsrådet Tomas Eneroth att vi skrämde upp medborgarna när vi diskuterade riskerna med elbilsbränder.

Jag tycker att man måste vara förutseende. Vi går in i ett samhälle som kommer att vara väldigt elektrifierat – så är det. Med en ökande elektrifieringsgrad ökar också risken för bränder. Vi vet också att människor sköter sina bilar på olika sätt; en del är jättenoga och kan ha en bil i tio år som går 20 000 mil utan att det syns att den är använd, och så finns det någon som har en bil i två år som går 3 000 mil men ser ut som kriget.

Den stora faran med batterierna i elbilar är att det om de utsätts för mekanisk skada, som ett slag eller att man kör in i någonting, kan bli en rusning i batteriet som sedan leder till en brand. Det är just detta: När vi får en ökad andel elbilar och olika grad av underhåll på fordonen måste samhället vara berett att hantera bränderna. Det är inte som att gå in och släcka en vanlig bilbrand, utan det är mycket mer komplicerat än så. Det krävs också mycket skyddsutrustning för dem som släcker.

Direkt efter den senaste debatten läste jag en artikel om att Finland gjort en övning där man varit tvungen att byta ut paren som gick in i släckningsinsatsen var tionde minut – var tionde minut! Det krävs alltså rätt många från räddningstjänsten för att släcka en enda bilbrand. Det är detta vi måste ta höjd för, så att vi säkerställer säkerheten i framtiden. Vi kommer nämligen att få fler elbilar och därmed också mer bränder, trots att elbilar brinner sällan.

Anf. 63 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag har ingenting att invända mot påståendet att det med fler elbilar kommer att bli fler bränder i elbilar. Vi är inne i ett skifte för fordonsflottan som kommer att påverka också räddningstjänsten och många delar av samhället.

Jag har försökt påpeka att detta är en väldigt aktuell fråga för räddningstjänsterna runt om i Sverige och att det är en väldigt aktuell fråga även för MSB, som ger stöd och bedriver forskning på området för att kunna stödja den kommunala räddningstjänsten runt om i Sverige. När det gäller kontaminerat vatten kommer MSB och Naturvårdsverket under hösten att publicera en vägledning som visar hur man kan jobba med detta på ett bra sätt och hur man från olika aktörers håll kan hantera detta på bästa möjliga sätt.

Det är alltså inte så att det inte sker ett utvecklingsarbete här, men det är klart att mer måste göras. När samhället förändras och det innebär nya risker på olika områden måste det hanteras av samhället, inklusive att vi planerar. Därför vill jag varna lite grann för de här scenarierna – varför skulle man transportera en elbil som just har brunnit på en färja? Det verkar väl oklokt. Eftersom vi vet att en sådan bil kan återantändas kan vi väl börja med att konstatera att man inte kan sätta den på en färja. Man måste se till att det säkras så att vi inte får de riskerna i onödan.

Jag tror därför att det är viktigt att fler aktörer än bara räddningstjänsten har kunskaper om detta. Jag tror dock att kunskapen är störst i räddningstjänsten, för de är ju även oroliga för arbetsmiljön för räddningstjänsten runt om i Sverige och därför angelägna att ta till sig av forskning.

Ibland kommer det att krävas väldigt mycket vatten för att släcka den här typen av brand – kanske inte alltid 100 000 liter, men 10 000 liter är ganska vanligt. Det är mycket, och det är mycket mer än för en vanlig brand i en vanlig bil. Detta är alltså ett nytt fenomen som vi måste jobba med.

I våra budgetförslag hittills har vi inte haft särskilda pengar för detta. Jag vet inte om era partier har redovisat det, Alexandra Anstrell och Thomas Morell. Jag tror att det är viktigt att följa frågan och att man måste fundera över detta, men ytterst är den kommunala räddningstjänsten och den beredskap som behövs för att kunna hantera olyckor en kommunal angelägenhet.

Det är dock viktigt att vi lär oss hur man gör detta på bästa möjliga sätt, och jag är nog med att säga att jag har stora förväntningar inte bara på den kommunala räddningstjänsten utan framför allt på vår statliga myndighet MSB. De ska fortsätta följa frågan och ge råd, stöd och vägledning – men också sprida den kunskap som nu finns om hur man hanterar den här allvarliga situationen på bästa möjliga sätt.

Jag tror också att vi kommer att se fler bränder av det här slaget framöver, men än så länge säger utvärderingarna inte att elbilar per se brinner mer än fossildrivna bilar. Vi får se över tid om det ändras, men det har väl också att göra med vilka krav som kommer att ställas på batterier och hur batterierna utvecklas över tid. Det är därför viktiga frågor att följa.

Jag kommer att fortsätta följa den här frågan. Jag ställer alltid frågor om detta när jag reser till räddningstjänsten runt om i Sverige, för att lära mig mer. Min bild är dock att räddningstjänsten är väldigt alert och tycker att detta är viktiga frågor, eftersom det är komplicerat och nytt.

Anf. 64 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Jag håller med ministern. Jag träffar också väldigt många alerta personer i räddningstjänsten runt om i Sverige, och jag uppskattar deras arbete enormt. Då är det än viktigare att vi här inne tar ansvar och riggar för en säker miljö för dem och för all blåjuspersoneal.

Jag undrar fortfarande hur ministern säkerställer – jag valde mitt ord noga – att ansvariga myndigheter har den kunskap de behöver för att kunna hantera och vara väl förberedda för kommande elbilsbränder.

Det pågår ett antal forskningsprojekt runt om i världen kring elbilsbatterier och hanteringen av eventuella bränder i dessa. I väntan på att elbilarna blir helt utvecklade bör man kanske vara lite vaksam och vidta säkerhetsåtgärder som minimerar riskerna.

Hur lär vi av andra länder som kanske har haft elbilar längre eller som har haft fler elbilar längre? I vissa städer i Tyskland är det till exempel inte tillåtet att parkera elbilar inne i city eller i parkeringsgarage, just med anledning av att man är rädd för att det ska bli för stora skador.

Hur gör vi för att få till en utbredd kunskap? Jag upplever inte att vi har det i dag. Jag har varit runt på ganska många räddningstjänster. Jag har träffat kustbevakare och deltidsbrandmän. Det finns ganska stora hål när det gäller hur detta ska kunna användas. Framför allt behövs det mer utrustning, till exempel hos polisen, när man kommer fram till en olycka och en elbil brinner. Man behöver ha andningsmask och liknande.

Hur säkerställer statsrådet att ansvariga myndigheter har den kunskap som de behöver?

Anf. 65 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Detta är en viktig diskussion om ett samhällsfenomen som kommer att växa över tid. Vi kommer att se fler elbilsbränder över tid eftersom vi nu har den snabbast växande elbilsflottan – tror jag – i hela Europa. Det säljs flest elbilar i Sverige just nu, för vi håller på att ställa om till fossilfrihet. Detta är i grunden bra, men med det kommer också nya utmaningar.

Min roll är att se till att den myndighet jag ansvarar för, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, är med i forskningssamarbeten och studerar kunskapsläget, vilket man gör väldigt noga. Man försöker också att sprida den kunskapen ut till räddningstjänster runt om i hela Sverige och till andra myndigheter. Denna information går också till Kustbevakningen och Polismyndigheten, så att alla myndigheter kan ta sitt fulla ansvar. Det är ju så att varje ansvarig myndighet, till exempel Polismyndigheten, är ansvarig för de anställdas arbetsmiljö. Detta är en fråga som jag vet att rikspolischefen tar på absolut största allvar.

Ju mer vi lär oss, desto mer kan vi göra för att förebygga och för att hantera de risker som elbilar för med sig. Min bild är att MSB har stort fokus på den här frågan eftersom man vet att detta är ett nytt samhällsfenomen.

Min bild är också att inte minst de kommunala räddningstjänsterna runt om i Sverige diskuterar den här frågan väldigt noga för att kunna se till att deras personal är förberedd för dessa nya utmaningar i vardagen. Det kan vara farligt med den här typen av bränder beroende på var de uppstår och vilken situation som råder.

Det här för också med sig nya utmaningar, inte minst på vattensidan, som kan få miljökonsekvenser. Om detta kommer väldigt snart – under hösten – en vägledning till alla berörda aktörer.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 15 Svar på interpellation 2020/21:847 om Kustbevakningens finansiering

Anf. 66 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Alexandra Anstrell har frågat mig hur jag avser att säkerställa att Kustbevakningen kan genomföra sitt uppdrag och att vi har tillförlitlig övervakning av och beredskap i de tre största dricksvattentäkterna, som står för cirka 40 procent av vårt dricksvatten.

Det är ur miljö- och säkerhetsperspektiv av stor vikt att effektivt kunna övervaka och skydda Sveriges hav, kustområden och större insjöar. Kustbevakningen har till uppgift att utföra miljöräddningstjänst och annan räddningstjänst till sjöss samt bedriva sjöövervakning.

För sitt uppdrag har Kustbevakningen ett tjugotal kuststationer med ett stort antal fartyg stationerade längs Sveriges kust, Väner och Mälaren samt en flygkuststation med flygplan i Skavsta. Kustbevakningen samverkar också med andra ansvariga myndigheter när det gäller bland annat brottsbekämpning och ordningshållning till sjöss.

Under 2020 genomförde Kustbevakningen 54 miljöräddningsoperationer. Vidare genomfördes cirka 47 900 kontroller till sjöss inom områdena fiske, farligt gods, tull, gräns och sjötrafik. Därutöver deltog Kustbevakningen i 298 sjöräddningsinsatser.

Kustbevakningen bidrar också till den europeiska gräns- och kustbevakningsbyrån Frontex verksamhet, bland annat genom att delta med flyg och fartyg i maritima insatser i Medelhavet.

Regeringen har sedan 2018 tillfört Kustbevakningens anslag om cirka 140 miljoner kronor med syfte att upprätthålla och stärka myndighetens verksamhet och förmåga.

Regeringen följer noga utvecklingen på området.

Anf. 67 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Jag tackar ministern. Det är bra att vi kan ha denna debatt här i dag.

Tull-Kust, förbundet för anställda i Tullverket och Kustbevakningen, har inkommit med rapporten *Ett samhällskritiskt uppdrag med omöjliga*

förutsättningar – om resursurholkningen för Kustbevakningen. På ett av våra försvarsutskottsmöten innan sommaren hade vi också Kustbevakningens generaldirektör, som redogjorde för läget inom myndigheten. Det saknas personal.

Utöver detta har jag varit runt på en hel del av våra stationer för att själv bilda mig en uppfattning om läget och om vad som funkar och inte – nu senast i Luleå, Vänersborg och Lysekil. Tack till alla för väldigt fina, informativa och givande besök!

Kustbevakningen arbetar utifrån en så kallad kombinationstanke. Detta innebär att beredskapen för miljöräddningstjänst till sjöss kombineras med olika insatser kopplade till sjöräddning, sjöövervakning, brottsbekämpning och krisberedskap i syfte att effektivt använda resurserna. Kombinationstanken innebär att resursbrist inte på ett enkelt sätt kan kopplas till specifika uppdrag utan i stället att förmågan inom samtliga uppdrag påverkas eller försämras.

Det är ganska tydligt att Kustbevakningen nu har fått fler och nya uppgifter och utökat ansvar som kräver mer resurser. Det handlar lika mycket om miljöövervakningen som om de Frontexuppdrag som Kustbevakningen återkommande bemannar för Sveriges räkning. Det handlar om lastsäkring och om ökade fiskerikontroller. Det är helt klart för mycket att göra sett till antalet personer i organisationen.

Detta resulterar exempelvis i att vi bara har övervakning av våra stora dricksvattentäkter Vätern, Vättern och Mälaren två veckor per månad. Om en incident inträffar kan inställetiden dit vara lång om ingen beredskap finns just då. Det känns både oansvarigt och ohållbart i längden, fru talman.

När det gäller föroreningar av vattentäkter i samband med till exempel tankbilsolyckor ser man ganska snabbt att det är kris. Men vattenburna smittor, läckor och översvämningar är exempel på händelser som kanske till en början inte är så lätta att upptäcka och som kanske inte verkar så allvarliga i början men som snabbt kan övergå till en kris eller allvarlig störning.

Oavsett vilket är det viktigt att vi har övervakning av våra dricksvattentäkter. Regeringen har vidtagit ett antal åtgärder för att underlätta vattenförsörjningen, men ingen av åtgärderna handlar om miljöövervakning av våra största dricksvattentäkter. Jag tycker att det är konstigt. Rent dricksvatten är en överlevnadsfråga för alla i samhället och i allra högsta grad en totalförsvarsfråga.

I den civila beredskapen ingår frågor om allt från försörjning av dricksvatten, livsmedel, energi och drivmedel till information, sjukvård och transporter. Hela samhället måste helt enkelt fungera när det väl gäller. Därför tycker jag att min fråga är väldigt berättigad. Hur avser ministern att agera för att vi ska få till en tillförlitlig övervakning av och beredskap i de tre största dricksvattentäkter som vi har i Sverige? Just nu sker detta bara varannan vecka.

Det var ganska många fina ord i ministerns svar, och svaret innehöll statistik. Jag älskar siffror; de är jättekul att få. Men det där beskrev egentligen bara Kustbevakningens arbete, och det kände jag ju redan till.

Regeringen har ju inte hörsammat myndighetens rop på hjälp de senaste åren. Ministern och regeringen har struntat i att ge ett tillskott som skulle kunna möjliggöra fler kustbevakare. Frågan är: Vad ska nu myndig-

heten ta bort? Ska de minska generellt med osthyvelsmetoden, eller hur tänker sig regeringen att de ska göra? Som det ser ut nu lämnas myndigheten vind för våg utan något ansvarstagande av ansvarig minister. Det är inte okej.

Anf. 68 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Tack, Alexandra Anstrell, för en viktig interpellation om en av våra myndigheter, Kustbevakningen, som har ett unikt uppdrag men som också har ett väldigt brett ansvarsområde!

Det är korrekt att Kustbevakningen har viktiga arbetsuppgifter på flera olika områden. Ett av dem är dricksvattenfrågan, som har koppling till bevakningen av våra vatten. Det handlar till exempel om att klara miljöfarliga utsläpp genom specialutrustade miljöskyddsfartyg som kan suga upp och hantera dem.

Jag vill bredda perspektivet lite inledningsvis i debatten, så att vi inte bara landar på Kustbevakningen. Ansvaret för dricksvatten är delat på många olika aktörer. Inte minst inom den totalförsvarsproposition som vi har lämnat till riksdagen och som riksdagen har beslutat om är dricksvatten en av de frågor där vi pekar ut att vi måste ha en starkare beredskap när det gäller återuppbyggnad av förmågan inom civilt försvar. Beredskapen ligger på flera nivåer. Lokalt finns den kommunala nivåns ansvar för dricksvattnet. Sedan finns den regionala kontrollfunktionen och det nationella stödarbetet.

Vattenförsörjningen är en av flera viktiga samhällsfunktioner som måste upprätthållas även i en krissituation. Då måste man ha god beredskapsplanering. Man måste genomföra risk- och sårbarhetsanalyser. Man måste ha ett systematiskt arbete för att de här händelserna ska kunna förebyggas. Sedan finns den nationella vattenkatastrofgruppen, som kan hantera dem om de inträffar. Det finns även extra beredskap hos olika myndigheter för att på nationell nivå stötta i de här sammanhangen. Det är alltså ett bredare arbete än bara det som sker till sjöss.

Man kan ha olika uppfattningar. Vi tittar nu på budgetunderlagen för Kustbevakningen. Det måste vi göra varje år. Man kan inte säga att vi absolut inte har hörsammat Kustbevakningens behov. Vi har ju tillfört 140 miljoner kronor till Kustbevakningen sedan 2018, eftersom Kustbevakningen gick med stora underskott och hade stora problem. Detta har nu stabiliserats.

Men fortfarande är det så att vi måste bredda om det blir nya uppgifter, vilket har diskuterats. Kustbevakningen har problem som de själva beskriver. De skulle framför allt få stora problem om det skulle inträffa händelser som är väldigt långvariga till sin karaktär. De händelser som har skett det senaste året har de utfört på ett gott sätt, enligt deras bedömning.

Det som de verkligen flaggar för är att de har behov av personalresurser. De har ett ansträngt personalläge. De har också använt inte minst kustbevakningsflyget mer frekvent för att jobba på ett lite annorlunda sätt. De utförda räddningsinsatserna har kunnat genomföras på ett gott sätt, men de flaggar för vad som krävs om det skulle ske en omfattande olycka och behövas långvariga räddningsinsatser.

Naturligtvis vi måste följa detta över tid. Vi får återkomma i budgetsammanhang framöver. Men när det gäller dricksvatten ska det inte bara

vara en aktör som måste ha beredskap och kunna hantera detta, utan det ska vara flera aktörer på alla olika nivåer i samhället.

Prot. 2020/21:157
9 september

Svar på
interpellationer

Anf. 69 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Jag tackar ministern för det utvecklade svaret. Jag är väl medveten om att det inte är bara en aktör som är ansvarig för dricksvattenförsörjningen. Men det mystiska i det här är att det i uppdraget gällande dricksvatten inte nämns någonting om Kustbevakningen och dess miljöövervakning. Jag tycker att det är konstigt och sorgligt.

Tidigare i veckan deltog jag i ett seminarium om läget i Kustbevakningen, arrangerat av Tull-Kust. Där beskrevs läget som mer kritiskt än någonsin. Det handlar alltså inte bara om långvariga insatser, utan det handlar om det dagliga arbetet. Det berättas om personal som konstant lappar och lagar för att få verksamheten att gå ihop.

Vi fick också berättat för oss att fartyget KBV 201 kommer att inaspråkats för gränsövervakningsuppdrag inom ramen för Frontex, varför bemanningsläget vad gäller numerär och behörighet inte medger den täckning som ska upprätthållas. Men även innan man beslutade att den skulle åka iväg har det varit svårt att upprätthålla beredskapen. Deltagandet i Frontex tycker jag är bra, men det gör det naturligtvis svårare att få ihop det här hemma. Det gör det lite svårare att planera.

För att minimera effekterna så att man över huvud taget ska kunna ha en chans att säkerställa en miljöräddningsinsats krävs det ett enormt pushsel, som jag förstått det. Det krävs en enorm insats av alla kustbevakare som ställer upp. Jag uppskattar verkligen att Kustbevakningen med alla medel omdisponerar enheter för att skapa personell kapacitet. Men till slut kan man faktiskt inte trolla med knäna. Till slut är den spik man tänkte koka soppa på slut.

Ministern sa i sitt inledande svar: ”Regeringen följer noga utvecklingen på området.” Jag undrar vad som egentligen menas med det.

Fru talman! Vore det inte bättre med ett tydligare uppdrag om vad de ska prioritera bort – eller att säkerställa att de får tillräckliga resurser för att kunna göra sitt jobb? Hur länge ska ministern, i stället för att säkerställa finansieringen, förlita sig på att vi har duktiga och engagerade kustbevakare som är eldsjälarna och tar på sig otaliga extrapass för att ställa upp för sina kollegor och ta ansvar för sitt uppdrag? Hur länge tror ministern att de orkar?

I och med en ökad harmonisering av fiskerikontroller inom EU och ett ökande antal fiskerikontroller sedan 2018 har Kustbevakningen fått ännu mer att göra. Kustbevakningen utför alltså fiskeriövervakning, och för att få en effektiv övervakning och kontroll krävs hög närvaro till sjöss och i luften. Det leder till att reglerna följs och bidrar till att det olagliga fisket blir försumbart. Vad händer med fisket om inte Kustbevakningen ges möjlighet att genomföra sitt uppdrag?

Ett annat uppdrag är sjösäkerhet. I hamnar kontrollerar man transporter av farligt gods och lastsäkring i lastbärare. Det har vi diskuterat tidigare i den här kammaren. Det görs för att minimera riskerna vid transport av farligt gods och annat gods. Ibland görs dessa kontroller i samarbete med tull och polis. Det är inte ovanligt att man hittar stöldgods som är på väg att forslas ut ur vårt land. Det är viktiga uppdrag. Vad händer med sjösäkerheten om inte Kustbevakningen ges möjlighet att genomföra sitt uppdrag?

Jag skulle kunna fortsätta och lyfta fram vartenda uppdrag som Kustbevakningen har, men det gör jag inte. Jag vill egentligen bara veta hur ministern avser att säkerställa att Kustbevakningen kan genomföra sitt uppdrag.

Anf. 70 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag tycker att vi de senaste åren har visat att vi är beredda att ge Kustbevakningen ökade anslag med anledning av att man haft en ansträngd situation. Det där måste prövas över tid och i varje budget, precis som för alla andra myndigheter. Det är många myndigheter i Sverige som har både personalbehov och viktiga uppdrag. Detta måste alltid värderas sammantaget i en budgetproposition.

När man lyssnar på interpellanten kan man få för sig att det som Moderaterna har föreslagit i sin budgetmotion skulle lösa alla knutar. Jag vet inte om de 10 miljoner som beskrivs i interpellationen är det som skulle krävas och som skulle lösa alla prioriteringsdiskussioner inom myndigheten framöver. Jag tror att det kommer att vara fortsatt viktigt att ha en väldigt nära dialog med myndigheten och att myndigheten själv har ansvar för att prioritera det som är mest viktigt och angeläget.

Från mitt perspektiv – och även Kustbevakningens, tror jag – är det också viktigt att vi orkar med att ta vårt gemensamma europeiska ansvar för Frontexarbetet, som av interpellanten nämns lite grann som någonting som kanske ställer till det i verksamheten, eftersom det kräver mer planering. Jag förstår den frågan. Men när vi ställer gemensamma resurser till förfogande i det gemensamma europeiska arbetet stärker vi EU:s yttre gräns, vilket är väldigt viktigt. Jag tror att Frontexarbetet är en nyckelfråga för det europeiska samarbetet och att Sverige har en del att bidra med. Min erfarenhet är att de svenska insatserna får väldigt mycket beröm. Min bild är även att de medarbetare som varit iväg har lärt sig mycket och att de känner en väldigt stor stolthet över att ha deltagit i det europeiska arbetet.

Jag tror inte att det var kritik, men det beskrevs lite som att det blir mer jobb när man åker iväg på europeiska uppdrag. Ja, det blir det, och man måste pussla med de resurser man har. Det förstår jag. Men jag ser också att de som har varit iväg får någon typ av utveckling i sin ledarroll, vilket kan vara bra för Kustbevakningen på sikt och inte minst leda försörjningen. Sedan får man mycket beröm för våra svenska kompetenser inom ramen för Kustbevakningen, vilket jag känner stolthet över.

Jag tycker att frågan om Kustbevakningen är viktig, och jag tycker att vi har visat att vi varit beredda att tillföra resurser. Hur budgeten ser ut framöver får vi återkomma till när hela budgeten presenteras. Frågan om dricksvatten är viktig från ett kustbevakningsperspektiv; de fyller en viktig funktion. Vi har också ett stort utvecklingsarbete som just nu pågår inom ramen för det civila försvaret, där vi höjer ambitionsnivån för att säkra dricksvattenfrågan vid kriser och ytterst vid höjd beredskap och krig.

Anf. 71 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman och ministern! Jag slant visst med fingret när jag skrev interpellationen. Det var inte 10 miljoner extra utan 30 miljoner extra som vi moderater satsade i vårt budgetförslag. Det var också den summa som Kustbevakningen då äskade och som sedan har ökat.

Den tidigare ansträngda ekonomiska situationen handlade, om jag har förstått det hela rätt, kanske mer om investeringar än om personella resurser – rätta mig om jag har fel. Det är bra att man säkrar upp för detta, men det är också viktigt att vi har människor som kan bemanna båtar och svä- vare, som kan vara ute och kontrollera fiskeriet och så vidare.

Det var absolut ingen kritik från mig vad gäller Frontexuppdraget; jag håller med ministern, och jag tror att vi är väldigt överens om att det är bra. Vi uppskattar det, det är lärorikt och så vidare. Men det blir såklart mer jobb.

Det finns också andra saker som påverkar uppdraget. Det händer saker i människors liv. Man blir gravid och vill då inte vara på en båt för att det är för mycket ljud eller skakningar, och man kanske behöver vara barnle- dig. Det händer en massa saker, precis som i alla andra myndigheter och företag, som innebär en personlig förändring bland dem som jobbar där. Då behöver man kunna ta höjd för det.

Om vi går tillbaka till frågan om dricksvattentäkter har jag frågat hur ministern avser att agera för att säkerställa att vi har tillförlitlig övervak- ning av och beredskap i de tre största dricksvattentäkterna. Men jag får faktiskt inget riktigt svar. Ministern hänvisar till andra ansvariga för dricksvatten. Men just när det gäller övervakning av Väneren, Vättern och Mälaren undrar jag hur ministern säkerställer att vi får en bra övervakning.

Anf. 72 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag tycker att det är viktigt att säga att Kustbevakningen är unik både som myndighet och som resurs i det svenska samhället. Ge- nom att de har resurser som få andra myndigheter eller aktörer har blir de också mångsysslare. De får hjälpa väldigt många andra myndigheter med deras uppdrag för att de ska kunna förverkligas.

Detta är både en blessing och en förbannelse eftersom det därför finns en bredd i uppdraget som jag tror att många som jobbar inom Kustbevak- ningen uppskattar. Man har en bredd i sin kompetens, och man känner att man är ianspråktagen i väldigt viktiga situationer.

Men det leder också till en prioriteringsdiskussion. Vad i uppdraget måste vi prioritera? Jag har stort förtroende för att ledningen för Kustbe- vakningen klarar av den prioriteringsdiskussionen. Med jämna mellanrum måste också vi våga prioritera ekonomiskt, vilket vi har gjort. Jag förstår att det i första hand var investeringskostnader som vi tänkte på, för det blev en ohållbar situation med uteblivna investeringar som var tvungna att ge- nomföras och som drog på myndigheten kostnader.

En budget för Kustbevakningen innefattar dock både investeringar och verksamhetskostnader, det vill säga både personal och investeringar. Det hänger ihop. Om vi inte gör investeringar får vi problem, och om vi inte har tillräckligt mycket personal får vi problem.

Det är självklart så att regeringen över tid måste pröva Kustbevakning- ens anslag. Jag känner en viss stolthet över att vi gjorde den stora investe- ringen. Men vi kommer att behöva fortsätta att följa Kustbevakningen framöver, för det är en viktig myndighet som jag uppfattar att många kän- ner en stor stolthet över att arbeta i.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 16 Svar på interpellation 2020/21:849 om landsbygdens möjligheter att bekämpa skogsbränder

Anf. 73 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Mikael Oscarsson har frågat mig hur jag ser på initiativet att förvandla skogsmaskiner, så kallade skotare, till terränggående brandbilar och därigenom med relativt små medel stärka krisberedskapen. Vidare har han frågat mig om regeringen är beredd att vidta åtgärder för att säkerställa att de resurser som krävs finns tillgängliga för den samordnade myndigheten, MSB, och vilka andra insatser eller åtgärder som jag ser är möjliga för att stärka krisberedskapen och bättre ta till vara den kraft som finns på landsbygden och i dess organisationer.

Det är av stor betydelse att Sverige har god förmåga att genomföra effektiva räddningsinsatser vid omfattande bränder, såsom skogsbränder. En god räddningstjänstförmåga ställer krav på en väl etablerad samverkan mellan räddningstjänstaktörerna och att samhällets samlade resurser, såväl offentliga som privata, kan användas så effektivt som möjligt.

Det är kommunerna som ansvarar för att räddningstjänsten planeras och organiseras så att räddningsinsatserna kan påbörjas inom godtagbar tid och genomföras på ett effektivt sätt inom sina geografiska områden.

Staten ska kunna stödja kommunerna på olika sätt vid omfattande räddningsinsatser. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap ska exempelvis ha förmåga att bistå med förstärkningsresurser. Myndigheten analyserar löpande, i nära samverkan med kommunerna och andra berörda aktörer, behovet av och tillgången till förstärkningsresurser för brandsläckning från marken och luften. Inom ramen för detta har MSB väl etablerade kontakter med aktörer som är verksamma inom området, exempelvis skogsnäringen och Lantbrukarnas Riksförbund.

För att stärka statens stödjande förmåga vid omfattande räddningsinsatser har anslag 2:4, Krisberedskap, tillförts 65 miljoner kronor 2019 och 15 miljoner kronor årligen från 2020. MSB har därför kunnat förbättra sina möjligheter att bistå med exempelvis materiel för skogsbrandsläckning samt helikoptrar och skopande plan för brandsläckning.

Riksdagen har i oktober 2020 beslutat om propositionen *En effektivare kommunal räddningstjänst*. Lagändringarna syftar i grunden till att kommunerna i samverkan ska kunna genomföra snabba och effektiva räddningsinsatser i hela landet. Bland annat ställs krav på att samtliga kommuner ska ha en ständig funktion för övergripande ledning av räddningstjänstverksamheten och att MSB i vissa fall ska få prioritera och fördela tillgängliga förstärkningsresurser vid räddningsinsatser.

Lagändringarna förväntas få särskild effekt på skyddet mot olyckor utanför de större städerna. Lagändringarna trädde i kraft den 1 januari 2021, men en kommun behöver inte uppfylla kraven gällande en övergripande ledning förrän den 1 januari 2022.

Regeringen har således vidtagit flera åtgärder efter skogsbränderna 2018 för att stärka statens förmåga att stödja kommuner vid omfattande räddningsinsatser. Att bedöma vilka samverkansresurser eller typer av räddningstjänstresurser som behövs för till exempel brandsläckning från marken eller luften är fortsatt ett ansvar för kommunerna och ansvariga statliga myndigheter.

Regeringen kommer även fortsättningsvis att noga följa utvecklingen av landsbygdens och övriga Sveriges samlade räddningstjänstförmåga vid omfattande bränder, såsom skogsbränder, och kommer vid behov att vidta förändringar på området.

Anf. 74 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Fru talman! Sverige är ett stort land, och väldigt mycket av den yta vi har är skog. Sverige är faktiskt det land i Europa som har allra mest skog.

År 2014 hade vi stora bränder, och tyvärr återkom det 2018. Det brann ohyggligt mycket. Ungefär 25 000 hektar, alltså motsvarande långt över 40 000 fotbollsplaner, gick upp i rök. Det gjordes trots detta många fantastiska räddningsinsatser – 7 000 räddningsinsatser i terrängmark – till följd av skogsbränderna. Men en sak som framkom var att mellan 70 och 75 procent av den totala areal som brann upp sommaren 2018 enligt uppgift låg i anslutning till mark där man hade släckt men där det blossade upp igen.

Det föranledde mig, fru talman, att tänka på vad vi kan göra. Det är bra med de resurser som har kommit nu. Jag tror att statsrådet och jag hade debatter om detta innan förstärkningarna kom till stånd när det gäller insatser från luften. Fortfarande tycker jag dock att Försvarmakten skulle kunna få dimensioneras för att hjälpa till, men det är en annan debatt.

Det vi pratar om i dag är vilka resurser som finns. Jag tror att många av dem som lyssnar på debatten minns hur det var i början på sommaren i Mora. Där hjälpte man till med de resurser som jag har beskrivit. Det var lokala bönder som hade gödseltunnor och på det viset kunde vara en viktig del i släckningsarbetet.

Som jag beskriver i min interpellation finns det en uppfinning där man förvandlar en sådan här skotare till en terränggående brandbil som utöver vattentank med motorspruta också kan köra slang och annan släckningsutrustning.

Det jag menar är att den kommunala räddningstjänsten aldrig kan ta ett samordnande ansvar och ordna med nationell jourhållning som vi önskar. Det är där som statens ansvar kommer in.

Det jag har påpekat är att man behöver ha en enklare utbildning i säkerhet, taktik och stabsmetodik. Man behöver göra inköp och utplacera de här ramperna – det ska vara ungefär en per län, och i vissa väldigt stora län kan det vara två. Ramperna kan förvaras av någon av räddningstjänsterna i varje län, alternativt kan landsbygdsresurserna, de privata entreprenörerna, förvara och ha ordning på ramperna. De här ramperna kan snabbt och enkelt flyttas över landet om det av någon anledning skulle behövas fler på en särskild plats. Det måste vara räddningstjänsten eller MSB som prioriterar var ramperna kan användas bäst.

Det hela kokar ned till att det är bra att statsrådet säger sig vilja följa detta, men här är det fråga om att med väldigt små medel kunna komma en bit på väg. Vi har de stora bränderna i minnet, och förstärkningar har skett från luften, men vi behöver också förbättra möjligheterna att släcka från marken.

Här har vi ett konkret förslag. Vad säger statsrådet: Är det här någonting som ni kan överväga?

Anf. 75 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Tack, Mikael Oscarsson, för en interpellation i ett viktigt ämne!

Skogsbränder har plågat Sverige i flera omgångar, inte minst 2018. Noterbart är dock att vi hade en väldigt het sommar i år. Många av oss som gillar sol tyckte att det var ganska trevligt nu är vi var på hemester här hemma i Sverige. Det fungerade väldigt bra: Vi fick inte så många riktigt stora bränder. Det skulle ha rapporterats på ett helt annat sätt om vi hade haft det.

Framgångsfaktorerna här är en del av det vi lärde oss 2014 och 2018 när det gäller ledningsförmåga. Flera kommunala räddningstjänster har de facto kopplat ihop sig med varandra. Ingen lokal kommunal räddningstjänst klarar ensam att hantera de här stora bränderna, och då måste man samverka. Nu har vi gått så långt att vi tvingar in kommunerna i samverkan, i ledning. Man måste gå in i ett ledningssystem 24:7. Det är den första lärdomen från de här stora bränderna.

Den andra var att det spelar en väldigt stor roll vilka initiala resurser man sätter in. Den här sommaren har de flygande resurserna använts tidigt i större utsträckning än tidigare. Man har kallat in helikoptrarna eller de fyra skopande flygplanen vid olika tillfällen, och det har gett väldigt god effekt. Det brinner fortfarande på sommaren, men det har inte blivit de här stora bränderna som är väldigt svårkontrollerade och som också kräver väldigt mycket släckningsinsatser under lång tid efteråt.

Jag vill bara säga att vi ibland resonerar om alla problem vi har, men här kan vi kanske också stanna upp och säga att den förstärkta resurs som vi har haft på nationell nivå har hjälpt den kommunala räddningstjänsten att hantera skogsbränder på ett bättre sätt den här sommaren. Å andra sidan vet vi att det kommer nya somrar, och det kan vara värre vindar som gör att det ändå sprider sig värre framöver. Vi ska alltså inte säga att det nu räcker med vår beredskap, men den beredskap vi hade fungerade bra trots en väldigt het och varm sommar det här året.

Jag ska vara ärlig och säga att jag nog inte är beredd att här i dag i riksdagen säga exakt vilka innovationer vi ska använda och vad vi ska satsa pengarna på i utvecklingsarbetet framöver. Det tror jag är att gå för långt. Däremot kan jag säga att jag vet att MSB har suttit ned med LRF för att titta på just de här koncepten. Skulle det här kunna vara någonting som kan utveckla inte minst den lokala förmågan runt om i Sverige kopplat till mer eftersläkning men också till att skapa brandgator som gör att elden inte sprids? Vi vet att lantbrukare och skogsägare redan i dag fyller en jätteviktig funktion i de här skedena. De hjälper i dag räddningstjänsten och har ett eget intresse av att göra det eftersom det ofta är deras egen skog som kan riskera att brinna. De gör alltså väldigt stora insatser redan i dag.

Att både organisera det här lokala samarbetet så att man vet vilka lokala aktörer som har resurser som kan användas för detta i området och därmed kan mobiliseras om det krävs och att också, om det går, bygga om eller innovera för att det här ska bli ännu mer effektivt – det tycker jag är intressant att titta på. Man jag är inte beredd att här i dag i riksdagen säga att det är just den här typen av skotare med lastramp som man ska använda.

Jag tror att det är räddningstjänsten som vet bäst vilka behov den har och måste fundera över det. Sedan behövs en diskussion om vad i detta

som är en lokal resurs och vad som är lämpligt att ha som nationellt stöd-
jande resurser.

Vi har gjort en statlig satsning på stödande resurser, så jag har ingen-
ting principiellt emot det. Men jag vill säga att det är viktigt att de statliga
förstärkningsresurserna inte får förta kommunernas ansvar för att ha en bra
bemannad och robust kommunal räddningstjänst. Kantar vi den här debat-
ten så att det är staten som ska göra det kommer vår samlade beredskap att
raseras.

Det är alltså viktigt att kommunerna verkligen tar ansvar för sin kom-
munala räddningstjänst så att man har en beredskap för att kunna hantera
olyckor och större bränder i sitt lokalområde.

Anf. 76 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Fru talman! Det är viktigt att se att det absolut är den kommunala rädd-
ningstjänsten som har huvudansvaret, och vi ser att de här initiativen har
spelat en roll den här sommaren. Det var flera inslag i olika medier om hur
man i Mora gjorde brandgator och stoppade elden från att gå vidare.

Jag tycker inte att man ska se ned på det här. Vi pratar ganska praktiskt
här i riksdagen om det här med att skopa vatten, och jag tycker inte att man
ska se ned på det. Statsrådet lyfter fram att man har lagt 65 miljoner på
flygande resurser och inköp av materiel. Här pratar vi om kanske 3–4 mil-
joner som skulle kunna spela en väldigt stor roll när det gäller gödseltun-
norna som kan omvandlas och både användas av bönderna själva och gå
upp på den här skotaren. Det är någonting som vi minns när vi tänker till-
baka på den här stora branden.

Vi vet, fru talman, att det kommer att brinna igen. Tack och lov blev
det av olika skäl inte så mycket den här sommaren, men det kommer att
brinna igen. Det jag säger är att på samma sätt som det finns en flygande
resurs, vilket är bra, ska det för hela landet finnas en resurs, även om den
placeras regionalt, när det gäller den här typen av verksamhet. De utbildade
förarna av gödseltunnorna måste finnas regionalt då de förväntas sät-
tas in med kort varsel.

Det måste organiseras. Man kan hoppas på idealitet och att det ska
funka, men jag tycker att det är lika bra att erkänna och uppvärdera den
här kraften. Det här är viktigt. Det var inte huvudstadsnära områden, tack
och lov, som brann 2018 och 2014, utan det var ganska långt ute i landet.
Men det är just där som den här typen av terränggående fordon har en
sådan stor betydelse och gör att ytor motsvarande tusentals fotbollsplaner
inte brinner upp.

Jag tror att det är viktigt med frågan om stad och land och att vi ser att
vi också måste ge resurser till landsbygden. Det finns aktörer inom lant-
bruksentreprenad som har sagt sig vara villiga att registerhålla landsbygds-
resurser över hela landet men som självklart behöver en liten ersättning för
det. De som håller register över landsbygdsresurserna ska naturligtvis
också ta på sig att hålla jour över hela skogsbrandssäsongen.

Med landsbygdsresurser över hela landet finns det möjlighet till stöd
med det här med gödseltunnor inom ett fåtal timmar oavsett var det börjar
brinna. Vid riktigt stora eller långvariga insatser kan ekipage och förare
flyttas över långa sträckor över landet med kort varsel.

Jag kommer tillbaka till de här frågorna: Ser statsrådet vilken stor nytta
den här resursen skulle kunna innebära för de kommunala räddningstjäns-

terna? Flygande släckningsresurser behöver, som jag ser det, kompletteras med markburna släckningsresurser. Tycker statsrådet att den stora skillnaden i statliga resurser som läggs på de två andra är en bra prioritering? Jag menar att landsbygdsresurserna är en värdefull resurs för Sverige som måste få komma till sin rätt fullt ut på ett säkert och förutsägbart sätt. Det är just det som min interpellation handlar om, alltså att få den responsen från regeringen och statsrådet.

Kortfattat: Hur ser ministern på det här?

Anf. 77 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag ser absolut inte ned på verksamheter som handlar om att hjälpa varandra, att släcka bränder och sådant. Det får aldrig misstolkas. Vid de större bränderna har vi snarare sett att det finns en enorm vilja och kunskap att hjälpa till. Redan i dag ser vi att lantbrukare och skogsägare fyller en stor funktion vid de stora bränderna. Hur man utvecklar det samarbetet är en väldigt viktig fråga att jobba med. Jag vet att flera räddningstjänster runt om i Sverige jobbar med det och att MSB har träffat till exempel LRF för att diskutera de pilotprojekten, eller vad man nu säger. Det tycker jag är bra.

Jag har däremot inte fått några underlag eller något förslag från Myndigheten för samhällsskydd och beredskap om att det är just den typen av nationella förstärkningsresurser som vi ska satsa på just nu. Det betyder inte att vi inte hamnar i en situation där de kommer att föreslå det när man har utvärderat metoderna, sett på möjligheterna eller funderat över vad som ska vara lokalt, regionalt och nationellt. Jag är öppen för sådana diskussioner, men vi har inte fått några sådana underlag nu.

Det som har gjorts på statlig nivå efter erfarenheterna från 2014 och 2018 är att man ringade in vilka resurser som inte fungerade vid de stora bränderna och vilka ytterligare insatser som behöver göras. Man ringade in de flygande resurserna, som vi redan har talat om, alltså helikoptrar. Vi skulle också testa flygplan. Nu har vi ett avtal om minst tio helikoptrar som används frekvent för att släcka bränder. Och vi har just nu fyra skopande flygplan, som också hjälper till.

Det är också delvis EU-resurser. Vi har faktiskt inte behövt betala för alla resurserna själva. En del står till EU:s förfogande. Sverige har blivit ett nav för de flygande resurserna i norra Europa. Jag tycker att det är en utmärkt lösning på beredskapsproblemet i Sverige, men det är också utmärkt att vi kan hjälpa till. Två av flygplanen var till exempel nere i Grekland i somras.

Vi har också förstärkt ledningsstödet från nationell nivå. Kanske blir det behovet mindre nu när vi tvingar in med övergripande ledning. Vi hade problem med att Rakelsystemen inte hade tillräcklig täckning runt om i Sverige. Nu har vi nio nya basstationer med Rakel som vi kan placera ut så att kommunikationsutrustningen fungerar. Dessutom har vi på fler platser i Sverige förstärkt skogsbrandsdepåerna med utrustning, så att vi har bättre beredskap över landet. Det var det vi fick veta från utredningarna att vi skulle prioritera på nationell nivå. Vad vi ska prioritera om ett eller två år och framöver kan jag återkomma till.

Det vore jättespännande om det kunde utvecklas mer samarbete mellan inte minst lantbrukare och skogsägare och deras stora resurser, som redan i dag tas i anspråk vid skogsbrandsläckning. Jag tycker att det är intressant.

Jag tror att det ligger i såväl räddningstjänstens intresse att hitta bättre samarbeten som skogsnäringens intresse, entreprenörernas intresse och försäkringsbolagens intresse att fundera på hur man jobbar med eftersläckningsarbetet på bästa möjliga sätt. Det är en spännande och intressant diskussion som jag gärna fortsätter framöver.

Prot. 2020/21:157
9 september

Svar på
interpellationer

Anf. 78 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Fru talman! Sammanfattningsvis: Sverige är ett stort land. Det är det land i Europa som har allra mest skog. Vi har haft stora skogsbränder. Enormt stora värden brann upp 2014 och 2018. Till slut har vi fått ordning på insatser från luften. Vi stod helt handfallna 2018, men nu har det rättats till. Det är bra.

Nu har vi dock möjlighet att gå vidare. Vi har möjlighet att använda resurser på marken. Det fungerar redan på en hel del ställen med lokala insatser. Men som jag sa förut kan de kommunala räddningstjänsterna runt om i landet aldrig ta ett samordnande ansvar för att ordna med nationell jourhållning, som vi ser framför oss behövs. Det är därför jag har ställt den här interpellationen.

Det är bra att statsrådet håller med om de viktiga insatser som redan görs på landsbygden. Men om vi ska kunna gå vidare krävs handling. Jag skulle vilja se att det förvandlas till ett uppdrag till MSB att skaffa fram de 3 eller 4 miljonerna, eller vad det nu handlar om. På det viset kan vi säkerställa att vi är bättre rustade. Det vi tyvärr vet säkert är att vi inte har sett slutet på bränderna. De kommer att komma igen.

Det som har gjorts är bra. Men vi ser att man behöver använda de resurser som finns på landsbygden. De här innovationerna finns också. Det kommer att göra att landsbygden står bättre rustad. Det är syftet med den interpellation jag har ställt.

Anf. 79 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Tack, interpellanten, för både en viktig diskussion och det indirekta berömmet, att vi faktiskt har bättre beredskap i dag än 2018! De flygande resurserna har gjort stor skillnad. I den nya lagstiftningen, som riksdagen har beslutat om i bred politisk enighet, skärper vi också kraven på kommunerna och kommunal räddningstjänst. MSB får ett tydligare tillsynsansvar men får nu också de nya formella förutsättningarna för att faktiskt fördela förstärkningsresurser över landet. Sammantaget, med depåerna och med Rakelsystemen, har vi en starkare beredskap för att bekämpa skogsbränder i dag än 2018. Det är bra.

Jag tycker att vi ska fortsätta utveckla detta. Det måste vi göra genom samarbete med och samverkan mellan olika aktörer. Redan i dag spelar lantbrukare och skogsägare en viktig roll i det lokala sammanhanget. Jag, som tidigare innovationsminister, tycker att det är spännande att titta på nya sätt att arbeta med resurser. Kan man omvandla en resurs till något annat som också kan vara till nytta i de här sammanhangen?

Men innan jag är beredd att fatta beslut eller sätta hela system i verket behöver jag underlag. Jag behöver se att man har testat det, att det har fungerat och att ansvariga myndigheter säger att det är vad de ihop med räddningstjänsterna runt om i Sverige vill prioritera. Där är vi inte riktigt än. Men jag är helt säker på att de försöksverksamheter som nu pågår också

kommer att ge oss ytterligare kunskaper om hur det kan utvecklas över hela Sverige.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 17 Svar på interpellation 2020/21:850 om en förnyad utredning om Estonias militärtransporter

Anf. 80 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Mikael Oscarsson har ställt ett antal frågor till mig relaterat till de uppgifter som förekommit om militära transporter med M/S Estonia och den utredning som tidigare gjorts av detta. Vidare har han frågat om regeringen avser att ge ett specifikt uppdrag åt Statens haverikommission eller annan myndighet att göra en ny utredning om militära transporter på M/S Estonia.

Den 30 november 2004 visades i tv-programmet *Uppdrag granskning* en dokumentär om påstådda militära transporter ombord på M/S Estonia under september månad 1994. Tullverket uppgav i ett pressmeddelande den 2 december 2004 att de inte haft anledning att misstänka någon onormal last ur tullhänseende på M/S Estonia vid olyckstillfället.

Regeringen uppdrog den 3 december 2004 åt dåvarande hovrättspresidenten Johan Hirschfeldt att klarlägga om Försvarsmakten eller Försvarets materielverk transporterat försvarsmateriel ombord på M/S Estonia under september månad 1994. Samtidigt fick Försvarsmakten i uppdrag att i samråd med FMV inkomma med en redovisning om hur man använder sig av civila färdmedel vid transport av försvarsmateriel.

Hirschfeldt redovisade sitt uppdrag den 21 januari 2005. Han fann det klarlagt att det vid två tidigare tillfällen under den aktuella månaden hade transporterats försvarsmateriel med M/S Estonia men att det inte förelåg någon grund för att anta att Försvarsmakten eller FMV transporterat försvarsmateriel ombord på M/S Estonia då fartyget förliste.

Tillsammans med försvarsminister Peter Hultqvist svarade jag den 5 november 2020 på frågor om M/S Estonias förlisning i sammansatta utrikes- och försvarsutskottet.

Haveriutredningsmyndigheterna i Sverige, Finland och Estland bedriver nu en oberoende utredning av de tidigare okända håll som under förra året upptäcktes på fartygets vrak och om dessa ger anledning att revidera den tidigare haverirapporten från den för Estland, Finland och Sverige gemensamma haverikommissionen från 1997. I det arbetet har de berörda myndigheterna att själva avgöra vilka konkreta utredningsåtgärder som behövs för att utreda förlisningen.

Anf. 81 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Fru talman! Om ett par veckor, den 28 september, är det 27 år sedan Estonia gick under. Med ombord fanns 989 personer varav 852 drunknade. Av dem var ungefär 500 svenskar. Totalt överlevde bara 137 personer. Jag ser att några av dem sitter på läktaren. Jag ser Anders Eriksson däruppe. Jag ser Rolf Sörman. Jag ser att också Åsa Myrberg, som förlorade sin pappa, är där. Det är säkert fler, som jag inte känner igen.

I min interpellation hänvisade jag till många av de anhöriga som hela tiden har kommit tillbaka till hur det går med militärtransporterna och att det måste utredas. Jag hänvisar också till DN Debatt där 89 barn till omkomna och överlevande krävde ett svar. Det var just militärtransporterna som de lyfte fram.

Jag tar i interpellationen också upp biskop Caroline Krook som var medlem i Etiska rådet. Hon säger att hon inte har fått reda på någonting om militärtransporterna och att de förmodligen hade skett under förlisningsnatten. ”Undanhålls vi i Etiska rådet väsentlig information?” Detta är en fråga som hon fört fram.

Det jag kommer fram till är att det behövs en ny utredning om Estonias militära transporter.

För det första: Redan från början riktades allvarlig kritik mot den utredning som gjordes 2004 gällande Estonias militärtransporter. Informationen i utredningen var uppseendeväckande knapphändig. Det framkom inte vem som hade hörts i utredningen. Utredaren påstod sig ha förstört sitt eget utredningsmaterial. Låt mig summera: Vi vet ingenting om Estonias militärtransporter i dag och kan heller inte, fru talman, kontrollera något.

För det andra: Det har framkommit nya uppgifter som pekar på att en militärtransport ägde rum under själva förlisningsnatten. Erfarna journalister säger sig ha fått information om en sådan transport, vilket uppmärksammas i Estoniadokumentären. Sara Hedrenius, som överlevde förlisningen, säger att hon såg militära fordon rulla ombord på Estonia strax före avgång. Det har hon sagt till medier, och jag har själv pratat med henne. Det säger sig självt att uppgifterna om militär last under förlisningsnatten måste utredas.

För det tredje: Vi är skyldiga att hörsamma de anhörigas och överlevandes önskemål om att utreda militärtransporterna. Gång på gång uttrycker de en önskan om att förstå varför Estonia, som var en passagerarfärja, användes för att transportera känslig militär materiel.

Dessutom står det i Hirschfeldts utredning på sju sidor att avtalet mellan Tullverket och Försvarsmakten fortfarande är giltigt. Vi behöver veta om Försvarsmakten fortfarande transporterar materiel som inte tål tullens granskning med passagerartrafik. För mig kommer allt ned till att vi måste lyssna på de anhöriga och utreda militärtransporterna.

I dag uppmärksammades det på TV4 dessutom att nya fynd gjorts. Man har hittat kvarlevorna av tre kroppar utanför Estonia. Överlevande vill nu att dessa kroppar tas om hand och att man identifierar dem för att se vilka det är. Sannolikt kan man göra det med hjälp av tandkort. Jag vill därför infoga en fråga: Tänker statsrådet lyssna på de överlevandes krav om att ta vara på dessa kroppar och ta hem dem för att sedan kanske kunna identifiera dem? Man skulle åtminstone kunna identifiera dessa tre personer och på så sätt bringa lite mer klarhet.

Anf. 82 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Estoniakatastrofen är en av vår tids absolut största händelser, och den har påverkat väldigt många människor inte bara i vårt land utan även i flera av våra grannländer. Det finns fortfarande djupa sår hos dem som har förlorat anhöriga, vänner och kära. Det är av respekt för dem som regeringen och därefter riksdagen har beslutat att göra en ändring i

gravfridslagen för att möjliggöra en ny undersökning av vad som orsakade förlisningen. Vi hade ju fått nya uppgifter om nya hål.

När man undersöker en förlisning ska det enligt internationellt regelverk göras av oberoende kommissioner. Det får inte finnas någon risk att politiska krafter, regeringar eller andra påverkar sådana utredningsundersökningar. De ska stå oberoende. Just nu är det inte Sveriges haverikommission som leder arbetet, utan det är Estlands haverikommission som gör det. Men det sker i samarbete med både Finland och Sverige. Våra tre länder har varit överens om att ge stöd och uppbackning till haverikommissionen men de ska få göra sitt arbete oberoende.

Hela utgångspunkten är att få klarhet i om de nya uppgifterna på något sätt förändrar den tidigare rapportens slutsatser om varför Estonia sjönk. Min enda utgångspunkt i detta är att haverikommissionen ska göra ett ordentligt jobb, ta reda på varför Estonia sjönk och så långt som möjligt klarlägga hur förlisningen skedde. Det är det uppdrag som ligger på en oberoende haverikommission. Om de behöver uppgifter från det svenska Regeringskansliet eller våra myndigheter är våra böcker öppna. Det finns inga hemligheter här. Utan allt de behöver i sitt utredningsarbete står dem fritt att använda. Men det är de själva som ska ansvara för utredningen enligt internationella konventioner. Framför allt ska de se till att det inte ifrågasätts hur och på vilket sätt de gör sitt arbete.

Jag fick också en fråga om gravfridslagen och om den fortfarande ska gälla eller inte. Under hela resans gång har det funnits en del olika uppfattningar, också bland anhöriga. Redan i samband med att gravfridslagen inrättades 1995 fattade en enig riksdag då beslut om att vi skulle betrakta området kring M/S Estonia som en sista viloplats och därmed skydda den med gravfrid både med ett internationellt avtal och genom svensk lag. Jag har inga förslag om att förändra denna lagstiftning i grunden.

När jag lämnade ett förslag till riksdagen och till riksdagens partier om att justera gravfridslagen för att möjliggöra undersökningarna så att vi kan få mer klarhet i förloppet uppfattade jag att det fanns en tydlig riksdagsmajoritet om att vi inte skulle avskaffa gravfridslagen eller förändra den i grunden. Mitt besked i dag är därför att jag inte har några nya besked att ge i denna fråga.

Anf. 83 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Fru talman! Först vad gäller de tre kropparna skulle regeringen kunna ändra gravfridslagen och göra ett undantag för att möjliggöra undersökningar. Det var under dykningarna som man upptäckte att tre kroppar ligger utanför. En av de som såg detta är en person som nu sitter uppe på läktaren. Min uppfattning är att när det nu finns kvarlevor av tre kroppar som ligger öppet kan vi såklart inte lämna dem där. Jag vill gärna höra statsrådets respons på det.

I svaret hänvisas till ett möte med sammansatta utrikes- och försvarsutskottet den 5 november. Det var Kristdemokraterna som tog initiativ till mötet. Då utlovade försvarsminister Peter Hultqvist ökad transparens om Estonias militära transporter. Han sa för ett år sedan att ingenting hemlighålls och att regeringen inte har något intresse av att hemlighålla någonting.

Vad har vi sett av den utlovade transparensen? Ingenting. Trots löften om öppenhet är vår samlade kunskap om Estonias militära transporter lika knapp som tidigare.

Varför informerades inte regeringen om militärtransporterna efter förlisningen? Vi vet inte. Varför informerades inte Etiska rådet om militärtransporterna? Vi har ingen aning. Vad vi vet, fru talman, är att det finns mer information. I Riksarkivet finns en handling med Hirschfeldts tidigare utredning av Estonias militärtransporter. Denna handling är belagd med sekretess. Nere i källaren på polishuset Kronoberg finns 15 000 sidor av dokument med information om Estonias last under förlisningsnatten. Dessa dokument är belagda med sekretess och finns innanför galler.

Statsrådet hänvisar här till en utredning i vilken Försvarmakten och FMV tidigare har fått i uppdrag att redovisa hur man använder sig av färdmedel vid transport av försvarsmateriel. Uppdraget gavs samtidigt med uppdraget till Hirschfeldt. Här får statsrådet hjälpa mig. Har denna utredning presenterats? Jag bad Riksdagsbiblioteket att ta fram den, men de gick bet. De kunde inte hitta den någonstans. Jag är säker på att statsrådet känner till det här, och då kanske vi kan räta ut frågetecknet om huruvida den finns så att vi kan läsa den eller om den på något vis inte finns att tillgå och vad det i så fall beror på.

Det som jag hela tiden kommer tillbaka till är att vi behöver den transparens och öppenhet som utlovades. Vilka åtgärder tänker regeringen vidta för att säkerställa ökad transparens kring de hemligstämplade dokument och utredningar som finns om Estonias militära transporter?

Jag återgår till det som vi pratade om allra först: de tre kropparna som ligger utanför Estonia. Jag tänker på respekten för dem, deras anhöriga och överlevande. Det är kanske kamrater som ligger där. Är detta verkligen rimligt när de ligger lättillgängligt och går att plocka upp? Är det då ens tänkbart att de ska få ligga kvar?

Sedan är det de andra frågorna som jag hade kring transparensen och, specifikt, uppdraget från FMV och Försvarmakten.

Anf. 84 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag tycker att det är viktigt att utredningsarbetet görs av den oberoende haverikommissionen – det har jag sagt tidigare. De tre länderna är också överens om att det är viktigt att den här haverikommissionen har möjlighet att göra sitt jobb helt oberoende och fritt. De ska alltså ta reda på varför och hur M/S Estonia sjönk.

Vi har varit otroligt tydliga från den svenska regeringens sida när det gäller alla de undersökningar de behöver göra för att få reda på information och ta del av uppgifter. De har tillgång till allting. Det finns inga hemligheter som de behöver oroa sig för kopplat till detta.

När det gäller frågan om gravfridslagen är jag lite förvånad. Det kan ju inte vara en helt osannolik händelse att man påträffar avlidna när man gör undersökningar av M/S Estonia. Men hela poängen med gravfridslagen var att det skulle vara en sista viloplats. Det är det riksdagen har tagit ställning till. Det är det regeringen har att agera utifrån. Det är den lagstiftning Sverige har. Det är den lagstiftning vi just har justerat i kammaren för att möjliggöra utredningarna, som jag uppfattar var väldigt viktiga för en stor del av kammaren.

Fanns det idéer om att helt upphäva gravfridslagen och att inte betrakta detta som en sista viloplats fanns det alla förutsättningar att driva den frågan. Jag uppfattar inte att det finns en riksdagsmajoritet för det.

Jag förstår att det kan finnas starka känslor kring den frågan hos anhöriga. Men det kan också finnas starka känslor hos andra anhöriga som inte vill riva upp den frågan. Det är en väldigt svår fråga. Det är en delikat fråga. Den frågan prövades ytterst 1995 när en enig riksdag fattade beslut om att vi skulle införa en gravfridslag, som sedan inte bara har bekräftats i svensk lagstiftning utan också i ett internationellt avtal, tillsammans med andra stater.

Avslutningsvis ska jag ta upp den sista frågan. Jag får ju ringa och kontrollera uppgifter, eftersom jag får frågor om andra departements ansvarsområden, framför allt försvarsministrarnas ansvarsområden. Men nu har jag fått en fråga om Försvarsmakten och FMV:s rapport. De uppgifter jag har samlat in sedan jag hörde de här uppgifterna är: Den är ej hemlig. Den finns på vårt centralarkiv. Det är väl bara att begära ut den och läsa slutsatserna i den rapporten. Det är ingen rapport som jag själv har läst, men jag har inte heller fått några signaler från mina tjänstemän om att den på något sätt rubbar vår bedömning. Den är inte hemlig. Den finns på centralarkivet att begära ut.

Anf. 85 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Fru talman! Det är bra om så är fallet, för Riksdagsbiblioteket kunde inte hitta den över huvud taget. Det fördes runt på olika sätt. Det är jättebra om vi kan få den.

Men det finns som sagt andra delar här, exempelvis de anteckningar som sannolikt är Hirschfeldts. Det är 70 års sekretess efter att det var färdigt. Det tycker inte jag är rimligt, fru talman. Det har nu gått 27 år. Det finns all anledning att se till att dokument som finns verkligen får full transparens. Det här måste utredas förutsättningslöst.

Det är just detta som blir följderna. Om man inte gör detta från statens sida kommer det att bli likt det som hände häromdagen, när det blev en presskonferens på privat initiativ. Då kommer konspirationsteorierna att leva vidare. Det är just därför som det är viktigt med transparens och öppenhet.

Jag tänker på Sara Hedrenius. Hon fick inte möjlighet att berätta detta under JAIC-utredningen. Men nu har hon berättat om vad hon såg, om militärtransporterna som kom ombord sist. Hon fick beskedet att haverikommissionen inte kommer att utreda detta. Det är en orimlighet att vi har det på det sättet. Det är därför vi behöver tillsätta en ny utredning om Estonias militärtransporter och minimera sekretessen och lyssna på de överlevande och anhöriga.

Sedan gäller det detta med att inget ska hemlighållas. Då kan det ju inte vara så att jag hittar dokument som med försvarssekretess ska vara hemliga i 70 år. Frågan är också: Är det rimligt att det kanske även fortsättningsvis fraktas hemlig försvarsmateriel med passagerartrafik? Är det så i dag?

Anf. 86 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag tar denna fråga på väldigt stort allvar. Det är också därför regeringen har gått till riksdagen och har talat med två andra länder om att vi gör en justering av gravfridslagen för att ge våra haverikommiss-

sioner en möjlighet att verkligen utreda varför M/S Estonia sjönk. De nya uppgifterna tas alltså på allvar. De bedriver just nu ett oberoende utredningsarbete under Estlands ledning.

Jag tycker att detta är otroligt viktigt. Det visar också att vi inte minst tar de anhörigas synpunkter på väldigt stort allvar. Jag tänker inte politisera eller styra haverikommissionen på något sätt i deras arbete. Deras uppdrag är att ta reda på varför och hur M/S Estonia sjönk. Det är deras uppgift att göra detta.

När det gäller konspirationsteorier måste man också som riksdagsledamot fundera på sin egen roll, på sitt eget ansvar, på vilka frågor man reser och på vilket faktaunderlag man har när man insinuerar eller påstår olika saker.

Hirschfeldt är ju liksom inte vilken person som helst. Han var hovrättspresident vid tillfället. Jag har inte uppfattat att någon har ifrågasatt hans trovärdighet eller hans intresse av att gå till botten med den utredning han gjorde.

Jag satt inte i den regering som ledde Sverige när M/S Estonia sjönk. Men det gjorde Alf Svensson och Carl Bildt. Menar vi på fullt allvar att dessa personer har dolt någonting, att de har ett intresse av att inte berätta vad deras myndigheter gjorde vid tillfället?

Jag tycker att man har ett ansvar att vara saklig i den här diskussionen, ta detta seriöst och ge haverikommissionen fullt mandat. Jag tycker att det är bra att haverikommissionen har lyssnat på de anhöriga den här gången, men det måste vara haverikommissionen som avgör vilken information och kunskap de behöver för att gå till botten med detta och reda ut allting vi vet om M/S Estonias förlisning. Det uppdraget tar jag på största allvar. Jag hoppas att Mikael Oscarsson också gör det.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 18 Svar på interpellationerna 2020/21:852 och 853 om mörkertalet gällande illegala transporter

Anf. 87 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig om jag och regeringen avser att förstärka kontrollverksamheten på väg för att begränsa de illegala cabotagetransporterna samt vilka åtgärder regeringen avser att vidta för att stävja fusket med kör- och vilotider och minska antalet drogpåverkade förare i tunga fordon.

Interpellanten lyfter viktiga frågor. Att skapa ordning och reda på vägarna har varit en prioriterad fråga för regeringen, och vi har därför vidtagit en rad åtgärder på området.

Den 16 juni remitterade Regeringskansliet ett förslag om höjda sanktionsavgifter vid otillåtna cabotagetransporter. I förslaget föreslås att sanktionsavgiften höjs från 40 000 kronor till 60 000 kronor. Förslaget innebär också en mer ändamålsenlig definition av cabotagetransporter och att beställaransvaret förstärks till att även omfatta transporter som vid kontroll inte är fullbordade utan pågående. Det här är kraftfulla förslag för att minska de illegala transporterna på våra vägar. Regeringen har även vidtagit åtgärder för att stävja fusket med kör- och vilotider och beslutade under

Prot. 2020/21:157
9 september

Svar på
interpellationer

våren om nya sanktionsavgifter exempelvis när en förare tvingas tillbringa sin normala veckovila i fordonet. Sedan den 24 maj 2021 kan också en polisman eller en bilinspektör besluta om att ett utländskt transportföretag ska betala ett förskott för sanktionsavgifter för överträdelser av reglerna om kör- och vilotider.

Regeringen anser också att det finns skäl att kartlägga och analysera den nuvarande kontrollverksamheten på yrkestrafikområdet och har därför låtit en utredare ta fram förslag om detta. Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg har lämnat över sitt betänkande till regeringen. Utredaren föreslår bland annat att den befintliga kontrollstrukturen behålls men att den utvecklas genom en tydligare styrning av de olika myndigheterna. Betänkandet har remitterats, och därefter kommer ärendet att beredas inom Regeringskansliet.

Ett annat förslag i utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik är förslaget om en lag som möjliggör sållningsprov för narkotika i trafiken, det vill säga ett rutinmässigt prov utan misstanke om brott. I dag kan sållningsprov endast användas för att undersöka om en förare är alkoholpåverkad. Förslaget är angeläget inte minst mot bakgrund av det allt större problemet med narkotika i trafiken. Utredningens betänkande har skickats på remiss till berörda myndigheter och intresseorganisationer.

En annan utredare har i departementspromemorian *Ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepade trafikbrottslighet m.m.* bland annat föreslagit att maximistrafik för grov olovlig körning och rattfylleri höjs från fängelse i sex månader till fängelse i ett år. Förutom strängare straff innebär förslaget att den som kör utan körkort eller är påverkad av alkohol eller narkotika vid behov kan frihetsberövas redan i samband med ett polisingripande. Utredaren har också föreslagit att maximistrafik för grovt rattfylleri höjs från fängelse i två år till fängelse i tre år. Förslaget bereds inom Regeringskansliet.

Det är även viktigt med en tillgänglig polis för att förbättra situationen på vägarna. Här utgör utbyggnaden av Polismyndigheten en central del, och regeringen genomför en historisk satsning på myndigheten.

Målet är att från ingången av 2016 till utgången av 2024 öka antalet polisanställda med 10 000, och man har hittills kommit mer än halvvägs. Enligt Polismyndigheten är det möjligt att nå målet. Myndigheten har också gjort en satsning för att förbättra kontrollerna av den tunga yrkestrafiken, däribland cabotage. Antalet kontroldagar har ökat och antalet personer som arbetar med kontrollen av yrkestrafiken har blivit större.

Men låt mig vara tydlig. Trots tillskjutna resurser och flera pågående initiativ sträcker sig regeringens ambitioner längre vad gäller situationen på vägarna. Vi har ett ambitiöst etappmål om att antalet omkomna i trafiken ska halveras till 2030, och arbetet för en rättvisare konkurrens och goda arbetsvillkor inom åkerinäringen utvecklas ständigt.

Anf. 88 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

De här frågorna har vi diskuterat ett antal gånger. Låt oss nu prata allvar eftersom situationen på vägarna är bekymmersam. De kriminella nätverken tar en allt större del av transporter. I en interpellationsdebatt lite senare i dag kommer jag att belysa den frågan tydligt.

Det är jättebra att de förslag som har kommit om lagstiftningen innebär en skärpning av straffen. Men det måste finnas någon där ute som gör jobbet. Det vi pratar om är små marginella justeringar när det gäller antalet kontrolltjänstemän. Det är inte en hord av människor som har kommit till undsättning för att jobba på vägarna utan de är fortfarande bara några få.

Förändringen av sanktionsavgiften från 40 000 till 60 000 kronor kan tyckas som en rejäl höjning, men i sammanhanget är det kaffepengar. Det visar återigen att man inte riktigt har grepp om vad som händer och sker. 60 000 är snart intjänat för dessa. Om sanktionsavgifterna ska höjas så att de biter ordentligt måste vi komma över några hundra tusen kronor. Den här summan är felräkningspengar i deras verksamhet.

Nu har utredningen kommit. Det är väl få gånger som jag har blivit riktig irriterad när jag läser någonting, men utredningen fick mitt blodtryck att gå upp ordentligt. Det som är påfallande är att utredaren föreslår att den befintliga kontrollstrukturen behålls. Ändå konstaterar man att den inte fungerar. Det är häpnadsväckande. Vi har en kontrollverksamhet på väg som inte fungerar, där man har blivit misshandlad å det grövsta av Polismyndigheten. Jag har själv jobbat där, och jag vet hur resan har varit. Jag har regelbundna kontakter med mina gamla kollegor. Och det har inte funnits något intresse från högsta polisedningen för dessa kontroller, utan de betraktas som att man tittar på lampor och sparkar på däck. Men det handlar om att stävja kriminalitet på vägarna eftersom de kriminella nätverken använder den tunga trafiken för sina transporter. Hela samhället dignar under de kriminella gängens fullständigt hänsynslösa framfart i samhället.

Vi måste strypa näringstillförseln. Det bästa sättet är helt enkelt att plocka bort möjligheterna att använda vägen som transportled för den kriminella organisationen. Men det har lämnats öppet, och i stället har man spikat upp ett antal kameror på vägarna som man tror ska sköta trafiksäkerheten. Ja, de fotograferar den som kör för fort, men allt det andra har lämnats helt öppet. Det kommer man inte åt.

Enda chansen att lösa dessa problem är att få ut kontrolltjänstemän på vägen. Det ska vara kött och blod som står i skor och stoppar fordon. De ska göra kontroller och titta på vad det är för transport, vem som kör, om det finns tillstånd och vad det är som står på flaket. När alla dessa frågor som uppstår är besvarade vet man om det är en sjyst transport eller en olaglig transport. Om det är en olaglig transport måste kraftfulla åtgärder vidtas mot dem som nyttjar den.

Anf. 89 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Det här är en viktig fråga för regeringen. Ingen annan regering har gjort så mycket för att skapa ordning och reda på vägarna. Ingen annan regering har stått upp för Sveriges intresse i Europa på det sätt som vi har gjort. Det har sedan tidigare funnits en liberal naivitet kring hur transportsektorn har utvecklats i Sverige. Det styr vi nu upp. Det är så mycket i svaret som handlar om förändringar som har genomförts och som kommer att genomföras. Vi kommer att fortsätta att mata på så att transportsektorn blir laglig och säker samt ser till de anställdas villkor.

Vi har haft denna debatt flera gånger. I grunden tycker vi samma sak om att kontrollverksamheten måste utvecklas. Då vill jag passa på att fråga om Morell har konkreta förslag på hur han vill att kontrollorganisationen

ska fungera och organiseras – för min kännedom och för att stilla min nyfikenhet.

Anf. 90 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag kan svara mycket snabbt på den frågan. Oh ja! Jag kan ägna några dagar åt att förklara hur vi ska bygga upp organisationen. Jag hade så sent som i morse en mejlkonversation med en av cheferna på trafikpolisen. Han är pensionerad i dag. Men vi har diskuterat de förslag som jag har lagt fram i vår motion om hur vi ska få detta att funka.

Sverige har blivit en marknad för dem som inte bryr sig om lagar och regler. Det är utländska aktörer som tar transporter. Man kör i Sverige med flera förarkort. Man använder amfetamin så att förarna ska klara transporter. De ska upp till Norrland för att lossa godset, och sedan ska de ut ur landet igen.

Tullverket i Skåne har slagit larm om att de tar två förare nästan varje vecka som är drogpåverkade. De lägger upp narkotika i hytten för att orka köra upp i Sverige, lossa och sedan tillbaka. Sedan har de ett antal förarkort så att de kan klara detta.

Problemet är att när polisen tar dessa får det inte rättsliga konsekvenser. Om de är påverkade av narkotika nyper det till, men inte om de kör med flera förarkort. Åklagarna släpper misstänkta om de har utomnordisk bostadsadress. Detta har skapat en situation där utländska aktörer medvetet skickar upp förare i Sverige som ska köra på ett flertal förarkort.

För ett par veckor sedan hände en olycka utanför Jönköping som kunde ha fått dramatiska konsekvenser. Det var en transport som körde av vägen. Den var lastad med 26 ton stålbalkar. Totalt vägde ekipaget 45 ton. Färdskrivaren visade att fordonet var uppe i 132 kilometer i timmen strax innan det brakade igenom mittbarriären, rasade ned för slänten och hamnade i den norrgående filen.

Detta var illa nog, men vad kom fram sedan, när polisen gjorde en vidare utredning? Jo, föraren var påverkad av narkotika, liksom den som var med i bilen, och det var flera förarkort. Det är luttrade människor som handskas med detta, för det har blivit fritt fram. Ingen kommer åt det här, för vi har inte tillräckligt med resurser för att få stopp på det.

Jag läser innantill i artikeln, och nu, fru talman, ber jag om ursäkt för språket. Kammaråklagare Klas Hellgren säger att det är för jävligt och räknar med att åtala mannen och hans flickvän i veckan. Sedan säger han också att de förmodligen kommer att undkomma straffet. Kvinnan är släppt, men mannen sitter fortfarande kvar. Man kommer inte att komma åt kvinnan eftersom straffet är för lågt; det kommer bara att bli två månader. Håller hon sig utanför Sverige kommer man inte att kunna lagföra henne här. Det har förekommit olika uppgifter, men det sägs att det var hon som satt bakom ratten just när detta hände – då var det även olovlig körning. De påståendena har inte styrkts, men så sägs det.

Detta visar hur illa ställt det är med dessa transporter som kommer in i landet. Folk har inte ens körkort, de är påverkade av narkotika, de kör på flera förarkort och de har manipulerade färdskrivare, så hastighetsregulatorn slår inte till. Detta är vardag, och det pågår här och nu, just nu. Och myndigheten, polisen, som har kontrollen, har inte resurser att möta det. Det är dags att agera nu!

Anf. 91 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag tänker inte läsa om hela mitt interpellationssvar, där allt som görs rabblades upp. Det var bara hälften av det som görs; svaret sa inget om det vi redan har gjort. Det händer alltså enormt mycket på detta område.

Det viktigaste nu, för att vara konkret i narkotikafrågan, är att vi har en utredning som har föreslagit att man ska få använda sållningsprov för narkotika. Det är detta som blir game-changern i hela frågan om narkotika – att ge polisen möjligheter att göra kontroller av människor, på samma sätt som de kan få folk att blåsa för alkohol.

Lagstiftningsmässigt har vi nu ett förslag ute. Jag tycker att det är intressant och borde genomföras. Min absoluta personliga uppfattning är att det är självklart att vi ska ha ordning och reda på vägarna.

Detta kommer att påverka inte bara yrkestrafiken. Vi har problem med narkotika i samhället i stort. Människor tas i dag för narkotikaanvändning också i vanliga bilar. Problemet är att polisen har svårt att bevisa det därför att vi inte har sållningsproven.

Polisen har redan initierat en studie som syftar till att utveckla ett ändamålsenligt instrument för just rutinmässiga kontroller av narkotikapåverkan i trafiken. Detta är game-changern som vi nu jobbar med för att se till att komma åt narkotikan.

Vi är helt överens om att polisen har gjort för lite kontroller av yrkestrafik. Det har vi diskuterat flera gånger tidigare. Då kan vi också säga att det nu är positivt att myndigheten de senaste åren ökat kontrollerna. Det är fler kontrollslag: kontroll av kör- och vilotider och flygande inspektioner av nyttofordon. Detta måste fortsätta att utvecklas över tid.

Vi ska inte föregå utredningen. Jag ställde frågan hur du ser på kontrollverksamheten – om polisen ska fräntas de arbetsuppgifterna eller om Morell tycker att de ska ligga kvar på Polismyndigheten. Regeringen kommer att återkomma i den frågan när vi har berett utredningens förslag vidare.

Anf. 92 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag ställer mig till förfogande dygnets alla timmar, vilken dag som helst på året, för att förklara hur kontrollverksamheten ska vara uppbyggd för att fungera riktigt bra. Jag kan ha med mig gamla kollegor också, så behöver man inte känna den politiska pressen i detta.

Det är oerhört viktigt att vi kommer åt det här problemet på våra vägar. Jag ställer upp på varje mening som regeringen tar fram för att stärka lagstiftningen och öka straffen. Det är jättebra. Men problemet är att det inte finns någon där ute som kan göra jobbet.

Om vi flyger över landet och tittar lite på hur det ser ut ser vi att vi har några riktigt duktiga poliser nere i Helsingborg. Jag vill nog påstå att de är bland de vassaste. Så har vi Västerås – där har jag en tidigare kollega som är en av de skarpaste bilinspektörer vi har i landet. Sedan är det Eskilstuna och Sundsvall, och sedan då? Jo, det finns några till. Men de har inte kapacitet, och de har inte stöttning från sin polisledning.

Detta har inneburit att de som ligger och kör i Sverige har kartor och köranvisningar i sina fordon som visar var de inte ska åka för att inte bli stoppade av polisen. Alla andra vägar som de kan åka för att undvika kontroll är inritade.

Tittar man i kontrolldirektivet ser man att det ställer kravet att kontrollerna ska kunna genomföras på det stora vägnätet dygnet alla timmar, årets alla dagar. Det är vi inte i närheten av i dag, så vi klarar inte kontroll-direktivet.

Nu är det dags att regeringen växlar upp och ser till att det kommer in resurser i Polismyndigheten så att man kan gå ut på asfalten och sätta stopp för det vansinne som pågår ute på vägarna.

Anf. 93 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Detta är ett viktigt område, där regeringen gör ofantligt mycket därför att vi har haft ett väldigt slappt och problematiskt regelverk kring detta i Sverige. Vi har också haft för få poliser som har jobbat med dessa frågor, och det är därför bra att kontrollerna nu ökar och att polisen också har ambitionen att utöka denna typ av verksamhet när man växer och blir 10 000 fler polisanställda. Där har vi alltså en gemensam ambition.

Förutom att kontrollerna har ökat och nu ligger på en högre nivå än tidigare så att vi klarar de tillämpliga direktiven är det viktigt att fortsätta utveckla verksamheten. En sak som vi har talat för lite om är hur man effektiviserar och använder ny teknik i arbetet. På hela trafiksäkerhetsområdet har frågan om ett mobilt ordningsföreläggande varit en gamechanger för de vanliga poliserna. Man tittar på dokumentation av flygande inspektioner. Nu jobbar man hårt med ANPR, automatisk nummerskyltsavläsning, som också kan ge mycket mer kunskaper över tid, vilket ökar effektiviteten och stärker rättssäkerheten. Vi har hela diskussionen om både Polismyndighetens tekniska möjligheter och dess befogenheter i gränsnära zon, en utredning som kommer senare i höst.

Alla dessa områdena gör sammantaget att vi befinner oss i en spännande utveckling. Inte minst är en ny applikation för tillsyn av farligt gods under utveckling. Allt detta handlar om att utveckla Polismyndighetens effektivitet i dessa frågor. Jag vill inte minst slå ett slag för sållningsprovet för narkotika. Det kommer att innebära väldigt mycket; om det tror jag att jag och Thomas Morell är överens.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 19 Svar på interpellation 2020/21:854 om våldet som drabbar även oskyldiga barn

Anf. 94 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Thomas Morell har frågat mig om jag och regeringen avser att öka resurserna för gränskontroller och vägkontroller.

Att kriminellas utövande av våld drabbar oskyldiga är avskyvärt och fullkomligt oacceptabelt. Regeringen ser mycket allvarligt på den grova brottsligheten och genomför därför den största satsningen någonsin på Polismyndigheten. Vid halvårsskiftet 2021 hade antalet anställda ökat med drygt 7 000 personer. Det betyder att Polismyndigheten aldrig tidigare haft så många anställda, och det har aldrig tidigare funnits så många poliser i Sverige.

Regeringen har också presenterat 34-punktsprogrammet mot gängkriminalitet. Programmet är det mest omfattande i Sveriges historia. Det genomförs nu punkt för punkt.

Skärpta straff för grovt vapenbrott gör att vi i större utsträckning kan häkta och lagföra de kriminella. Hemlig dataavläsning gör att vi kan lyssna på deras kommunikation. Mer kameraövervakning på gator och torg gör att vi kan störa öppen narkotikahandel. Samhällets ansvarsutkrävande har intensifierats.

Arbetet fortsätter under hösten. Vi ser fram emot att bättre möjligheter till husrannsakan för att söka efter vapen och andra föremål träder i kraft, liksom den slopade straffrabatten för unga myndiga vid allvarlig brottslighet. I oktober redovisar tolv myndigheter sitt arbete mot näringsverksamhet och felaktig folkbokföring kopplat till organiserad brottslighet, och i december får vi en ny, uppdaterad lägesbild över utsatta områden.

När det gäller kontroller i gränsnära områden har regeringen tillsatt en utredning som bland annat ska ta ställning till om det bör göras lagändringar för att brottsbekämpningen i gränsnära områden ska kunna effektiviseras. Det kan handla om ändringar när det gäller möjligheten till kamerabevakning och rätten att använda tvångsmedel som kroppsvisitation och genomsökande av fordon i brottsförebyggande syfte. Utredningen redovisas i november.

Regeringen har också gett en utredare i uppdrag att se över de regler som styr Tullverkets befogenheter att genomföra kontroller och arbeta brottsbekämpande. I uppdraget ingår bland annat att överväga om Tullverket ska ha rätt att biträda Polismyndigheten i fler fall än vad som är möjligt i dag. Utredningen kommer att redovisas i vår.

Vad gäller situationen på vägarna anser regeringen att det finns skäl att kartlägga och analysera den nuvarande kontrollverksamheten på yrkestrafikområden. Regeringen har därför låtit en utredare ta fram förslag, och ett betänkande har nyligen lämnats. Utredaren föreslår bland annat att den befintliga kontrollstrukturen behålls men att den utvecklas genom en tydligare styrning av de olika myndigheterna.

Regeringen bedriver ett omfattande arbete – och det är ett långsiktigt åtagande. Brotten måste bekämpas men lika viktigt är det att komma åt brottens orsaker, för det behövs ett långsiktigt och strukturerat brottsförebyggande arbete som involverar hela samhället. Alla aktörer som har inflytande över utvecklingen behöver tillsammans och inom sina respektive ansvarsområden öka ansträngningarna för att trycka tillbaka gängbrottsligheten och göra Sverige tryggare.

Anf. 95 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Det här går precis hand i hand med det som vi diskuterade tidigare om de olagliga transporter på våra vägar.

Jag har jobbat med de här frågorna i över tio år och har upplevt att samhället inte förstår sambandet mellan den olagliga transporten som sker på våra vägar och annan kriminell verksamhet. Men de har ju kommit in och nästlat sig in i våra logistiksystem. De har järnkoll på hur flödena är, de har koll på vilka transporter de kan nyttja för att få in vapen och narkotika. Unga kvinnor används i form av prostitution, och unga män nyttjas i byggbranschen eller inom restaurangnäringen.

Det här fastslog duktiga kriminalpoliserna vid polisen i Västra Götaland, länskrim, redan 2012. Jag har jobbat nära tillsammans med dem. Vi startade ett projekt inom åkerinäringen. Man skulle kunna ringa ett speciellt nummer om man såg någonting som var misstänkt. Lastbilschaufförer är ju ute dygnets alla timmar, årets alla dagar, och om de kunde hjälpa polisen att komma åt denna olagliga verksamhet var det till stor fördel.

Det var ett intressant projekt som också ledde till att polisen kunde göra en del tillslag. Men man konstaterade i samband med detta att den olagliga trafiken har nära koppling till övrig kriminell verksamhet i vårt samhälle och att ekonomiska resurser skapas för annan kriminell verksamhet, som att kunna ta in narkotika, vapen och så vidare.

Vi lider av detta i samhället i dag. Det skjuts och sprängs i stort sett dagligen. Det värsta av allt är att oskyldiga drabbas. År 2015 sprängdes en fyraårig flicka till döds i Torslanda, och 2018 dog en åttaårig pojke när en handgranat kastades in i rummet där han låg och sov – det var en släktupp-görelse. I augusti 2019 sköts en ung mamma till döds när hon hade sitt spädbarn i famnen, och i Norsborg 2020 dödades en tolvårig flicka vid en skottlossning. Helt oskyldiga människor som inte har med saken att göra mördas på öppen gata.

En tid efter mordet på polismannen i Biskopsgården skotts-kadades två små barn vid en skjutning i Flemingsberg. Det var bara ren tur att skotten tog i benen på barnen. När det gäller träffbilden hade det kanske räckt med 20 centimeters skillnad för att det skulle ha fått en annan utgång.

Det här måste man stävja, och det bästa sättet att stävja och få stopp på den kriminella verksamheten är att strypa näringsflödet till de kriminella. Det bästa sättet att strypa näringsflödet är helt enkelt att få bort dem från sina verksamheter. Ut med fler poliser på vägarna som kan göra kontroller, och stärk tullverksamheten så att vi hela tiden kan störa och bromsa den kriminella verksamheten! Om vi inte gör det kommer vi inte heller att komma åt det andra. Det är som kommunicerande käril.

Vi måste få en fungerande kontrollverksamhet ute på vägarna och vid våra gränser för att stoppa näringsflödet till de kriminella.

Anf. 96 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Det känns bra att Thomas Morell och jag i grunden är överens.

Vi bygger ut Polismyndigheten med 10 000 fler anställda så att vi har fler poliser närvarande som kan ingripa. Vi bygger också ut kontrollverksamheten i yrkestrafiken och den tunga trafiken, vilket är helt nödvändigt som vi sa i vår förra diskussion.

Vi ska ta fasta på det som handlar om gräns nu. Vi tittar nu på hur polisens befogenheter vid gränsområden ska stärkas, vilket jag tror är viktigt. Man ska också kunna använda modern teknik, för många av de kriminella gängerna går ju att spränga genom underrättelseverksamhet, det vill säga att ju mer kontroll vi har på vad som rullar på våra vägar och in i vårt land, desto större möjligheter har vi att ta dem i Sverige men också att bryta hela kedjan bakåt ute i Europa. Det mesta av vapnen och narkotikan kommer ju inte från EU-länder från början. Det kommer in via hamnar eller smugglas in på andra vägar i Europa. Det betyder att det internationella Europol- och Eurojustsamarbetet är helt avgörande för att slå mot de här näringskedjorna eller den infrastruktur som Thomas Morell beskriver.

Det är alltså inte bara en svensk fråga utan en internationell fråga som vi kan jobba med tillsammans med våra grannländer.

Det absolut mesta som rullar in i Sverige har dessutom passerat Danmark, vilket gör att intresset av samarbete med andra länder är centralt eftersom det är olaglig verksamhet vi talar om.

När det gäller tullen har vi förstärkt anslagen de senaste åren med en tredjedel. Anslagen till tullen ökade alltså med 30 procent. Personalen har ökat mycket. Jag tror att det fram till nu är 265 årsarbetskrafter, men det blir ytterligare 100 i år. Men det handlar inte bara om personal utan också om bärbara skanningsutrustningar och annat som effektiviserar arbetet och gör det enklare. Det är en balansgång mellan underrättelseverksamhet, teknisk förmåga och kängor på marken, eller vad det var Morell sa i vår förra interpellationsdebatt.

Jag delar bilden att det finns ett antal stråk och infrastrukturer som det måste slå emot. Jag tycker att det är spännande att europeisk polis i samverkan med svensk polis har följt smugglingsvägarna genom Europa och låtit smugglarna leverera på flera platser, också i Sverige, så att man inte bara tar själva transporten utan låter hela infrastrukturen bli synlig med omställningsplatser, leverantörer och underleverantörer. När man jobbar systematiskt på det sättet kan man verkligen knäcka gängstrukturerna.

Transporterna på väg är definitivt en väldigt viktig del. Det gäller att jobba smart så att man inte bara slår ut en transport utan också gängmiljöerna och den internationella koppling som nästan alltid finns i de här sammanhangen.

Jag ser fram emot ytterligare jobb vid tullen men också Polismyndighetens utvecklingsarbete på det här området.

Anf. 97 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Tullen har ju ändrat sitt fokus lite grann. Man tittar mycket på den yrkesmässiga trafiken, och det har fått ett genomslag. Tullen har i ett pressmeddelande skrivit att det var ett rekordbeslag av cannabis 2020. Man tog nästan 3,9 ton cannabis, mer än tre gånger så mycket som 2019 och mer än något annat år. Tullverket har heller aldrig tidigare beslagt tagit så många skjutvapen som förra året. Kriminella grupperingar anpassar sig och utnyttjar i större utsträckning handelsflödet för smuggling. Handelsflödet – vad är det? Jo, det är våra godstransporter på väg. Det är de som de kriminella använder sig av, som också tullen har konstaterat.

Charlotte Svensson säger: Vår omställning har gett resultat. Aldrig tidigare har vi beslagt tagit så mycket cannabis som förra året. Trots minskat resande stoppade vi också mer alkohol än året innan, inte minst tack vare stora beslag i den tunga trafiken.

Här har vi kopplingen till den olagliga yrkesmässiga trafiken som har brett ut sig i Sverige och som man nyttjar för att smuggla in alkohol, narkotika, vapen, sprängmedel och människor. I motsatt riktning går stöldgods ut för i runda slängar 2 miljarder om året i försäkrat värde. Det är vad som går ut över gränserna. Det är vi som försäkringstagare som får betala det.

Katalysatorstölderna har ökat med ungefär 4 000 procent. Det är någonting som drabbar bilägarna väldigt hårt.

Om man tittar på de skjutningar som har varit ser man att antalet ökar. Det är bekymmersamt. Detta återspeglar att det är en fajt mellan de olika

kriminella aktörerna. Polisen har skapat oreda i systemet, eftersom man har plockat bort en hel del av de ledande figurerna. Då poppar andra upp för att ta över och bröstar sig för att visa att det nu är de som bestämmer.

Men om vi ska komma åt detta och hejda det måste vi strypa näringsflödet. Jag är tillbaka där. Jag har diskuterat detta så många gånger med så många människor. Man måste se sambandet mellan dessa flöden som är ute i vårt samhälle och näringstillförseln till de kriminella. Ska vi komma åt dessa skjutningar som är oerhört bekymmersamma och som skapar en sådan otrygghet för alla människor ute i vårt samhälle måste vi också satsa på resurser ute på vägen. Nu är vi tillbaka vid kängorna – kött och blod som står i kängor och stoppar fordon på vägen.

När jag utbildades en gång i tiden hos trafikpolisen hade jag en instruktör och handledare. Han var nog Polismyndighetens bästa blodhund. Han kunde leta rätt på fordon som var intressant på två kilometers avstånd. Denna erfarenhet hade han samlat på sig under sina yrkesverksamma år som polis och som trafikpolis. Bara genom att titta på ett fordon kunde han säga att man skulle ta in det för att det var något som inte stämde. Och i nio fall av tio hade han rätt.

Det är denna kunskap med duktiga tjänstemän som gör kontroller på vägen som man måste ta vara på. De kan i princip lukta sig till om någonting inte stämmer. Denna erfarenhet bygger man naturligtvis upp under lång tid när man jobbar ute i fält i skarpt läge. Därför måste vi nu få ut människor, oavsett hur det kommer att se ut framöver.

Anf. 98 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag tror att det är jätteviktigt att vi stärker polisorganisationen och får fler erfarna och kunniga polistjänstemän som har kängor på sig och kan kontrollera yrkestrafiken mer.

Jag tror också att det är viktigt att polisen fortsätter att utveckla sin tekniska förmåga, inte minst på kameran sidan med möjlighet att lagra och se mönster och kopplat till det underrättelsebilderna. Många av de stora beslag som tullen har gjort i dessa sammanhang har också haft en koppling till underrättelsearbete, internationellt samarbete eller samarbete med Polismyndigheten. Det är på detta sätt man faktiskt kan öka beslagen över tid, veta hur denna struktur ser ut och hur man kommer åt den.

Jag tror också att det är viktigt att komma åt det som vi inte har pratat om i dag, alltså de vanliga och basala kraven som gör det svårare för dessa internationella aktörer som finns på våra vägar och som inte följer våra regler. Bara det enkla kravet på vinterdäck ställer till det för ett antal av dessa transporter. Det är egentligen inte en brottsfråga. Men det är klart att om detta krav gör det svårare eller i alla fall mer omständligt för dessa oseriösa aktörer att finnas i Sverige kan vi också strypa en del olaglig verksamhet på vägen, vilket jag tycker är bra. Då ökar vi trafiksäkerheten. Det handlar återigen om sållningsprov av narkotika som gör att vi kan göra det mycket enklare för en vanlig polis att göra sitt jobb och därmed strypa konstig verksamhet.

När det gäller tullens kontroller av den yrkesmässiga trafiken är det helt rätt att de ser att detta i större utsträckning går i godsflödet. Det är bra. Då har de också fått ökad teknisk förmåga att upptäcka detta men också mer personal.

Det som är intressant är att det handlar om multikriminella. Ibland är det inte bara fråga om smuggling av vapen och narkotika. Det kan också vara smuggling av cigaretter eller livsmedel eller handla om momsbedrägerier. Det är därför otroligt viktigt att tullen kollar på den ekonomiska delen av detta, för mycket av pengarna kommer in via ekonomisk brottslighet som inte så sällan också har en koppling till godstrafik.

Jag tror att det som Morell lyfter fram på slutet är otroligt viktigt, att det som vi nu ser är att skjutningarna ligger kvar på en väldigt hög nivå. Den är något lägre än förra året, men det kan variera över tid. När det gäller sprängningarna, som det hänvisades till förut, har polisen nu samlats i ett bombdatacenter tillsammans med andra myndigheter. Detta verkar vara ganska framgångsrikt. Förra året minskade sprängningarna, och i början av detta år är antalet sprängningar mindre än förra året. Vi har nu haft kanske två år i rad med sjunkande nivåer av sprängningar. Det är nämligen inte alla som kan hantera sprängmedel, vilket är bra. Och slår man ut en del av de verkstäder som tillverkar dessa bomber får det en större effekt. Jag tycker att detta systematiska arbete, att inte bara utreda brott utan se sammanhanget och leda det bakåt, är ett väldigt smart sätt för polisen och andra myndigheter att jobba.

Jag noterade också det som Morell nämnde om ansvarsutkrävande. Vi ser att när polisen har ungefär 1 000 fler frihetsberövade i dag jämfört med för två år sedan och att vi har kommit längre upp i näringskedjan i de kriminella gängen – att fler ledargestalter i de kriminella gängen sitter inlåsta eller väntar på rättegångar – är det en försvagning av denna struktur. Den försvinner inte, men det är en försvagning av strukturen. Det gör det lättare för polisen att slå mot de individer som fortfarande finns kvar i dessa kriminella nätverk. Jag menar alltså att vi, trots att vi har stora problem med våldet, är i en offensiv fas från Polismyndigheten. Och vi är bara i början av den kraftsamling som nu pågår för att anställa fler poliser – vanliga patrullerande poliser, poliser på väg och fler utredare – och genom att skärpa straffen ytterligare och ge polisen nya metoder och verktyg. Sedan måste vi inte bara hantera vägtransporter utan också bryta nyrekryteringen av unga in i de kriminella gängen. Endast så kan vi långsiktigt se till att brottsligheten minskar över tid.

Anf. 99 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Att alla inte kan hantera sprängmedel såg vi exempel på i Värnamo. Där gick det inte så bra.

Återigen är det oerhört viktigt att vi får en väl fungerande kontrollverksamhet med skarp lagstiftning för att knäcka dessa kriminella nätverk. Det bygger på att vi får ut folk på vägen.

Jag ber återigen statsrådet att ta helikoptern en bit ovanför markytan och titta på hur dessa strukturer fungerar.

Jag har lagt fram ett förslag, och vi skriver motioner om detta – hur vi ska organisera kontrollverksamheten. Jag pratar med både gamla polischefer och gamla kollegor om hur man bäst ska komma åt detta och få hejd på det som pågår ute på vägarna.

Det bygger till viss del på teknisk utrustning. Men det är jätteenkelt att byta en registreringsskylt. En del av dem som kommer in i landet har ett helt batteri med registreringsskyltar och tillhörande registreringsbevis. De

Prot. 2020/21:157
9 september

Svar på
interpellationer

byter identitet under resans gång i landet. Det får vi inte glömma. Men för att komma åt detta måste man ha vakna och duktiga kontrolltjänstemän ute på vägarna som, precis som min gamla handledare, i princip kan lukta sig till när det är fel. Då kommer vi att ha framgång i att knäcka dessa kriminella nätverk. Vi måste strypa deras näringstillförsel. Det är det första som vi måste göra. Sedan är det givetvis många andra saker som också måste till. Men näringstillförseln måste strypas. Det bygger på att man får ut kängor på vägen.

Anf. 100 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S):

Fru talman! Jag tackar Thomas Morell för ännu en debatt i detta ämne. Men den är viktig därför att detta är ett område som har varit försummat och som inte har varit reglerat tillräckligt mycket och där polisen inte har gjort tillräckligt mycket kontrollverksamhet.

Nu ser vi en utveckling där kontrollerna ökar. Vi är inte nöjda med den nivå som vi är på i dag. Dessa måste fortsätta att utvecklas, och då behövs det fler personer som gör dem. Vi behöver också öka den tekniska förmågan på olika sätt. Vi behöver också ett internationellt samarbete, eftersom många av dessa lastbilar har någon kommit genom ett annat land. Vi behöver ha mer internationellt samarbete för att slå mot denna internationella brottslighet, vilket den de facto är. Det är inte bara en förare någonstans som kör en lastbil, det är en del i ett mönster av en struktur som tjänar ganska stora pengar.

Men i mitt interpellationssvar har jag också redogjort för väldigt många utvecklingsområden som vi nu håller på att arbeta med. Vi kommer att fortsätta därför att vi har bestämt oss för att skapa ordning och reda på svenska vägar. Det är bra för säkerheten, det är bra för de anställda men det är också bra för att minska brottsligheten.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 20 Svar på interpellation 2020/21:848 om elbilar i parkeringsgarage och inne i städer

Anf. 101 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Alexandra Anstrell har frågat infrastrukturministern om han och regeringen har för avsikt att stärka kraven på hur de elektroniska systemen och laddstationerna ska se ut, liksom kraven på sprinkler i parkeringshus och tunnlar som exempelvis Södra länken. Alexandra Anstrell har vidare frågat infrastrukturministern om han kommer att initiera mer forskning på området samt lyfta goda exempel för att ge mer kunskap för att kunna göra tydliga bedömningar och ge rekommendationer för vår brandsäkerhet.

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

Elektrifieringen av transportsektorn går snabbt. Enlig Trafikanalys scenarier förväntas det finnas drygt 1 miljon laddfordon 2030, jämfört med cirka 60 000 laddfordon 2020. Tillgången till laddinfrastruktur ska inte

vara ett hinder för denna elektrifiering. Ett ökat utbud av laddinfrastruktur och därtill kopplade säkerhetsfrågor är en prioriterad fråga för regeringen.

När det gäller installation av laddinfrastruktur berörs flera områden, och därmed är det flera myndigheter som tillsammans ansvarar för säkerheten. För att säkerställa en hög elsäkerhet ska den laddinfrastruktur som installeras leva upp till de krav som ställs på elektronisk utrustning.

Elsäkerhetsverket är den myndighet som har regeringens uppdrag att arbeta för hög elsäkerhet och för att elektriska utrustningar inte ska störa varandra. Genom tillsynsarbete, deltagande i det internationella, europeiska och nationella standardiseringsarbetet samt informationsspridning arbetar myndigheten aktivt med att förändra regelverk och krav på utförande i takt med ändrad användning och att ny teknik införs. Genom informationsåtgärder arbetar myndigheten också proaktivt med att informera om aktörers ansvar och skyldigheter vid installation och användning av elektronisk utrustning.

Boverkets byggregelverk ställer krav på byggnadsverks tekniska egenskaper, bland annat avseende säkerhet i händelse av brand. Boverket arbetar kontinuerligt med att uppdatera regelverket utifrån nya förutsättningar. Det kan tilläggas att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap bland annat har tagit fram en vägledning för hur räddningstjänsten ska agera i samband med bränder i litiumjonbatterier.

Det pågår med andra ord ett arbete med ständig anpassning till och åtgärder för en verklighet i förändring. I förändringsarbetet har forskning, innovation och spridning av goda exempel en viktig roll. Sverige ska vara ett av världens främsta forsknings- och innovationsländer och en framstående kunskapsnation. Inom området brandsäkerhet bedriver det statligt ägda bolaget Rise, Research Institutes of Sweden AB, brandteknisk verksamhet som är en av världens största i sitt slag. Rise riktar sig till de flesta branscher där det finns en brandrisk, och institutet arbetar aktivt med att ta fram nya standarder för industrin samt underlag för olika regelverk.

Regeringen beslutade sommaren 2018 att ge Energimyndigheten i uppdrag att lämna stöd för bygget av elektromobilitetslabbet Swedish Electric Transport Laboratory, Seel, som samögs av Rise och Chalmers. Stödet godkändes av EU-kommissionen under 2019. I testbäddens tre anläggningar i Göteborg, Borås och Nykvarn kommer industri, institut och akademi att prova de flesta typer av teknik och säkerhetsaspekter som elektrifierade transporter kräver. Anläggningen i Borås kommer att ha fokus på säkerhet, bland annat kopplat till laddning, kortslutning och brandrisker. Seel beräknas vara i drift under 2023.

Anf. 102 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Tack för svaret, ministern!

Elbilar blir allt vanligare, och fler ställer om från bilar med förbränningsmotorer till olika varianter av elhybrider eller rena elbilar. Jag tänker att det just därför behöver finnas ett tydligt regelverk för hur brandsäkerhetsfrågor gällande elbilar ska hanteras.

Det kan till exempel handla om hur laddning ska gå till eller om att det ska finnas tillräckliga brandskyddsåtgärder, exempelvis sprinkler. Detta är särskilt viktigt i trånga miljöer, som i storstäder där vi har parkeringsgarage, tunnlar och stadskärnor. Den ökande förekomsten av elbilar och de risker som är förknippade med ett felaktigt handhavande av till exempel

laddning gör att det är särskilt viktigt med ett tydligt, enhetligt och även myndighetsövergripande regelverk.

Fru talman! Jag håller med ministern om att elektrifieringen av transportsektorn går snabbt, och därför måste man också rigga samhället med behövliga insatser. Där är vi inte riktigt i dag. Ministern pratar i sitt svar bland annat om Boverkets regelverk och att de kontinuerligt uppdaterar regelverket utifrån nya förutsättningar. Jag vet inte – mig veterligen är Boverkets regler för brandbelastning från 1986, och i dag ger den genomsnittliga bilen ifrån sig dubbelt så mycket energi. Man måste därför ställa sig frågan hur ofta regelverket egentligen uppdateras utifrån verkligheten.

Sedan nämner ministern Elsäkerhetsverkets uppdrag att informera om installation och användning av elektronisk utrustning. Där tänker jag att det är viktigt att få reda på om det följs upp och i vilken dialog med Sveriges räddningstjänster det görs. Jag har fått informationen att många av Sveriges räddningstjänster exempelvis försöker framföra att de inte vill se laddning i garage, av säkerhetsskäl. Hur tas det med i en process?

Fru talman! I till exempel Tyskland har man i flera städer till och med resonerat som så att det är för stor risk att parkera elbilar i centrum, på grund av brandrisken. Stavanger och Paris nämns också som exempel i debatten. Där har garage kollapsat av värmen och energin från elbilsbränder.

Inte långt härifrån vårt vackra riksdagshus har vi Södra länken. En avstängning av Södra länken här i Stockholm sker ofta när det är stillastående köer, och det är helt och hållet en säkerhetsfråga eftersom det saknas sprinkler i tunneln för att kunna hantera bränder. Man måste kunna säkerställa att det inte är för många fordon i tunneln samtidigt. Det ställer naturligtvis till massor av problem när stadens trafik och infarter stängs av för att tunneln är full. Det leder till kaos. Om man till exempel behöver ta sig från Nacka in till stan en morgon när Södra länken är avstängd är det näst intill omöjligt att komma i tid till sina möten. Och tänk om olyckan är framme just då?

Med tanke på de stora parkeringsgaragen här runt omkring blir jag, om det nu stämmer att Boverkets regelverk på det här området blev uppdaterat 1986, uppriktigt sagt orolig, fru talman. Världen ser nämligen lite annorlunda ut i dag än vad den gjorde för 35 år sedan, och därav min fråga: Har ministern och regeringen för avsikt att stärka kraven på hur de elektroniska systemen och laddstationerna ska se ut, liksom kraven på sprinkler i parkeringshus och även tunnlar – exempelvis Södra länken?

Anf. 103 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag gav mig in i den här debatten eftersom vi även i en tidigare debatt i dag har pratat om elbilar och säkerheten kring dem. Det här går hand i hand med den förra debatten och även med den jag hade tidigare i sommar.

Det går lite för fort i dag, utan att man egentligen tänker på konsekvenserna. Det är jättebra med elbilar, och det ska byggas ut när det gäller laddstolpar och möjligheten för människor att ha sådana – men det måste gå hand i hand med att man även löser säkerheten i detta. Alla som har sett de filmer som finns tillgängliga på Youtube vet nämligen hur de här batterierna brinner när det väl tar fyr.

Det är också jättesvårt att släcka. Det kan ta upp till ett dygn att släcka en bilbrand när det gäller en elbil, och det kan förbrukas upp till 11 000 liter vatten för att klara det. Om man då befinner sig i ett trångt utrymme – det kan vara ett garage, eller det kan vara en tunnel – hur handskas man med det då? Här känns det lite grann som att alla inte riktigt är på banan och förstår hur snabbt en situation kan uppstå eller hur man ska handskas med den.

Jag kan inte påstå att jag har kört så jättemycket i Stockholms tunnlar, men det finns väl några här som är ett par tre kilometer långa. Då kan man leka med tanken att det inträffar en olycka någonstans mitt i. Vart ska människor ta vägen när det tar fyr i en elbil efter en kollision som leder till en strömrusning i batteriet? Gaserna är nämligen giftiga. Har man löst det? Har man en plan för hur man ska handskas med den situationen?

En gång i tiden, när jag körde på Göteborgs spårvägar, infördes gasbussar. Då låg tankarna på taket. De linjer där dessa bussar användes fick inte gå via Tingstadstunneln, av det skälet att katastrofen är ett faktum om det inträffar en olycka. Nu kommer det ut allt fler tunga fordon som är eldrivna, och de har en avsevärt större batterikapacitet än vad en personbil har. Uppstår det en brand i ett batteripack på en lastbil kan jag säga att jag inte vill vara i närheten. Här har man inte förberett sig för sådant som kan hända på laddstationer, i byggnadskonstruktioner eller i tunnelsystem. Vi handskas med oerhört mycket energi på en liten yta.

En betongkonstruktion börjar rämna vid ungefär 300 grader. Då börjar betongkonstruktionen ge vika, och vid 500 grader krackelerar betongen. En elbilsbrand ligger på ungefär 1 000 grader. Då förstår man hur snabbt det kommer att gå när det väl händer någonting. Det gäller att vara förberedd, för det är bättre att förekomma än att förekommas.

Eftersom vi kommer att få en betydande andel elektriska fordon, både på den tunga sidan och på den lätta sidan, måste man vara förberedd så att man kan handskas med en situation när den uppstår.

Anf. 104 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Det är för all del intressant att diskutera Thomas Morells Youtube-vanor och sprinkler i tunnelsystem, men arbetet i regeringen är så organiserat att den som vill diskutera detta får ställa en interpellation till ansvarig minister. Just denna diskussion har ju Anstrell tidigare i dag haft med ansvarig minister, nämligen Mikael Damberg, precis i denna kammare och talarstol.

Jag kan konstatera att risken för brand, enligt de forskningsrön som finns hittills, är ungefär hälften så stor i en elbil som i en fossildriven bil. Alla som har sett bilbränder på Youtube vet ju att de kan skapa rejäl oreda.

Jag vill också ge en faktaupplysning. Lagar och förordningar som reglerar funktionen och elsäkerheten vid laddstationer och laddpunkter är senast uppdaterade i elsäkerhetslagen (2016:732) och elsäkerhetsförordningen (2017:218).

Anf. 105 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Upplyningsvis – så att alla här inne vet vad vi pratar om – handlade en av mina frågor om huruvida man kunde stärka kraven på bland annat parkeringshus och tunnlar och om sprinkler i Södra länken.

Sedan var det ju det här med forskning också. Jag har frågat om ministern kommer att initiera mer forskning på detta område samt lyfta fram goda exempel för att ge mer kunskap och för att kunna göra tydliga bedömningar och ge rekommendationer för vår brandsäkerhet.

Här lyfter ministern fram ett antal projekt, vilket är bra. Det ska bli spännande att ta del av dem när de kommer fram till oss. Men redan i dag måste det ju finnas en hel del erfarenheter från andra länder – åtminstone har jag tagit del av flera. Jag undrar i vilken utsträckning vi i Sverige använder oss av deras goda råd och forskning på detta område. Vi har ju problemet redan i dag – inte om flera år.

Jag är nyfiken på att höra hur det resoneras kring Tysklands sätt att agera i vissa städer där elbilar inte ens får parkera inne i city.

Jag är lika nyfiken på att höra hur regeringen resonerar kring ansvarsfrågan med elbilar och eventuella bränder i dem när de hamnar i parkeringsgarage eller, för den delen, i tunnlar här i Stockholm. Borde vi inte redan nu ha bedömningar och rekommendationer på plats? Jag menar alltså redan i dag – inte om några år, när forskningen har kommit ännu längre. Vi behöver få det kontinuerligt. Vi får nämligen fler och fler elbilar ute på våra vägar. Då är det viktigt att ha både god kunskap och god beredskap.

Detta för mig in på just beredskap. Jag måste passa på att ta upp frågan om beredskap här i kammaren när det nu blev minister Ygeman som besvarade min interpellation i stället för minister Eneroth, som jag hade ställt interpellationen till.

Stockholmarnas samlade behov av el ökar kraftigt. Det handlar inte bara om elbilar utan kanske främst om att efterfrågan på el ökar då staden växer och nya bostäder behöver anslutas till elnätet.

Jag undrar lite om beredskapen för att faktiskt kunna köra elbil även vid kriser och höjd beredskap. Hur ser den ut egentligen? Hur ser regeringens strategi ut för det? Eller får man helt enkelt cykla då?

Kan vi i dagsläget, när elens nätkapacitet inte alls är särskilt robust, lita på att de bilar som regeringen i stort sett tvingar alla att köpa genom höjda bensin- och dieselpriiser och andra sanktioner är möjliga att ta sig till sin gamla sjuka mormor med även om det uppstår kris eller krig?

Fru talman! Jag ställer dessa frågor därför att jag är orolig för att det faktiskt kan hända hemska olyckor för oss som bor här och för att vår räddningstjänst eller blåljuspersonal blir utsatt för farliga gaser eller annat samt för att man inte är tillräckligt rustad för detta. Det räcker inte att säga att vi inte har sett det här komma eller att vi har varit för naiva. Det håller inte.

Regeringen har ju mål om att elektrifiera det mesta, vilket kommer att leda till en dramatisk ökning av antalet elbilar. Då måste det säkerställas att landet är rustat för konsekvenserna av detta. Är vi där i dag? Jag tror faktiskt inte det.

När det brinner i ett garage där det finns elfordon skiljer sig riskerna ganska mycket åt mellan brand i bensinbilar respektive dieslbilar. Något som särskilt uppmärksammas är att det blir en så kallad termisk rusning i batterierna som kan göra att det bildas väldigt giftiga gaser och att det krävs väldigt mycket vatten. Borde vi då inte ha haft rätt planering förr och inte senare?

Anf. 106 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Det handlar om säkerheten för våra medborgare – för dem som nyttjar denna typ av fordon eller som bor i fastigheter där det kan finnas elfordon stående på laddning. Man kan inte ha en nonchalant attityd till de problem och säkerhetsrisker som finns.

Elbilar brinner i mindre utsträckning än vad fossildrivna bilar gör. Det är sant; det visar forskningen, i varje fall i dagsläget. Det betyder dock inte att vi kan luta oss tillbaka, utan när en brand uppstår måste vi vara förberedda på hur vi ska hantera den. Vi måste också ha förberett så att alla risker för bränder är minimerade så långt det någonsin är möjligt.

En brand i ett batteri uppstår i regel av något av två skäl. Det ena är att batteriet utsätts för mekanisk påverkan, alltså att bilen kör emot någonting som skadar batteripacket. Då kan man få en strömrusning i batteriet. Det andra är att det uppstår ett fel under laddningen och att man därmed får en strömrusning. Både situationerna får dramatiska konsekvenser eftersom man får en brand med mycket giftiga gaser och en oerhört hög förbränningstemperatur.

Då kan man inte rycka på axlarna och vara nonchalant i riksdagens talarstol. Då måste man ta det på yttersta allvar och se till att samhället är förberett i alla tänkbara delar, så att vi undviker olyckor där människor kan skadas eller till och med dö.

Anf. 107 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Thomas Morell insinuerar att jag inte skulle ta det här på allvar eller att jag skulle vara nonchalant. Tvärtom – som jag gav uttryck för i mitt interpellationssvar, som Thomas Morell säkert lyssnade på, är det ju tre år sedan vi tog initiativ till ett speciellt forskningscentrum för detta. Det gjorde vi just för att kunna följa utvecklingen och för att kunna förebygga.

Vi har ett antal myndigheter som har ansvar och som gör relevanta insatser på det här området: Boverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap och Energimyndigheten. Detta gav jag också uttryck för i mitt interpellationssvar.

Det är ju inte så att regeringen kommer på att elbilar börjar brinna för att Thomas Morell har tittat på filmer på Youtube, utan det här är ett arbete som ständigt pågår på våra myndigheter.

Anstrell frågade mig om vi tänker förbjuda elbilar i städernas kärnor, som man har gjort i en eller två tyska städer. Svaret på den frågan är nej. Vi kommer att få se att en betydligt större del av vår mobilitet är elektrisk. Detta kommer att ge en del nya utmaningar, men det kommer också att ge en del nya möjligheter. Så ser det ut när samhället utvecklas.

Jag har fullt förtroende för att de initiativ som regeringen har tagit och det arbete som myndigheterna gör på detta område är till fyllest.

Anf. 108 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Ibland händer det att även jag ser på Youtube. Jag fick åtminstone en film visad för mig av en brandman som jobbar med elbilsbränder. Filmen visade hur det kan se ut när en Tesla brinner. Det var en Tesla som i våras kraschade mot ett träd i Houston och fattade eld. Två män dog, beklagligen, och räddningstjänsten fick använda ungefär

120 000 liter vatten för att släcka elbilsbranden. Den pågick i väldigt många timmar eftersom batteriet hela tiden återantände.

Det finns runt 7 000 små batterier i en Tesla, har jag fått lära mig. De är ungefär lika stora som en hagelpatron, och de sköts iväg överallt. Det såg ut att vara ett riktigt hemskt arbete, och det krävdes en heroisk insats av räddningstjänsten för att släcka det hela.

Av den anledningen har jag valt att lyfta fram de här frågorna här i Sveriges riksdag. Jag är orolig att detta ska kunna hända här. Vad har vi då för beredskap? Har vi beredskap för att kunna ta hand om det här? Finns det några planer? Har ministern och regeringen för avsikt att stärka kraven här i Sverige på laddsystemen, laddstationerna och de elektroniska systemen och på sprinkler i tunnlar? Det krävs ju enorma mängder vatten för att kyla ned brinnande batterier.

Fru talman! Jag upplever faktiskt inte att jag får några svar från ministern. Ministern har mer intresse av att raljera över andra ledamöters inlägg än att svara på frågorna. Men jag tänker avslutningsvis försöka få svar på min fråga. Har ministern och regeringen för avsikt att stärka kraven på system, laddstationer och sprinkler?

Anf. 109 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Ja, i den mån de relevanta myndigheterna anser att det finns ett sådant behov kommer regeringen att stärka de regler, krav och anvisningar som behövs för att det ska vara säkert att köra elbil oavsett i vilken miljö man kör eller laddar den i.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 21 Svar på interpellation 2020/21:851 om elförsörjning i Uppsala län

Anf. 110 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Mikael Oscarsson har frågat mig om regeringen kommer att verka för att landets fjärde största stad, Uppsala, säkerställs tillräcklig reservkapacitet genom att i ägardialogen verka för att Vattenfall även framgent ska tillhandahålla lokal kraftvärmeproduktion.

Riksdagen har beslutat att Vattenfall AB affärsmässigt ska bedriva energiverksamhet så att bolaget är ett av de bolag som leder utvecklingen mot en miljömässigt hållbar energiproduktion. Bolagen med statligt ägande lyder liksom övriga svenska aktiebolag under aktiebolagslagen (2005:551), och det är styrelsen som har ansvar för hur bolaget organiseras och förvaltas utifrån bolagets bästa. Det är bolaget som bestämmer vilka produktionsanläggningar som bolaget ska driva.

Angående arbetet med att utveckla det nationella stamnätet arbetar Svenska kraftnät generellt med olika åtgärder som successivt kommer att förbättra överföringsförmågan där det behövs. Ett konkret exempel i detta sammanhang är att Svenska kraftnät under hösten 2020 identifierat lösningar som kommer att kunna förse Uppsala med önskad kapacitet från regionnätsföretagen i området redan år 2024, vilket uppges vara hela sex år tidigare än planerat. Det är i sammanhanget förstås mycket glädjande.

Anf. 111 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Fru talman! Som statsrådet säger är det positivt att Svenska kraftnät nu identifierat trimningsåtgärder för att komma till rätta med den akuta situationen i Uppsala till 2024. Det gör att man förhoppningsvis slipper elransonering under kalla vintrar med befintlig elförbrukning. Vad statsrådet dock missar är att dagens effektbrist redan till viss del har bromsat utvecklingen i Uppsala län. Vi ser hur vissa företagsetableringar riskerar att utebli och hur klimatomställningen försenas. Det råder osäkerhet kring hur man kan bygga upp nya stadsdelar enligt plan. Detta beror på dagens effektbrist.

Löser sig då allt till 2024, som statsrådet svarar? Det enkla svaret på den frågan är nej. Med tillskottet 2024 bedöms läget inte längre vara akut för att klara dagens situation, men statsrådet missar utvecklingen, med klimatomställningen, företagsetableringarna och bostadsbyggandet. Ska Uppsala län klara att ställa om transportsektorn med dess tunga transporter räcker inte kapaciteten till. Lägg därtill, fru talman, de 33 000 nya bostäderna enligt fyrspårsavtalet mellan regeringen och länets kommuner samt företagsetableringar och klimatomställningens krav på elektrifiering. Då ser man att statsrådets ekvation inte går ihop.

Uppsala läns kommuner – och regionen – har höga ambitioner för att ställa om sin verksamhet i syfte att bland annat leva upp till Parisavtalet. Exempelvis har Region Uppsala haft som målsättning att vara helt klimatneutral i transporter och kollektivtrafik till 2020. Detta klarade man inte av på grund av effektbristen. Avsikten har varit att bland annat införa 60 klimatneutrala elbussar i Uppsala. Nu har man fått effekt för 12, under förutsättning att man ransonerar elen och lovar att bara ladda bussarna på natten. Om man, fru talman, råkar ladda en buss dagtid riskerar man att få betala vite. Orsaken är att basal infrastruktur inte fungerar. Jag vill gärna ha en kommentar från statsrådet om den saken.

Faktum är att utvecklingen i den här frågan har backat under den här regeringens styre. Vi ser hur den lokala kraftvärmeproduktionen avvecklas som en konsekvens av regeringens politik. I realiteten är läget således sämre. Att staten genom Vattenfall och regeringen inte ser nödvändigheten i att utifrån ett krisberedskapsperspektiv säkerställa lokal kraftvärmeproduktion i landets fjärde största stad är anmärkningsvärt, tycker jag.

Dessutom har säkerhetsläget i vårt närområde försämrats under de senaste åren, och tyvärr ser det ut så framöver. Att då på enbart affärsmässiga grunder låta Vattenfall avveckla kraftvärmeproduktion i Sveriges fjärde största stad tycker jag är en kortsiktig och oklok politik som till dels förvärrar effektproblemen för länet. Med tanke på att vi står i begrepp att återuppbygga det civila försvaret och vår krisberedskap samt det försämrade säkerhetsläget är detta problematiskt, tycker jag.

Jag vill gärna höra statsrådets kommentarer till dessa frågor.

Anf. 112 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Det var lite oklart vilka som var Mikael Oscarssons frågor, men jag ska försöka besvara dem jag uppfattade, så får vi se.

För det första ska Uppsala få den el som Uppsala kräver. Uppsala ska kunna expandera. Kapaciteten kommer att byggas ut i takt med att nya ansökningar inkommer, om de är reella. Som Mikael Oscarsson säkert vet förekommer det att företag ansöker om el i landets alla regioner men bara

använder el i en av dem. Det går alltså inte att bara addera ansökningar, utan det måste vara en reell bild. Men naturligtvis kommer då Svenska kraftnät att bygga ut kapaciteten utifrån det behov som finns. Det är kärnuppgiften för Svenska kraftnät och för regionnätägaren, Vattenfall.

För det andra: Vilka tariffer man väljer att teckna avtal om för kollektivtrafiken i Uppsala får nog diskuteras med Vattenfall. Jag har inte närmare detaljkännedom och ska väl inte heller lägga mig i de prismodeller som man väljer. Jag kan bara konstatera att det i så fall är en tariff och en prismodell för bussarna som man valt själv.

För det tredje tycker Mikael Oscarsson att regeringen borde ålägga Vattenfall att göra si eller så. I så fall måste Mikael Oscarsson ändra aktiebolagslagen. Några sådana initiativ har Mikael Oscarsson såvitt jag vet inte tagit.

Anf. 113 MAGNUS OSCARSSON (KD):

Fru talman! Som framgår av min interpellation är det inte bara jag som undrar om regeringen kommer att verka för att Uppsala säkerställs tillräcklig reservkapacitet genom att i ägardialogen verka för att Vattenfall även framgent ska tillhandahålla lokal kraftvärmeproduktion. Statsrådet har, som statsrådet säkert känner till, återkommande blivit uppvakad av företrädare för Uppsala län: landshövdingen, kommunstyrelsens ordförande, regionrådet och handelskammaren.

Faktum är att den här interpellationen innehåller mer eller mindre exakt samma fråga som de här företrädarna framförde i en skrivelse till statsrådet och regeringen för ett år sedan, förra hösten. Det var en skrivelse där centrala aktörer från Uppsala, som är landets fjärde största stad, uppmanar regeringen att vidta åtgärder med anledning av att krisberedskapen brister, klimatomställningen försenas, bostadsplaner läggs på hyllan och företags-etableringar uteblir på grund av effektbrist med elransonering som följd.

Jag pratade exempelvis med handelskammaren i går. Man hade fortfarande inte fått något svar från statsrådet. Då undrar jag: Vad beror det på att man inte har fått svar? Är det för att regeringen och statsrådet inte har något svar, eller beror det på att det har kommit bort bland alla papper? Det var i alla fall en fråga som fanns där. Man undrade varför statsrådet inte har svarat. Om det beror på ett förbiseende vore det intressant att höra det, och om det beror på att man inte ser problemet vore det också intressant att höra.

Det viktiga är att om vi ska klara klimatomställningen och Sverige samtidigt ska kunna fortsätta att vara ett välfärdsland behöver vi säkerställa en basal infrastruktur på ett robust och säkert sätt. Det är det som jag för fram. Jag ger statsrådet möjlighet att svara på detta.

Anf. 114 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Där är Mikael Oscarsson och jag helt överens. Det sa jag i mitt första svar, och det sa jag i mitt andra svar. Uppsala ska ha den effekt som krävs för att Uppsala ska kunna utvecklas.

Det är skälet till att vi har fördubblat investeringarna i stamnätet jämfört med den tid då Kristdemokraterna satt i regeringen. Det är skälet till att vi nu tredubblar investeringarna i stamnätet jämfört med den tid då Kristdemokraterna satt i regeringsställning. Det hade naturligtvis varit fördelaktigt om man tidigare hade kunnat åtgärda det här, men nu gör vi det.

Ett resultat av den dialog vi har haft med Uppsalas näringsliv, landshövding, kommun med flera kan vi nu se. Det är att vi snabbar på investeringarna med sex år i förtid. Det borde Mikael Oscarsson glädjas åt. Det gör inte Mikael Oscarsson. I stället säger han: Det kommer att komma flera nya som vill ha hjälp. Jättebra i så fall, säger jag. Jag tror att Mikael Oscarsson liksom jag gläds om Uppsala expanderar, om fler företag vill etablera sig i Uppsala, om fler jobb kan skapas i Uppsala och om Uppsala län fortsätter att gå före i klimatomställningen.

Däremot har ju Mikael Oscarsson varit med och röstat om aktiebolagslagen här i kammaren, som förhindrar mig att vidta just den åtgärd som Mikael Oscarsson föreslår i interpellationen.

Men de andra åtgärder som krävs för att Uppsalaborna ska ha en god och säker tillgång till el till konkurrenskraftiga priser kommer regeringen att vidta, och vi samarbetar gärna med Kristdemokraterna om dessa åtgärder. Vi hade ett sådant organiserat samarbete, som Kristdemokraterna valde att lämna.

Anf. 115 MIKAEL OSCARSSON (KD):

Fru talman! Det låter bra att statsrådet har inställningen att det här ska ordnas. Men det som företrädarna har skrivit brev om är ett reellt problem och reell verklighet.

Det har sin grund i den kraftturbin på 120 megawatt som avvecklas i år och nästa år och som sedan 1973 har varit en väldigt viktig del. Beslutet fattades i och med den ökade beskattning som kom men ändrades sedan igen. Men beslutet orsakade ändå tillräckligt med skada när det fattades.

Vad jag för fram är att det finns möjlighet att föra en ägardialog med Vattenfall för att kunna hitta vägar att tillhandahålla lokal kraftvärmeproduktion. Det var en fråga.

Jag hade också en konkret fråga. Vet statsrådet varför det inte har kommit något svar på brevet? Det kan ju vara någonting för statsrådet att se efter när han går tillbaka till sitt departement – vad det beror på att det här brevet och skrivelsen inte har fått något svar. Det kanske finns en naturlig förklaring till det. Men man vill gärna ha ett svar, och jag tror att det är ett viktigt medskick att det krävs aktiv handling.

Det är bra med de positiva utfästelserna; dem välkomnar jag. Men det är viktigt med ett svar till Uppsala sett till stadsbebyggelsen, elektrifieringen och lokaliseringen. Annars infinner sig en osäkerhet, och det är det som är ett bekymmer när man vill få etableringar.

I'm sorry to say, men frågetecknen finns fortfarande trots de fina orden från statsrådet Anders Ygeman.

Anf. 116 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S):

Fru talman! Jag ska först säga något om brevet, för jag missade att svara på den frågan i mitt förra inlägg.

Naturligtvis ska de som skriver brev till Infrastrukturdepartementet och energiministern få svar på sina brev. Om det är så att Handelskammaren i Uppsala har skrivit och inte fått svar kan jag inte svara på varför, för det har jag inte kännedom om. Men jag lovar att om det är några som inte har fått svar ska de få svar.

Jag kan bara hålla med om att det vore olyckligt om det råder osäkerhet. En sådan osäkerhet är den politiska osäkerheten. Därför var det så bra

Prot. 2020/21:157
9 september

Svar på
interpellationer

för Sverige, för företagarna i Uppsala och för svenskt näringsliv att vi hade en energiöverenskommelse där vi var överens över blockgränserna och kunde skapa trygghet. Det gav otroligt stora investeringar i svensk energiproduktion – de största på många, många år.

Tyvärre valde Kristdemokraterna att lämna denna uppgörelse och skapa mer osäkerhet kring svensk energipolitik. Det skapade osäkerhet om förutsättningarna för att investera i ny elproduktion. Jag beklagar det, och jag hoppas att Kristdemokraterna är beredda att tänka om och lägga de partitaktiska övervägandena lite åt sidan och sätta landets främsta i första rummet. Det kommer att leda till att Sverige kan ta en än starkare roll i omställningen och klimatarbetet i framtiden.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 22 Svar på interpellation 2020/21:857 om andelen manlig personal i förskolan

Anf. 117 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S):

Fru talman! Michael Rubbestad har frågat mig vilka konkreta åtgärder jag avser att vidta för att öka andelen manlig personal i den svenska förskolans värld.

Förskolan spelar en viktig roll för barns allsidiga utveckling, och den bidrar till att skapa likvärdiga förutsättningar inför skolstarten. Utbildningen i förskolan ska vara rolig, trygg och lärorik för alla barn. Enligt skollagen är det förskollärare som ansvarar för undervisningen i förskolan. Förskollärares kompetens och särskilda ansvar är mycket viktigt för att garantera en likvärdig förskola av hög kvalitet.

Det är viktigt att förskolläraryrket, barnskötaryrket och förskolan som arbetsplats är tillgänglig för alla personer oavsett kön, inte minst för att en del i förskolans uppdrag handlar om att motverka könsmonster som begränsar barnens utveckling och val. Hur barn blir bemötta och vilka krav och förväntningar som ställs på dem bidrar till att forma deras uppfattningar om vad som är kvinnligt och manligt. Det är därför av största vikt att barn i förskolan får erfara att män och kvinnor, pojkar och flickor, kan arbeta i alla yrkeskategorier.

Könsfördelningen bland personalen som arbetar inom förskolan är, som Michael Rubbestad belyser, ojämn. Andelen män som arbetar i förskolan har visserligen ökat något över tid, men från låga nivåer. År 2006 var andelen män 2,4 procent i kommunala förskolor och 4,5 procent i de fristående förskolorna. År 2020 var andelen män 4 procent i kommunala förskolor och 5,7 procent i fristående förskolor.

Av de studenter som antogs till förskolläraryrket under perioden mellan läsåren 2011/12 och 2019/20 var mellan 6 och 8 procent män. För de män och kvinnor som arbetar i förskolan men som inte har nått en förskolläraryrkesexamen finns det möjlighet att komplettera sina tidigare studier och nå en examen genom vidareutbildning av lärare, VAL. Andelen manliga elever som tog examen på gymnasieskolans barn- och fritidsprogram, där barnskötaryrket utbildning ges, har ökat från 24 procent 2010 till 36 procent 2020.

Regeringens arbete har som mål att alla barn och elever ska få möta kunniga och kompetenta lärare och förskollärare oavsett var i landet de bor. Det är så vi lägger grunden för en jämlik kunskapsskola och ett starkt samhälle. Åtgärder för att öka andelen män i förskolan handlar om ett långsiktigt arbete som behöver ske på olika samhällsnivåer.

Regeringen har satsat på förskolan, gjort insatser för att stärka det pedagogiska ledarskapet och påbörjat arbetet med att inrätta ett professionsprogram för förskollärare, lärare och rektorer. Programmet ska skapa en nationell struktur för kompetensutveckling med syfte att utveckla skolprofessionerna för att på så sätt främja skolutveckling, stärka professionernas attraktionskraft och skapa förutsättningar för högre kunskapsresultat och måloppfyllelse.

Som utbildningsminister kommer jag att fortsätta att arbeta för att förskolläraryrket och barnskötaryrket är yrken för såväl män som kvinnor.

Anf. 118 MICHAEL RUBBESTAD (SD):

Fru talman! Tack, utbildningsministern, för svaret!

Statistiken och faktaunderlaget talar sitt tydliga språk. Det är 4 procent män i de kommunala förskolorna och strax under 6 procent i de fristående förskolorna, och endast 130 män tar årligen förskolläraryrket.

Utbildningsministern återkommer i sitt svar till det aktiva arbetet kring att öka yrkets attraktivitet, det pedagogiska ledarskapet, vidareutbildning och professionsprogram. Det är bra. Vi är överens i stora drag, och jag menar därmed att den delen av diskussionen således kan läggas åt sidan.

Vad jag däremot inte fått svar på är det som min interpellation de facto handlar om. Min interpellation består av åtta textstycken. I det första stycket nämner jag precis samma procentsatser och samma fakta som ministern lyfter i sitt svar. I de övriga sju styckena lyfter jag den rådande situationen med mäns rädsla för att arbeta inom förskolan på grund av den så kallade pedofildebatten. Men det nämns inte i ministerns svar alls, trots att det är det som min interpellation egentligen handlar om.

Fru talman! Jag avser därför upprepa delar av den text jag skrev i min ursprungliga interpellation:

Till utbildningsminister Anna Ekström. Flera män som intervjuats av olika forskare och reportrar beskriver baksidorna med att vara man i förskolan. Det jobbigaste som männen lyfter fram är att förhålla sig till att bli betraktad som en presumtiv pedofil och att behöva hantera den rädsla, ilska och risk som det för med sig. I mitten av 1990-talet svepte en våg av polis-anmälningar in mot anställda män i förskolan. Tonläget var så högt att det till och med ifrågasattes ifall män borde få arbeta i förskolan över huvud taget.

Resultatet blev att andelen män i förskolan sjönk från 3,1 procent i början av 1990-talet till som lägst 1,9 procent 1998. Sedan dess har andelen män åter kommit upp till samma nivå som tidigare, det vill säga cirka 4 procent. Men rädslan för pedofili i förskolan har dock hela tiden funnits där och har då och då flammats upp i debatten.

Männen i Skolverkets studier säger att de försöker att inte låta sig påverkas av pedofildebatten när det gäller relationen till barnen på deras arbetsplatser, men flera av männen förklarar att oron sätter sig i bakhuvudet. Rapporterna berättar hur många av männen bygger upp ett säkerhetstänk kring hur de ska agera mot barn, föräldrar och kollegor för att undvika

misstankar. En del män undviker att ha barnen i knät, att delta i barnmassage eller att ligga intill något barn vid vilan. De vill ha dörrar öppna när de ska hjälpa ett barn på toaletten eller byta blöja.

En del män nekar i perioder till att utföra olika arbetsuppgifter om de tror att det kan misstolkas. Om en anmälan uppmärksammas i medierna skapar det ytterligare rädsla. Vissa män uttrycker oro över att en anmälan från en förälder, som kan vara ogrundad, riskerar att slå sönder hela deras yrkesliv och privatliv i en handvändning. För även om anmälningarna läggs ned är det svårt att rentvå sig från misstankarna. De nedlagda anmälningarna väcker sällan medialt intresse. Däremot lever hatet ofta sitt eget liv när anmälda män får sin identitet röjd på öppna forum på internet.

Där slutar texten i min interpellation. Det var med anledning av detta som jag ställde frågan till utbildningsministern, och det är lite svårt för mig att förstå hur man kunde missa att det var det som var interpellationens egentliga frågeställning.

Fru talman! Min reviderade fråga till utbildningsministern blir: Vilka konkreta åtgärder avser ministern att vidta för att säkerställa att specifikt män ska våga arbeta inom förskolan utan att behöva oroa sig för att ses som presumtiva pedofiler?

Anf. 119 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S):

Fru talman! Tack för uppläsningen ur interpellationen, Michael Rubbestad! Ett gott råd till ledamoten är att om man vill att särskilda frågor ska besvaras är det klokt att skriva frågorna på det sättet redan i interpellationen.

Jag var väldigt intresserad när jag lyssnade på uppläsningen. Jag kan ha fel, men jag skulle tro att många av sifferuppgifterna är hämtade ur en utredning som jag gjorde när Lena Hallengren faktiskt var förskoleminister. Jag tyckte också att jag kände igen en hel del från skolverksrapporten som sannolikt också är framtagen under min tid som chef för Skolverket.

Det här är frågor som jag har arbetat mycket länge med, och jag är fullt medveten om de avsevärda problem som pedofilrykten innebär för män som arbetar i förskolan. Jag är också väldigt medveten om hur viktigt det är att vi i samhället står upp bakom manliga förskollärare och män som arbetar i förskolan. Att de utsätts för misstankar bara på grund av sitt kön är inte acceptabelt.

Samtidigt vet vi att det är viktigt att många män arbetar i och känner sig välkomna i förskolan. Jag kan ange ett stort antal argument för varför det är så. Ett har Michael Rubbestad nog själv bidragit med: Ju fler män som arbetar i förskolan, desto mindre blir de män som arbetar där utsatta och nästan sedda som exotiska inslag i verksamheten.

I själva verket, fru talman, är en av erfarenheterna som finns av ett aktivt arbete för att främja att det blir fler män i förskolan att det är viktigt att se till att männen inte lämnas ensamma, alltså att man inte så att säga portionerar ut en man per förskola. Det är faktiskt en erfarenhet som männen i förskolan delar med den kvinnorörelse som jag bekänner mig till: Det är klokt att på arbetsplatserna se till att ha ett sammanhang där man arbetar och inte lämnas helt ensam och som en annorlunda varelse.

I mina många samtal med manliga förskollärare och manliga barnskötare lyfter de hela tiden fram en sak: De vill inte ses som annorlunda. De vill inte ses som speciella, exotiska personer som finns där som represen-

tanter för det manliga könet. De vill, fru talman, ses som professionella yrkesmänniskor som utför ett arbete. Därav tycker jag att mitt svar faktiskt fortfarande fungerar. De åtgärder vi kan vidta för att säkerställa att män söker sig till förskolan är åtgärder som handlar om att lyfta fram män som professionella yrkesutövare och inte som representanter för ett manssläkte.

Jag vill tacka Michael Rubbestad för att han lyfter de här viktiga frågorna. Men jag håller fast vid att det som sägs i mitt svar är relevant. Vi behöver se till att männen i förskolan ses som professionella yrkesutövare och inte som bara män.

Anf. 120 MICHAEL RUBBESTAD (SD):

Fru talman! Bortsett från att jag kanske inte håller med om att de åtgärder som lyfts fram är tillräckliga var detta ändå tre minuter som Anna Ekström ägnade åt att lyfta fram sin syn på det hela – och vi är helt överens. Det gläder mig verkligen att vi ser på den här situationen på exakt samma sätt. Vi har exakt samma syn på att män inte ska ses som något exotiskt och på vikten av män i förskolan. Jag vill vara tydlig med att det gläder mig att vi har precis samma inställning här.

Nyligen debatterade riksdagen det betänkande som kom att heta *Vissa insatser för ökad lärarkompetens*. I det betänkandet fanns förslaget om att utdrag ur belastningsregistret framgent endast ska visas upp i samband med en intervju i stället för att lämnas in och arkiveras. Ett konkret och tydligt underlag i arkivet byts ut mot en kryssruta om att det man sett var klanderfritt. Som kontrast till detta kan nämnas att familjehem ofta behöver lämna in årliga utdrag från belastningsregistret i oöppnade kuvert för att det ska kunna säkerställas att ingen manipulation har förekommit.

Vi kan ta några hypotetiska exempel.

En person befinner sig på en intervju, och mottagaren tittar som hastigast på registerutdraget och gör ett kryss i rutan men har inte noggrant kontrollerat och missar kanske något som stod där. Eftersom underlaget inte arkiveras saknas helt möjligheten att titta noggrannare i efterhand och göra en senare kontroll. Det är mänskligt att fela – sådant kan hända.

Ett annat exempel är den lilla kommunen där alla känner alla och personen som söker jobb säger att han har glömt sitt utdrag. Mottagaren, som av en händelse känner denna person sedan innan, sätter ett kryss i rutan trots allt, eftersom han är bekant och pålitlig.

Detta kommer såklart inte att ske i någon större utsträckning, men av alla de tusentals intervjuer som görs räcker det med att en enda person slinker igenom det här systemet. Om ett enda barn far illa på grund av bristande kontroller är det såklart ett barn för mycket. Jag är övertygad om att vi är överens om det. Om ett eller flera barn drabbas krossar det deras liv. Men det kommer även att få konsekvensen att pedofildebatten och debatten om män i förskolan ges nytt liv, och det kommer att drabba *alla* män, som återigen kommer att ses som presumtiva pedofiler.

Frågor kommer att ställas, och man kan inte längre svara att ett klanderfritt utdrag finns arkiverat, utan det finns bara ett kryss i ett protokoll från en tjänsteman som kanske inte ens är anställd i kommunen längre när frågan kommer upp.

Faktum är att frågan redan har börjat lyftas. På öppna forum på internet har män som arbetar i förskolan redan vittnat om att frågor och kommentarer har kommit, exempelvis: Ja, Anders, tur att du anställdes innan de här

nya reglerna om att man inte behöver lämna utdrag kommer på plats – dig har vi ju i alla fall koll på! Kommentaren följdes av ett obekvämt skratt.

Fru talman! Hur tror vi att Anders egentligen mår när han får den frågan? Och hur tror vi att hans framtida kollega mår när han anställs om ett par år och inte behöver lämna utdrag och kommentarerna från vårdnadshavarna börja komma? Vilka säkerhetsåtgärder ska han behöva vidta för att säkerställa att ingen ska misstänka just honom?

Sverigedemokraterna anser i likhet med Skolverket att ett inlämnat registerutdrag är av mycket stor vikt för skolans säkerhetsarbete och att barnperspektivet väger absolut tyngst i den här frågan.

Ingen kan bortse från den mänskliga faktorn och att den öppnar upp för fusk och personliga bedömningar i en fråga som kan få helt avgörande betydelse för det enskilda barnets väl och ve. Det måste naturligtvis finnas en väldokumenterad historik för uppföljning om någon oegentlighet uppstår och för att minimera den misstänksamhet som redan finns mot den manliga personalen.

Tyvärr vann förslaget riksdagens bifall, och jag är rädd att det kan leda till att andelen manlig personal i förskolan kommer att rasa från 4 procent till kanske 0 procent.

Anf. 121 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S):

Fru talman! Den lag som riksdagen röstade igenom och som Michael Rubbestad hänvisar till innebar att vi ökade kraven på att visa upp registerutdrag inför anställningar. Vi såg till att de kraven också gäller gymnasieskolan och gymnasiesärskolan. Det är krav som inte funnits tidigare. Vi såg också till att det blev ett enhetligt och administrativt enkelt sätt att sköta det.

Jag har mycket svårt att se att den stora, avgörande skillnaden när det gäller att kunna upptäcka sådant som inte bör förekomma i mäns bakgrund inför en anställning i en förskola skulle vara om handlingen i fråga visas upp och gås igenom eller visas upp och arkiveras. Den skillnaden har inte den avgörande betydelse som Michael Rubbestad här påstår.

Fru talman! Jag kan konstatera att den enda som här i riksdagens talarstol talar om att den här ordningen skulle innebära större risk för att vi anställer folk med pedofilbakgrund i våra förskolor är Michael Rubbestad själv.

Anf. 122 MICHAEL RUBBESTAD (SD):

Fru talman! Jag kan konstatera att jag och statsrådet inte riktigt är överens i frågan. Jag vill också nämna att min kollega Jörgen Grubb lyfte fram exakt samma argumentation. Det var han som debatterade just det betänkandet.

Jag anser nog inte att man ökar kontrollerna. Jag kan däremot gå med på att man breddar dem. Men man ökar dem inte. Man går snarare åt andra hållet.

Vi har varit inne på det; barn behöver både manliga och kvinnliga förebilder i sina liv. Vi som lagstiftare och landets högsta beslutande organ behöver därför göra vad vi kan för att både möjliggöra och underlätta för att fler män ska söka sig till förskolans värld, utan att behöva vara rädda.

De åtgärder som jag har noterat från regeringens sida syftar till att öka andelen personer som söker sig till förskolan generellt, men jag saknar helt

jämställdhetsperspektivet i regeringens arbete. Trots att fördelningen är 4 procent män och 96 procent kvinnor gör man inte särskilt mycket för att aktivt öka andelen män.

Jag kan inte låta bli att ställa den lite hypotetiska frågan om den här så kallat feministiska regeringen och utbildningsministern hade ansett att problemet var större om det hade varit 96 procent män och 4 procent kvinnor i förskolan. Regeringen tar i med hårdhandskarna och pratar om kvoter så fort andelen män är större inom många andra områden. Var är de tongångarna nu när könsfördelningen är avsevärt sämre i förskolan än inom vården eller bolagsstyrelser?

Statistiken, Skolverket och männen själva är mycket tydliga. Det handlar om den så kallade pedofildebatten. Jag hoppas såklart att det här är sista gången som frågan ens behöver debatteras i den här kammaren och att regeringen och utbildningsministern tar frågan på allvar och kommer att verka aktivt för att öka andelen män i förskolan, det vill säga stävja den så kallade pedofildebatten på ett sådant vis att manlig personal i förskolan ska vara en absolut självklarhet.

Anf. 123 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S):

Fru talman! Jag är den första som vill stävja debatten om att män ska utmålans som pedofiler, och jag hoppas därmed slippa se uttalanden på Sverigedemokraternas Facebooksida av typen: Pedofiler ska inte få jobba med barn. Det är ett uttalande som gjordes i samband med det lagstiftningsarbete som vi alldeles nyss diskuterade.

Fru talman! Jag vill också påminna om att Sverigedemokraterna aktivt driver att Jämställdhetsmyndigheten ska läggas ned. Det är en myndighet som har stor betydelse för att vi i vår verksamhet och lagstiftning ska säkerställa att vi har ett arbete som genomsyras av riktig jämställdhet och ett genusperspektiv. Det skulle i det här fallet ge stora fördelar i arbetet med att säkerställa att vi har fler män som arbetar i förskolan.

Fru talman! En förbättrad jämställdhet i skolan och förskolan skulle antagligen innebära att flickor framöver skulle ha större möjligheter att göra karriär. Men det skulle också innebära att män och pojkar skulle ha större möjligheter att fritt välja yrke efter sina egna intressen och inte efter förutbestämda könsroller. Med ett klassiskt genusperspektiv ökar vi alltså förutsättningarna att öka andelen män inom förskolan och andra verksamheter.

Fru talman! Vägen framåt är, precis som vi uppenbarligen har varit överens om här i riksdagens två talarstolar, att se män som arbetar i förskolan som professionella yrkesutövare som förtjänar samhällets respekt.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 23 Svar på interpellation 2020/21:858 om skärpta krav på pedagogisk omsorg

Anf. 124 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S):

Fru talman! Roger Haddad har frågat mig om regeringen avser att presentera en proposition för att skärpa kraven för pedagogisk omsorg och i

så fall när. Roger Haddad har även frågat mig vilka verktyg som kan förväntas att jag och regeringen ger kommunerna för att kunna förhindra att förskolor och pedagogisk omsorg drivs av personer med koppling till extremism. Roger Haddad har också frågat mig hur jag och regeringen ska agera för att helt förhindra att såväl förskolor som pedagogisk omsorg ny-etableras med konfessionell inriktning.

Alla barn i pedagogisk omsorg och förskola ska erbjudas en trygg och god verksamhet fri från radikaliserings och extremism.

Som Roger Haddad nämner har regeringen gett en särskild utredare i uppdrag att bland annat lämna förslag för att stärka kvaliteten i pedagogisk omsorg. Utredningen tillsattes bland annat mot bakgrund av att det uppmärksammats behov av att stärka tillsynen av enskilda huvudmän. Utredningen redovisade sitt uppdrag den 11 juni 2020. Utredningen föreslår i betänkandet *Stärkt kvalitet och likvärdighet i fritidshem och pedagogisk omsorg* (SOU 2020:34) bland annat ökade krav vad gäller lämpligheten på den som är huvudman för pedagogisk omsorg och att kommuner ska ha tillsyn över att kraven uppfylls. Betänkandet har remitterats, och förslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Det är viktigt att hindra oseriösa och olämpliga aktörer att bedriva verksamhet inom pedagogisk omsorg. De förslag som läggs fram på området behöver därför ge kommuner rätt förutsättningar att agera skarpt om det till exempel uppmärksammas att den som bedriver verksamheten är olämplig eller om barn riskerar att fara illa av andra anledningar.

Regeringen tillsatte 2018 en utredning som har haft i uppdrag att bland annat analysera regelverket för konfessionella inslag i skolväsendet. Utredningen redovisade sitt uppdrag den 8 januari 2020. Utöver etableringsstopp för grund- och gymnasieskolor med konfessionell inriktning lämnade utredningen bland annat förslag som omfattar förskolan samt skärpt ägar- och ledningsprövning mot särskilda demokrativillkor. Betänkandet har remitterats, och förslagen bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Anf. 125 ROGER HADDAD (L):

Fru talman! Tack, utbildningsministern, för svaret på min interpellation! Jag ställde den egentligen för tre månader sedan, men på grund av det politiska läget har debatten fått vänta.

Liberalerna har under många år uppmärksammat problemet med radikaliserings, extremism och inhemsk extremism i både utsatta områden och stadsdelarna. Det gäller särskilt hur det har påverkat de pedagogiska verksamheterna. Vi kan nämna situationen i Örebro, situationen i Gävle och inte minst den väldigt oroande situationen i Göteborgsområdet. Där har det förekommit att olämpliga personer har haft koppling till radikaliserings i både skolor och förskolor. Man har utnyttjat varenda paragraf och varena regel för att på olika sätt hanka sig fram och fortsätta sin verksamhet. Vi menar att det helt strider mot skollagen, svenska värderingar, demokrati, jämställdhet och allas lika värde.

Därför är vi angelägna om att få stopp på inte bara de skolorna och förskolorna. Vi har också upptäckt att dagbarnvårdare eller pedagogisk omsorg har gått lite under radarn när det gäller skärpning av regelverket, fru talman. Om man har en uppfattning om radikaliserings, vill hjärntvätta barn och inte bidra till integration utan hålla barnen, pojkarna och flick-

orna, i sin egen lilla bubbla och påverka dem i sin ideologiska eller religiösa inriktning letar man i många fall efter möjligheterna att fortsätta driva de här verksamheterna.

Det är därför vi har valt att lyfta upp frågan. Det kom nämligen ett förslag från en utredning för ett år sedan. Men när man tittar i direktiven till Utredningen om fritidshem och pedagogisk omsorg, fru talman, ser man att det huvudsakligen skulle handla om ekonomi och kvalitet generellt sett, men det fanns också ett stort fokus på fritidshem och inte så mycket på pedagogisk omsorg utifrån sådana problem som vi har lyft upp.

Det är tre år sedan utredningen tillsattes. Det har gått ett år sedan utredaren överlämnade förslagen till utbildningsministern, och snart har det gått ett år sedan remissrundan där man kunde reagera på förslagen. Vi i Liberalerna menar att de inte direkt svarar på de problem som vi tar upp. Regeringen har dock aviserat att det ska komma en proposition, och vi är förstas väldigt angelägna om att det kommer ett förslag till riksdagen som vi sedan kan fatta beslut om.

Jag noterar också att statsrådet för fyra månader sedan lämnade ett skriftligt svar till en annan ledamot som löd ungefär som det svar jag fick i dag, nämligen att frågan bereds. Nu har det nästan hunnit gå fyra månader, och det sägs fortfarande att det bereds. Vi är såklart intresserade om det har hänt något på Utbildningsdepartementet i den här viktiga frågan.

Det är inte bara vi i riksdagen som är angelägna, utan verksamheterna, Göteborgs kommun och förvaltningschefen där är också oerhört frustrerade över att inte kunna ingripa och agera skarpt och direkt när det uppdragas att det finns olämpliga personer i de viktiga verksamheterna, oavsett om det gäller förskolor eller dagbarnvårdare, som denna debatt främst handlar om.

Anf. 126 MICHAEL RUBBESTAD (SD):

Fru talman! Jag vill skicka ett stort tack till Roger Haddad och Liberalerna för en väldigt viktig interpellation om en fråga som verkligen behöver lyftas upp.

Det finns pedagogisk omsorg som är konfessionell och som snarare bidrar till att öka klyftorna och ytterligare avskärma barn från att komma i kontakt med det svenska samhället, och det är ett problem. Det är precis det som lyfts upp här. Det finns pedagogisk omsorg som av andra skäl inte håller måttet och som inte fungerar alls utifrån aspekten att vara skolförberedande. Det är såklart också ett problem.

Men ska pedagogisk omsorg med kraftiga brister verkligen leda till att all den pedagogiska verksamhet som fungerar bra också går i graven? Ska inga nya verksamheter få starta? Det är vad som förslås i utredningarna. Ska alla de barn som kanske inte trivs i större grupper i en förskola – nästan 2 procent av alla barn i åldern ett till fem år – behöva stryka på foten för att enstaka individer som bedriver pedagogisk omsorg inte kan sköta sig? Jag menar att det finns andra lösningar för att komma runt detta.

Jag vill därför bara hoppa in här med en fråga eftersom det nu har gått några månader och det har hunnit beredas:

Avser ministern att lägga fram en proposition där all nyetablering av pedagogisk omsorg stoppas?

Anf. 127 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S):

Fru talman! Pedagogisk omsorg har, säger Roger Haddad, lite flugit under radarn. Inte för mig. Jag bedrev under min tid som chef för Skolverket ett arbete där vi gick igenom omsorgsformen pedagogisk omsorg. Jag gjorde det med alldeles egna erfarenheter av att ha vuxit upp i ett hem där min mamma var dagbarnvårdare. Jag vet hur bra ett fungerande familjedaghem kan vara. Jag vet också hur viktigt det är att familjedaghemmet fungerar väl.

De barn som kommer till en dagbarnvårdare kommer inte till en bygd som är uppförd för att användas för just förskoleverksamhet eller barnomsorg, utan de kommer till ett hem. Inom det hemmets fyra väggar måste barnen kunna känna sig trygga.

De undersökningar som har kommit från Skolverket och till viss del även från Skolinspektionen visar, fru talman, att de flesta barn i pedagogisk omsorg erbjuds en god verksamhet där de ges den omsorg och den trygghet som ett barn ska ha. Men de visar också med förfärande tydlighet att det finns verksamheter som inte lever upp till de krav vi ska ställa på hur barn ska växa upp i Sverige. Jag ser väldigt allvarligt på det, och det var ett viktigt skäl till att den utredning som Roger Haddad nämner tillsattes.

Utredningen lades på regeringens bord för drygt ett år sedan. Roger Haddad får tro på mitt ord när jag säger att vi har arbetat mycket hårt under den här tiden. Under en tid av pandemi har vi varit tvungna att göra väldigt tuffa prioriteringar på departementet, men just detta arbete har pågått hela tiden. Jag hoppas att jag inom kort kommer att kunna lämna de besked som efterfrågas i dag. Men var så säker, Roger Haddad! Jag har för avsikt att lägga fram förslag för att förhindra oseriösa och olämpliga aktörer att bedriva verksamhet inom pedagogisk omsorg. Jag har också för avsikt att lägga fram förslag för att skärpa kontrollen av förskolor med konfessionell inriktning.

Anf. 128 ROGER HADDAD (L):

Fru talman! Om det nu är så att pedagogisk omsorg inte har gått under radarn hade jag i alla fall förväntat mig att den socialdemokratiska regeringen skulle ha ingripit mycket tidigare och skarpare. Regeringen har ändå suttit i sju år, och detta politikområde har varit känt för regeringen och har utretts och diskuterats i åtminstone tre år. Ändå står vi här, fru talman, och konstaterar att ytterligare en förskola får fortsätta trots att den har en koppling till radikal våldsbejakande islamistisk extremism.

Nu talar vi om pedagogisk omsorg, det vill säga dagbarnvårdare. Det handlar om centrala grundläggande välfärdsverksamheter som kan fortsätta trots att problemen har varit kända under ett antal år, och det är oerhört provocerande. Det blir ännu mer provocerande när man hör kommunpolitiker, förvaltningar, förskolechefer och chefer för pedagogisk omsorg som går ut lokalt och vädjar till staten att ge dem de verktyg som de behöver för att dels granska dem som leder dessa verksamheter, dels granska dagbarnvårdare över huvud taget.

Det var detta jag syftade på, fru talman, när jag hävdade att pedagogisk omsorg, till skillnad från grundskolor, gymnasieskolor och till och med förskolor, regleras på ett helt annat sätt i skollagen. Det står i utredningen om pedagogisk omsorg att pedagogisk omsorg inte regleras på samma sätt.

Man kan inte heller ställa krav på samma sätt när det gäller denna viktiga verksamhet.

Det handlar visserligen inte om så många barn totalt sett, men det är viktigt för de barn som går i pedagogisk omsorg. Jag tycker inte att vi ska införa ett generellt etableringsstopp, utan jag tycker att vi ska ha kvar dem som fungerar, har bra kvalitet och som följer Skolverkets allmänna rekommendationer där förskolans läroplan är vägledande. Men när det gäller de extrema verksamheter där personer bara finns där för att antingen komma åt resurser eller få resurser för att finansiera radikaliserings- och våldsbejakande extremism kan vi inte bara månad efter månad säga att någonting kommer, att vi jobbar på det eller att det bereds.

Jag tror att det är hög tid, fru talman, att ingripa för att få stopp på dessa verksamheter. När det gäller utredningen noterar jag att den är lite skarpare när det gäller kommunala dagbarnvårdsverksamheter, men när det gäller enskilda sådana kommer det även i fortsättningen att vara tillåtet med konfessionella inslag. Där finns fortfarande en skillnad, till och med i det utredningsunderlag som har gått till regeringen.

Jag är angelägen om att utbildningsministern ger ett tydligt besked även när det gäller de enskilda dagbarnvårdarna, som det här senaste är ett exempel på. Det exempel som uppmärksammades i Göteborgsområdet i april handlar ju om en enskild dagbarnvårdsverksamhet. Vi i Liberalerna menar därför att det inte räcker att säga att de kommande reglerna bara ska träffa de kommunala dagbarnvårdarna och pedagogiska verksamheterna, utan det måste gälla all pedagogisk verksamhet. Vi måste ta ansvar för hela den pedagogiska verksamheten, och vi måste agera på ett sätt så att alla barn, oavsett om de går i en kommunal eller en enskild verksamhet, får ett bättre skydd i skollagstiftningen.

Anf. 129 MICHAEL RUBBESTAD (SD):

Fru talman! Jag konstaterar först att jag inte fick något svar på min fråga. Kanske kommer det nu, eller så betyder det helt enkelt att regeringen avser att lägga fram ett förslag om att all nyetablering ska förbjudas. Jag kan också konstatera att Liberalerna inte vill se ett sådant förbud, och det gläder mig.

Statistiken visar som sagt att det är under 2 procent av alla barn som är placerade inom den pedagogiska omsorgen. Det borde väl innebära, mellan tummen och pekfingeret, kanske 10 000 barn hos cirka 2 000 utövare.

Vore det då inte bättre att både komma åt den pedagogiska omsorg som inte fungerar och förhindra personer med koppling till extremism, vilket Roger Haddad efterfrågar i sin interpellation, genom att i stället skärpa kontrollerna och låta Skolinspektionen överta ansvaret för att granska all pedagogisk omsorg, oavsett huvudman?

Man skulle kanske öka antalet oanmälda kontroller och omgående stänga den verksamhet som inte bedöms hålla tillräcklig kvalitet och statuera ett exempel.

Rimligtvis borde målet vara att ha en väl fungerande pedagogisk omsorg som uppfyller målen när det gäller att vara pedagogisk och skolförberedande och att samtidigt säkerställa att inga olämpliga aktörer tillåts bedriva verksamhet.

Jag förutsätter att det inte är regeringens mål att det ska vara obligatoriskt för alla barn att gå i förskola, oavsett om det passar dem eller inte,

och att de aktörer som bedriver pedagogisk omsorg i förlängningen ska göras arbetslösa.

Utgångspunkten ska alltid vara barnets bästa, och alla barn är som sagt inte redo att vid exempelvis ett års ålder möta omvärlden i en större barngrupp med begränsad uppmärksamhet.

Sverigedemokraterna föreslår att det inte ska vara tillåtet med konfessionell inriktning vid nyetablering av pedagogisk omsorg, att Skolverket ska överta all kontroll av den pedagogiska omsorgen och att nationella riktlinjer ska tas fram för den pedagogiska omsorgen för att säkerställa likvärdighet och för att oseriösa utövare ska hindras från att bedriva verksamhet.

Detta är något som både Socialdemokraterna och Liberalerna röstade nej till när vi senast lade fram det förslaget. Men det kommer upp nu igen, så ni får en ny chans att bifalla det. Vill ni inte bifalla förslag från Sverigedemokraterna får ni gärna lägga fram ett eget. Då kommer vi att ställa oss bakom det.

Anf. 130 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S):

Fru talman! Jag vill bara påminna Roger Haddad, som ställer frågor om hur vi ska se på förskolor och pedagogisk omsorg som nyetableras med konfessionell inriktning, om att i tilläggsdirektiv till Utredningen om konfessionella inslag i skolväsendet gavs utredningen i uppdrag att bland annat lämna sådana författningsförslag som behövs för att ett etableringsstopp för fristående skolor med konfessionell inriktning skulle kunna införas.

Det tilläggsdirektivet togs fram, som Roger Haddad vet, efter en överenskommelse mellan regeringen, Centerpartiet och Roger Haddads eget parti Liberalerna.

Att lämna förslag om etableringsstopp för förskolor och pedagogisk omsorg med konfessionell inriktning var inte en del av utredningens uppdrag. Däremot lämnar utredningen ett antal andra förslag som omfattar förskolan, till exempel att en enskild som ansöker om att bli godkänd som huvudman för förskola ska ange om verksamheten ska ha en konfessionell inriktning.

Jag skulle verkligen välkomna fortsatta samtal med till exempel Centerpartiet och Liberalerna för att hitta ytterligare åtgärder som kan hindra att oseriösa och olämpliga aktörer bedriver förskola och, för den delen, fru talman, pedagogisk omsorg.

Jag kan också konstatera att Roger Haddad är besviken över att förslagen inte har lagts på riksdagens bord ännu. Ja, man kan alltid önska att det skulle gå fortare att ta fram förslag. Men detta är en verksamhet som finns i hela vårt land och som har stor betydelse, och vi ska ha den omsorg om lagstiftningsprocessen som verksamheten förtjänar.

Jag är för min del, fru talman, stolt över att tillhöra den regering som tar fram förslag om tydliga och tuffa regler för hur vi ska kunna förhindra oseriösa och olämpliga aktörer att bedriva verksamhet inom pedagogisk omsorg.

Till sist, fru talman, vill jag bara som en kommentar till Michael Rubbestads slutanförande säga: Jag har här i kammaren klart och tydligt sagt att jag har för avsikt att lägga fram förslag för att förhindra oseriösa och olämpliga aktörer. Jag har inte sagt vare sig bu eller bä på frågan om hur

regeringen kommer att behandla det förslag som utredningen tog fram om ett totalt stopp för nya verksamheter. Och att jag inte har sagt något om det kan inte tolkas som vare sig det ena eller det andra, utan där gäller det som jag har sagt – att beredning pågår i Regeringskansliet. Vi får alla avvakta vad den beredningen slutar i.

Prot. 2020/21:157

9 september

Svar på
interpellationer

Anf. 131 ROGER HADDAD (L):

Fru talman! Det var bra att Liberalerna, så länge vi hade ett samarbete under våren och tidigare år, bidrog till att frågan om etableringsstopp för konfessionella skolor ingick i en statlig utredning. Det fanns nämligen inte med i de ursprungliga S-MP-direktiven.

Men när det gäller den delen av lagstiftningsarbetet och utredningsarbetet pratar vi, fru talman, åtminstone om tre, fyra, fem, sex år fram i tiden. Parallellt verkar extremisterna, de radikala islamisterna, och försöker ta sig in i grundskolor, i förskolor och nu senast också i pedagogisk omsorg och hos dagbarnvårdare.

Det som då ligger närmast till hands är att skärpa Skolinspektionens mandat, som vi har förordat, när det gäller förskoleverksamhet och pedagogisk omsorg. Det räcker inte att, som man gör i det här förslaget, säga: Ja, den kommunala pedagogiska omsorgen ska vara icke-konfessionell, men i den enskilda får det fortsatt förekomma konfessionella inslag. Det tycker jag är en brist i denna utredning.

Fru talman! Det andra som jag vill skicka med till regeringen är att kommunerna omgående behöver mandat, regler, för att direkt kunna ingripa när de upptäcker denna typ av verksamhet. Även här har jag sett en brist i betänkandet. Det ska krävas ett slags trappa.

Fru talman! Det är väldigt mycket fokus på det ekonomiska, den ekonomiska styrningen. Hela tiden refererar man till att man ska kunna ingripa om någon missköter ekonomin. Men om man bor tillsammans med en terrorist och är dagbarnvårdare borde det självklart vara skäl för till exempel en kommun, Göteborg eller någon annan, att direkt sätta punkt för verksamheten. Det hoppas jag, fru talman, att regeringen tar med sig.

Anf. 132 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S):

Fru talman! Jag ska börja med att påminna Roger Haddad om en sak som Roger Haddad är väl medveten om, nämligen att förbud mot religiösa friskolor är ett tydligt socialdemokratiskt vallöfte och en tydlig socialdemokratisk politik. Här lyckades vi inom ramen för januariavtalet hitta en väg framåt, som både jag och Roger Haddad har varit väldigt nöjda med under de år som januariavtalet gällde.

Fru talman! Om jag har räknat rätt var det här sista gången som Roger Haddad i egenskap av utbildningspolitisk talesperson för Liberalerna ställde frågor till mig i interpellationens form. Jag vill ta tillfället i akt och tacka för ett väldigt gott samarbete. Det har varit ett sant nöje, fru talman, både att samarbeta med Roger Haddad och att kritiseras mycket hårt av Roger Haddad. Jag har stora erfarenheter av båda och kan intyga att Roger Haddad utför båda dessa uppgifter med samma omsorg och samma skicklighet. Tack för ett gott samarbete, Roger Haddad!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 24 Svar på interpellationerna 2020/21:863 och 865 om de gymnasiala idrottsutbildningarna

Anf. 133 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S):

Fru talman! Alexandra Anstrell har frågat mig om jag anser att Sveriges Kommuner och Regioners remissvar är av vikt inför kommande proposition om idrottsutbildningar och om jag avser att ta svaret i beaktande i den fortsatta processen. Hon har även frågat mig om jag har för avsikt att skapa dialog med elever som i dag går eller nyligen har gått på en nationellt godkänd idrottsutbildning (NIU) eller haft idrott som individuellt val (LIU) för att ta del av deras erfarenheter och åsikter inför kommande proposition. Vidare har hon frågat mig om jag tror att en neddragning av antalet platser för elever som vill elitsatsa på sin sport och kombinera det med studier kommer att vara gynnsam för elevernas betygsresultat och, om inte, hur jag avser att agera för att säkerställa goda resultat hos eleverna.

Alexandra Anstrell har även frågat kultur- och demokratiministern och ministern med ansvar för idrottsfrågorna, Amanda Lind, om hon ser ett värde i att ungdomar kan kombinera gymnasiestudier med elitidrott och om hon avser att vidta några åtgärder utifrån sina slutsatser. Hon har även frågat ministern om hon ser några risker för Idrottsverige vid eventuella nedläggningar av gymnasiala idrottsutbildningar och hur hon i så fall kommer att verka för att minimera riskerna. Arbetet inom regeringen är så fördelat att det är jag som ska svara även på den interpellationen.

Jag vill börja med att tacka Alexandra Anstrell för möjligheten att i Sveriges riksdag åter debattera den viktiga frågan om gymnasiala idrottsutbildningar. Jag ser ett självklart värde i att ungdomar kan kombinera gymnasiestudier med elitidrott. Interpellanten har valt att rubricera den ena interpellationen ”Nedläggning av idrottsutbildningar”, och därför behöver jag också inledningsvis klargöra att det inte är aktuellt från regeringens sida.

I Utbildningsdepartementets promemoria *Idrottsutbildningar i gymnasie- och gymnasiesärskolan* (U2020/04134) föreslås att riksidrottsgymnasierna och de nationellt godkända idrottsutbildningarna ska ersättas av en typ av gymnasie- eller gymnasiesärskoleutbildning med specialidrott och att den ska vara riksrekryterande. I ett svar på en tidigare fråga från Alexandra Anstrell (fråga 2020/21:3252) framförde jag att en överväldigande majoritet av de remissinstanser som lämnat synpunkter på promemorian är övergripande positiva till förslaget och att en sådan ordning kan förbättra förutsättningarna för alla elever som behöver kombinera sin elitidrottssatsning med en gymnasial utbildning att göra det på samma villkor. Ett oenigt Sveriges Kommuner och Regioner avstyrker förvisso förslaget. Det är alltid en självklarhet för mig och regeringen att behandla remissinstansers synpunkter i de propositioner som lämnas till riksdagen.

Beträffande elevperspektivet har både Sveriges Elevkårer och Elevernas Riksförbund, tidigare Sveriges elevråd – Svea, beretts möjlighet att lämna synpunkter på den nämnda promemorian. Elevernas Riksförbund avstod från att svara på remissen, men Sveriges Elevkårer tillstyrker förslaget om att ersätta nuvarande idrottsutbildningar med en typ av gymnasial idrottsutbildning med specialidrott och anger att det är viktigt att kursplanerna för idrott och hälsa ses över samtidigt så att elever som inte gör en elitidrottssatsning även i fortsättningen kan få mer idrott kopplad till sin

utbildning än vad som normalt ges inom en gymnasial utbildning. Förslagen i promemorian överensstämmer med elevernas synpunkter.

Utbildningsdepartementet föreslår vidare i promemorian att 75 miljoner kronor ska tillföras Riksidrottsförbundet, utöver de 43 miljoner kronor som i dag fördelas till riksidrottsgymnasier. Förslagen innebär att statsbidrag ska lämnas till samtliga huvudmän för utbildningar med specialidrott. I dag lämnas inga statsbidrag för nationellt godkända idrottsutbildningar.

Dessutom lämnas det förslag om att skolhuvudmännen ska kunna anordna lokala alternativ till utbildningar med specialidrott, där elever får möjlighet att kombinera sina gymnasiala studier med idrott. Det motsvarar i princip det interpellanten benämner LIU, men jämfört med LIU innebär förslaget förbättrade möjligheter för eleven att satsa på sin idrott.

Förslagen, som syftar till bättre möjligheter för eleverna att utvecklas såväl idrottsligt som kunskapsmässigt, bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Anf. 134 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Jag tackar utbildningsministern för svaret.

Jag har skrivit två interpellationer i denna viktiga fråga om att unga ska kunna kombinera sina gymnasiestudier med sin elitidrott. Den ena var vinklad utifrån ett skolperspektiv, som också var ställd till utbildningsministern – som står här i dag. Den andra var vinklad utifrån ett idrottsperspektiv, och den var naturligtvis ställd till ansvarig minister för idrottsfrågor.

Det är tråkigt att idrottsministern inte är villig att ta den debatten eftersom jag tänker att det är viktigt för hela Idrottssverige att man kan kombinera sina gymnasiestudier med elitidrott. Det är högst beklagligt. Men jag är glad att utbildningsministern är här i dag, och jag värdesätter att utbildningsministern uppskattar debatten – som hon sa inledningsvis.

I dag har alltså många elever möjligheten att kombinera utövandet av sin elitidrott med gymnasiestudier. Det handlar om alltifrån enskilda idrotter till lagsporter. Det kan exempelvis vara brottning, segling, ridning eller fotboll.

I en utredning tillsatt av regeringen har det lagts fram ett förslag om att Sveriges gymnasiala idrottsutbildningar ska minskas ned i omfattning. Men det är väl ändå viktigt att kalla en spade för en spade. Om förslaget blir verklighet skulle antalet platser minska från 10 000 till 5 000. Det innebär en stor inskränkning i elevers möjlighet att välja en idrottsutbildning.

Vi vet att idrott ger bättre inlärningsförmåga. Många slutar sin utbildning med bra betyg i både sin idrott och sina studier. Det finns också ett värde i att investera i elitidrott eftersom internationella framgångar, till exempel dem i OS i Tokyo, inspirerar nya generationer och bidrar till en aktiv befolkning. Om regeringen kommer att lägga ned de regionala möjligheterna kommer troligen flertalet ungdomar inte att fortsätta med sitt idrottsutövande. Jag tror att det skulle vara katastrofalt för både individen och Idrottssverige.

Fru talman! Ministern nämnde i sitt svar att det inte handlar om några nedläggningar. Men då undrar jag hur ministern menar. Om man ska gå från ungefär 10 000 platser till 5 000 platser – vad kallar ministern detta? Även om eleverna ska få kombinera sin idrott med gymnasiestudier på det

sätt som ministern beskriver är det ganska stor skillnad på elitidrott och idrott. Det är också stor skillnad på att gå på NIU eller RIG jämfört med att ”bara” ha specialidrott kopplat till sina gymnasiestudier. På många NIU som jag har besökt finns mycket kringsaker så att eleverna på ett bra sätt kan utöva sin elitidrott.

Utredningen som regeringen har initierat lyfter fram att det finns kvalitetsproblem på något eller några NIU i dag. Men om man ska komma till rätta med kvalitetsproblem måste kontroll- och kvalitetsuppföljning och riktlinjer bli tydligare. Det ska inte vara fråga om att straffa åtminstone hälften av eleverna. Det verkar ologiskt.

Det är av den anledningen jag har ställt ett par av mina frågor, som jag inte har fått något riktigt svar på men som jag gärna ställer igen: Tror ministern att en neddragning av antalet platser för elever som vill elitsatsa på sin sport och kombinera det med studier kommer att vara gynnsamt för elevernas betygsresultat? Om inte, hur avser hon att agera för att säkerställa goda resultat hos eleverna?

Anf. 135 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S):

Fru talman! Jag vill inledningsvis påminna om att hela syftet – nästan hela första meningen i Alexandra Anstrells anförande – med den ordning som finns är att det ska vara möjligt att kombinera en gymnasieutbildning med en elitsatsning. Det är vad det handlar om. Det är mot bakgrund av att det har uppdragats en hel del problem med den ordning som råder, inte minst påpekanden från Riksidrottsförbundet, som vi har tillsatt den utredning som Alexandra Anstrell nu diskuterar.

Tanken är inte att de reglerade idrottsutbildningarna ska vara allmänna, utan tanken har hela tiden varit att de ska vara till just för elitsatsande ungdomar. Det behöver bli tydligare vilka utbildningarna är avsedda för. Det är därför som förslaget har lagts fram att en ny idrottsutbildning ska tas fram med mer tydliga och enhetliga regler.

Jag vill också påminna om att mer statlig finansiering föreslås till den nya utbildningen än vad som går till riksidrottsgymnasierna i dag. Det innebär alltså att antalet utbildningar som får statsbidrag skulle kunna öka med det förslag som har varit ute på remiss. Som bekant lämnas i dag inga statsbidrag till det som vi kallar NIU.

Hur många platser det kan bli fråga om inom en ny utbildning är inte fastlagt. Det är enligt förslaget en fråga för Skolverket med hjälp av Riksidrottsförbundet och specialidrottsförbunden att avgöra. Som jag också nämnde vill regeringen med de direktiv som gavs till den departements-interna utredning som gjordes samtidigt också värna om alla idrottsintresserade ungdomar. Det är därför som förslaget har kommit att deras möjligheter att få idrotta inom ramen för en vanlig gymnasial utbildning också ska stärkas.

Fru talman! Jag har gjort mitt bästa för att svara på de frågor som Alexandra Anstrell tyckte att hon inte fått svar på i mitt interpellationssvar. Med det vill jag också säga att den som går igenom hela utredningen, som har varit ute på remiss, och också tar del av remissvaren tydligt ser att det finns ett starkt stöd för de förslag som läggs fram i utredningen och som lite kontrasterar mot den mörka och svarta bild som Alexandra Anstrell gett av utredningens förslag.

Anf. 136 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

Fru talman! Jag tackar utbildningsministern för det utvecklade svaret.

I det svar som ministern gav initialt framkom det att det handlade om att kombinera sina gymnasiala studier med idrott. Nu säger ministern att idrott är lika med elitidrott. Sedan säger hon att vi ska värna alla ungdomars möjlighet till idrottande. Jag förstår inte riktigt hur ministern menar med att man ska kombinera sin idrott, eller elitidrott, med studier. Om man läser på gymnasienivå och har idrott som specialämne innebär det enbart att man har möjlighet att utöva sin idrott, inte att det är någon form av elitidrottsutövning som stöds av den lokala skolan. Eller? Jag vet faktiskt inte hur ministern menar i det här fallet, fru talman.

Jag tänker på den totalt avsatta potten. Om man ska lyckas höja nivån på NIU i dag, som har blivit kritiserad till att bli kvaliteten på RIG, innebär det en halvering av antalet platser. Det skulle vara oerhört olyckligt.

Jag har i dag på morgonen hjälpt 16-åriga Jasmin med en skoluppgift. Den handlade om att skicka ut regeringsförslag, promemorior och utredningsförslag på remiss. Varför gör man det, och hur länge har man gjort det? Har man gjort annorlunda tidigare? Jag försökte förklara att det åtminstone vad jag vet sedan 1974 står skrivet i regeringsformen att regeringsärenden måste bli allsidigt belysta.

Den här utredningen har varit på remiss. Jag har vid tidigare tillfälle ställt en skriftlig fråga till ministern i ämnet och fick till svar att remissinstanser uttalar sig positivt om förslaget om nedläggning av riksidrotts-gymnasier och nationellt godkända idrottsutbildningar. Det har också ministern sagt i sitt svar här.

Men när Sveriges Kommuner och Regioner, det vill säga Sveriges 290 kommuner och alla regioner, har avstyrkt förslaget ställer jag mig lite undrande till att ministern tar så lätt på det. Även om de skulle vara oeniga finns det ju en majoritet för förslaget. De skriver att ”SKR avstyrker förslaget som en konsekvens av det ovan anförda om att problemen med dagens ordning inte är så omfattande att det motiverar stora förändringar jämfört med idag”.

Även Svenska Fäktförbundet är kritiska i sitt remissvar. De lyfter just att det är högst osäkert om de ungdomar som ska behöva flytta hemifrån, byta tränare och träningsmiljö och kanske förlora sitt sociala umgänge kommer att ha seriösa elitambitioner som vuxna. Även Svenska Skidförbundet lyfter en liknande farhåga.

Jag undrar om dessa remissvar inte betyder något för utbildningsministern och regeringen.

Jag har också frågat ministern om hon har för avsikt att skapa dialog med elever som i dag går eller nyligen har gått på ett NIU eller LIU för att ta del av deras erfarenheter och åsikter inför kommande proposition. Det vore ju fiffigt att fråga dem som håller på med det här, som detta gäller. Då får jag till svar att ministern har fått svar av Svea, men det var inte det jag frågade. Men jag kanske helt enkelt ska tolka ministerns svar som ett nej, att regeringen inte har för avsikt att fråga dem det faktiskt gäller. Jag tycker att det är tråkigt.

Idrott leder till bättre inlärningsförmåga, och många slutar som sagt sin utbildning med bra betyg och meriter i sin idrott. Då vore det ju bättre om fler, inte färre, kunde kombinera sin elitidrott med sin skolgång. Det ger både bättre folkhälsa och bra skolresultat.

Moderaterna vill verkligen se en tydlighet i regelverket med idrottsutbildningarna. Men som förslaget ser ut nu, med att halvera antalet platser, säger vi nej.

Anf. 137 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S):

Fru talman! Jag är inte riktigt säker på att jag hängde med i resonemangen om den skillnad som Alexandra Anstrell ser mellan att ha en möjlighet till elitsatsning och en möjlighet att utveckla ämnet idrott och hälsa och att se till att det ämnet kan vara en realitet för samtliga elever som vill ägna sig åt det, även utan att vara elitsatsande.

Med risk för att jag kan ha missförstått Alexandra Anstrells inlägg vill jag verkligen markera att det för mig inte finns någon motsättning i att se till att det finns en klok elitsatsning som går att kombinera med gymnasiestudier och som gör det möjligt för ungdomar som vill satsa på en elitkarriär inom sin idrott att samtidigt gå i gymnasiet. Jag ser absolut ingen motsättning mellan att arrangera och se till att det finns goda sådana möjligheter och samtidigt tillgodose att det finns rika möjligheter för alla ungdomar att utöva idrott, även om den idrotten inte utövas på elitnivå, fru talman.

Jag noterar också att Alexandra Anstrell tycker att ett remissvar från Sveriges Kommuner och Regioner ska väga väldigt tungt. Ja, det väger tungt också för mig, fru talman. Men jag ska som ansvarigt statsråd självklart ta hänsyn också till övriga remissvar. Jag är precis som Alexandra Anstrell medveten om att en del specialidrottsförbund har andra åsikter än Riksidrottsförbundet har, vilket Alexandra Anstrell lyfter upp här. Så är säkert också fallet inom ramen för SKR:s vida och breda verksamhet.

Alexandra Anstrell väljer också att tolka mitt svar som att jag inte kommer att prata med ungdomar som går på de här idrottsutbildningarna. Jag kan lugna Alexandra Anstrell genom att berätta att jag redan har gjort det vid besök på idrottsgymnasier, till exempel idrottsgymnasiet i den fantastiska jämtländska kommun, som jag nu pinsamt nog glömt namnet på, som jag besökte och som av en slump styrs av socialdemokrater och centerpartister. Jag kommer i natt att vakna klockan 3 och komma på namnet. Det var inte i Åre. Jag tror att det var i Järpen. Kan det ha varit det? Jag återkommer till det, och jag ber hemskt mycket om ursäkt för det här debaclet i talarstolen.

På den gymnasieskolan hade jag i alla fall ett intressant samtal med både lärare och elever. Jag fick där, precis som ofta när jag är ute på skolor, möta skilda åsikter mellan eleverna. Det fanns de som tyckte att förslaget var bra och de som tyckte att förslaget var dåligt.

Jag kommer att fortsätta ställa frågor till både lärare och elever när jag är ute och träffar dem. Men, fru talman, jag kommer också att fästa stort avseende vid de svar som kommer in i form av remissvar från de organisationer som organiserar våra gymnasieungdomar, och det är framför allt Sveriges elevkårer. De har naturligtvis medlemskårer också vid dessa skolor.

Anf. 138 ALEXANDRA ANSTRELL (M):

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

Jag håller med om att det vore bra om fler kunde få ha mer idrott i samband med sina studier, faktiskt oavsett hur gammal man är. Att fler

behöver röra på sig mer och att vi behöver få en bättre folkhälsa är tydligt. Siffrorna visar att vi går åt ett helt annat håll.

Om en av anledningarna till att regeringen vill halvera antalet idrottsplatser på gymnasiet i Sverige är att kvaliteten inte håller är det inte rimligt att man ska ha färre platser. Jag vidhåller att det måste vara bättre att styra upp regelverk och tillsyn och ställa krav i stället för att göra en sådan här förändring. Jag tror mycket på just tydlighet i regelverken och vad man förväntar sig. Det ska vara lätt att förstå och se vad det är för skillnad mellan att gå på ett idrottsgymnasium med elitsatsning jämfört med att bara läsa specialidrott.

Om vi skulle få färre platser för elever som kan kombinera sin elitidrott med gymnasiestudier innebär det större selektion och högre stress bland ungdomar i ganska tidig ålder. Att leta idrottstalanger måste få ta sin tid. Alla utvecklas i lite olika takt, en del tidigt, en del lite senare. Alla kanske inte kan glänsa i tidig ålder, utan det tar lite längre tid eller blir lite senare. Vill ministern verkligen öka den stressen och selektionen för ungdomarna i dag? Jag trodde att ni var för ökad folkhälsa, inte emot.

Anf. 139 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S):

Fru talman! Tack, Alexandra Anstrell, för en intressant debatt!

Regeringens ambition är att säkerställa att vi har en gymnasieskola som är för alla. I den gymnasieskolan ska det också finnas goda möjligheter för elever som vill elitsatsa på en idrott att kombinera elitsatsningen med gymnasiestudier.

Vi har identifierat problem med dagens ordning. Vi har sett till att de problemen har utretts ordentligt. Vi har skickat ut utredningen på remiss. Ett arbete pågår nu i Regeringskansliet för att se hur vi ska gå vidare med de förslag som har varit ute på remiss.

Jag får tacka Alexandra Anstrell för frågorna och interpellationsdebatten med en försäkran om att regeringen tar frågan på stort allvar och kommer att verka för att det ska gå att kombinera en elitsatsning på en idrott med gymnasiestudier. Men regeringens ambition är också att inte bara elitsatsande ungdomar utan alla ungdomar ska ha tillgång till idrottsaktiviteter i kombination med sin gymnasieutbildning på ett sätt som är ändamålsenligt och tillgängligt för alla.

Tack, Alexandra Anstrell, för en angelägen debatt! Och förlåt, Republiken Jämtland, för att jag glömde bort namnet på kommunen!

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 25 Svar på interpellationerna 2020/21:870 och 876 om skyddet av det rullande kulturarvet

Anf. 140 Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP):

Fru talman! Jan Ericson har ställt tre frågor till mig angående skyddet av det rullande kulturarvet. Marléne Lund Kopparklint har ställt två frågor till mig i samma ämne.

Jag besvarar frågorna samlat utifrån mitt ansvarsområde som kulturminister.

Prot. 2020/21:157

9 september

Svar på

interpellationer

För regeringen är det viktigt att vi har ett levande kulturarv och kulturliv i hela landet. Det rörliga kulturarvet ligger många varmt om hjärtat, både för sin betydelse i framväxten av det moderna samhället och för sin estetik och nostalgi. Jag vill understryka att det är av stor betydelse att det rörliga kulturarvet bevaras, används och utvecklas.

Fru talman! Den folkrörelse som har vuxit fram kring det rörliga kulturarvet samlar människor över hela landet och bidrar till en betydelsefull och aktiv fritid.

För att det rörliga kulturarvet ska kunna användas och utvecklas krävs inte bara goda möjligheter till fysiskt bevarande utan också att de historiska transportmedlen även fortsatt kan framföras. Detta samtidigt som äldre teknik så långt som möjligt bibehålls, vilket i sin tur kräver särskilda kunskaper om hur tekniken kan anpassas till nutida förhållanden och en förståelse för detta kulturarvs värden hos berörda myndigheter.

I syfte att främja bevarandet av det rörliga kulturarvet gav regeringen Riksantikvarieämbetet i uppdrag att under 2020 och 2021, i samverkan med bland annat Statens maritima och transporthistoriska museer samt det civila samhällets organisationer, verka för ökad kunskap och kunskaps-spridning om historiska transportmedel. Vidare beslutade regeringen att Riksantikvarieämbetet under 2020 och 2021 kan lämna bidrag om högst 1 miljon kronor per år till insatser som syftar till att stärka bevarandet av historiska transportmedel.

Regeringen ser fortsatt frågan om bevarandet av det rörliga kulturarvet som angelägen, inte minst mot bakgrund av det utbredda engagemang som finns i det civila samhället för denna del av vårt gemensamma kulturarv.

Anf. 141 JAN ERICSON (M):

Fru talman! Tack, statsrådet, för svaret!

Det som vi kallar för det rullande kulturarvet, alltså gamla motorfordon men även äldre fartyg, tåg och flygplan, är en hobby och ett intresse som sysselsätter åtskilliga hundratusentals människor i vårt land.

Vissa lägger tusentals timmar i sina garage, medan andra bara kör omkring i sina fordon eller visar upp dem på träffar och utställningar. Vissa lever yrkesmässigt på att renovera och serva äldre fordon. Ytterligare andra är inte själva aktiva entusiaster men besöker gärna bilträffar eller tar en tur med ett museitåg eller en gammal ångbåt av nostalgiska skäl.

Många ungdomar runt om i vårt avlånga land har renovering av fordon som intresse. Det kan vara alltifrån att bygga epatraktorer till att renovera stora amerikanare. Ungdomar som lägger sin fritid i garaget drar inte runt på stan och ställer till med problem. Bil- och motorintresset ger i stället en social samvaro och utvecklar en stor kunskap som kan leda fram mot ett viktigt yrke. Och samhället har allt att vinna på att ge unga människor en meningsfull fritid, vilket även kulturministern ju nämner i sitt svar.

Fru talman! Riksdagens fordonshistoriska nätverk har under många år fått rapporter om problem för det rullande kulturarvet, problem som oftast uppstår till följd av att lagar och regler för vanliga fordon inte är tillämpliga på veteranfordon. Myndigheters bristande engagemang och kunskap om veteranfordon gör det ännu svårare för landets entusiaster.

Det senaste exemplet i raden rör det uppmärksammade ärendet om import av veteranfordon från utlandet, där ansvariga myndigheter beslagtagit importerade veteranbilar som skulle renoveras i Sverige. De som importerat fordonen har fått beskedet att dessa värdefulla bilar ska klassas som miljöfarligt avfall och måste destrueras. Dessutom anser myndigheten att importörerna bör bestraffas för att de importerat miljöavfall utan tillstånd.

Jag besökte själv en av de drabbade företagen för några veckor senare och tog del av fakta i ärendet. Myndighetsbeslutet är under rättslig prövning, men helt uppenbart är att något har gått väldigt fel. De aktuella fordonen är utförda ur USA med alla nödvändiga och omfattande juridiska bilhandlingar, transportdokumenten är tydliga med att de avser bilar, det finns tydliga handelskamarintyg rörande fordonen och bilarna förs in i Sverige som veteranfordon.

Enligt gällande EU-regler undantas veteranfordon från vanliga regler för fordonsimport. I Sverige går gränsen för veteranfordon vid 30 år, och de aktuella bilarna är från 1950-talet.

Det verkar helt enkelt inte finnas något rimligt stöd för att en svensk myndighet plötsligt ska kunna klassa någons fordon som avfall. Trots detta driver länsstyrelsen frågan rättsligt mot små enskilda näringsidkare. Till följd av att det är en myndighet som är motpart täcker företagens företagsförsäkring heller inte kostnaderna för rättsprocessen.

De aktuella småföretagen har alltså köpt fordon för stora summor i USA. De har betalat mycket för transport och juridiska dokument och tvingas nu också att betala förvaringskostnaden hos tullen och rättsprocessen mot svenska myndigheter. Företagen känner sig helt uppgivna och har fått sin privatekonomi körd i botten. Så borde det inte få gå till ett rättssamhälle.

Fru talman! Jag är ändå glad att kulturministern så tydligt i sitt svar uttrycker sin syn på värdet av det rullande kulturarvet och uttalar att regeringen fortsatt ser bevarandet som angeläget. Det ger ju en bra utgångspunkt för denna debatt. Men detta uttalande från kulturministern förpliktar också. Det får inte bara stanna vid ord.

Jag vill därför avsluta denna första runda med två frågor till kulturministern: Delar ministern intresseorganisationernas problembild, det vill säga att dagens regelverk medför problem för dem som importerar, exporterar, renoverar eller brukar veteranfordon i Sverige? Om svaret är ja: Är ministern villig att gå intresseorganisationerna till mötes och ta initiativ till att inrätta en arbetsgrupp med företrädare för berörda myndigheter och företrädare för folkrörelsen bakom de historiska fordonen – en arbetsgrupp som kan identifiera de problem som finns och tillsammans försöka ta fram möjliga lösningar?

Anf. 142 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman! Tack, ministern, för svaret!

Sedan många år tillbaka har Sverige varit en betydande fordonsnation. Detta är viktigt att bevara om man ska ha möjlighet att utveckla det, precis som ministern säger i sitt svar.

Det rullande kulturarvet i form av entusiastfordon från olika tidsepoker, som engagerar tiotusentals svenskar, är en folkrörelse som bidrar positivt i vårt land. Rörelsen berikar människors liv och stärker besöksnäringen, vilket bidrar till fler jobb och ökad ekonomisk tillväxt.

Regler, avgifter och tillämpningar ska inte medföra att det ställs krav som försvårar eller omöjliggör arbetet med att bevara det rullande kulturarvet. Motorhobbyn är till glädje för människor och kommande generationer och ska uppmuntras i stället för att hotas.

Därför är det tragiskt när man får till sig hur Länsstyrelsen i Västra Götaland under sommaren beslutat att anse ett antal historiska importerade fordon som miljöfarligt avfall. Man hänvisar till Naturvårdsverkets vägledning, som utgår från ett EU-direktiv. Motorhistoriska Riksförbundet har redan tidigare, innan EU-direktivet blev lag 2007, kritiserat det bristande skyddet för fordon av historiskt värde.

Fru talman! I egenskap av både remissinstans och enligt vägledningens intygande av fordons historiska värde borde den här organisationens synpunkter ha tagits större i beaktande när man tog fram förslaget till den här lagen.

Fru talman! Under gårdagen var jag i värmländska Kil på en stor bilträff vid Café Freja. Kan fru talmannen gissa vad det stora samtalsämnet var? Jo, det var nyheten att man ska förbjuda diesel och bensin om bara några få år, vilket i sin tur är ett ofantligt hot mot det rullande kulturarvet. Vad har man tänkt att alla veteranbilsägare ska göra då? Jag skulle vilja ha svar på vad man tänker i regeringen, om man har tänkt öppna en ofantlig bilkyrkogård i samband med ett sådant förbud eller hur man har tänkt sig.

Jag menar, fru talman, att med dessa förslag och alla möjliga käppar i hjulen kan man ju fråga sig hur vanligt folk ska ha råd att ta sig fram i landsbygden i framtiden.

Fru talman! Ska vi återvända till oxkärror, häst och vagn, eller vad anser man att folk på landsbygden som äger de kulturhistoriska veteranfordonen ska göra?

Vi som bor på landsbygden har inte tillgång till t-bana runt hörnet eller ett stort utbud av kulturevenemang varje dag i veckan. Vi har inte de förmanerna. Vi åker flera mil för nöjen, för att kunna träffa likasinnade och få njuta av veteranbilar.

Fru talman! Regeringen säger att man vill uppmuntra det rullande kulturarvet, men vi ser bevis på politik som säger motsatsen.

Jag hoppas nu att jag i dag kan få löften från kulturministern, precis som i hennes svar, att man i stället för att försvåra hjälper rörelsen nu och i framtiden. Jag skulle också vilja ha svar på hur.

Anf. 143 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Jag har gett mig in i denna debatt för att jag har ett stort intresse av den motorhistoriska verksamheten. Jag har släktingar som lägger ned tusentals timmar på att renovera gamla fordon.

Det som nu har skett och som vi har diskuterat är ett enskilt ärende, och jag förstår mycket väl att statsrådet inte kan diskutera det. Men vi har ett systemfel. Det är godtycke som avgör om en bil är ett miljöfarligt avfall eller ett fordon.

Transportstyrelsen, som är vår myndighet som handskas med fordon, säger med skärpa att ett fordon är ett fordon tills det skrotas. Och ett fordon som är skrotat kan inte tas in i Sverige och sedan registreras.

De bilar som är aktuella i detta fall är inte skrotade. De har intyg. De kommer att betinga ett stort värde när de är renoverade. Det är klassiska bilar som det finns väldigt få av i dagsläget.

Det vore förödande om en myndighet av godtycke – det är det som vi pratar om – helt enkelt bara bestämmer sig för att det är miljöfarligt avfall. En bil som fortfarande är ett fordon och inte är skrotat kan aldrig falla in under begreppet miljöfarligt avfall. Här har vi alltså ett systemfel, där länsstyrelsen har en egen uppfattning i frågan.

I svaret som statsrådet har lämnat på interpellanternas frågor står det: ”Jag vill understryka att det är av stor betydelse att det rörliga kulturarvet bevaras, används och utvecklas.

Den folkrörelse som har vuxit fram kring det rörliga kulturarvet samlar människor över hela landet och bidrar till en betydelsefull och aktiv fritid.”

Men regeringens egen myndighet gör precis tvärtom. Det är det som blir så konstigt.

Man kan titta på hur många människor som är engagerade i motorhobbyn och lägger ned tusentals timmar i garaget för att renovera gamla värdefulla bilar. Det fostrar ungdomar till att bli plåtslagare, billackerare och bilelektriker. De kan renovera motorer. De blir sadelmakare och syr nya klädsalar till dessa bilar. Det är en otroligt viktig skola för ungdomar att kunna utveckla ett hantverk, ett hantverk som annars riskerar att gå till spillo.

Jag pratar mycket med dem som är engagerade inom motorhobbyn, och de är förtvivlade när läget är som det är. Det är ett godtycke när man sitter och fattar ett beslut genom att titta på ett fotografi. Man har inte ens varit och tittat på bilen. Man har inte kunskapen om vad denna bil faktiskt har för värde. För den som är oinvidd kan det se ut som en rosthög som står där. Men för dem som vet vad det handlar om är det ett värdefullt fordon som är värt att bevara.

Jag har en svåger som renoverar en veteranbil från 1965. Den låg nedplockad i lådor. Det gick nog inte att se vad det var, annat än på karossen. Efter tre års arbete i garaget är bilen i skick som ny. Man har gjort ny sätesinredning och lackerat hela fordonet. Det finns fortfarande nya delar att köpa från USA. Det gjorde man också. Motorn var däremot bortom räddning. Därför fick man söka efter en ny. Men det är ingen människa som i dag kan tro att den bil som står framför en har varit ett vrak som var nedplockat i lådor.

Där ser man vad duktiga människor med engagemang och driv kan åstadkomma. Fördärva inte det! Det är förödande för hela motorhobbyn i Sverige.

Anf. 144 Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP):

Fru talman! Jag tackar för inläggen och frågorna.

Jag vill börja med att säga att jag tycker att det är roligt att dessa frågor lyfts fram här i kammaren, inte minst för att både riksdagsledamöterna med sina inlägg och jag också kan understryka att detta verkligen är ett fenomen och ett kulturarv som i allra högsta grad lever, engagerar väldigt många och har en väldigt stor betydelse.

När jag själv var kulturnämnsordförande i Härnösand var en av de saker som jag fick förmånen att göra att sätta mig i just en sådan bil modell äldre och ta en cruisingrunda runt i Härnösand. Det var Calle Lundkvist som tog med mig på den. Han är också grundare av Härnösands Bilmuseum, som är Sveriges största bilmuseum och som sedan 2015 har dragit enorma mängder publik och intresserade till staden. Den kulturen är i högsta grad levande. Det tycker jag också visar på engagemanget när det gäller denna typ av fordon. Detta är inte en museal verksamhet. Detta handlar om människor som älskar sina fordon och som har renoverat dem. Det är en folkrörelse bakom, för att ta exemplet med museet uppe i Härnösand.

Jag minns själv när jag tog min egen far till detta museum och hur hans ögon började glittra och hur minnena stimulerades. Och jag vet att detta är något som engagerar både unga och gamla runt om i hela Sverige.

Fru talman! När regeringen tog fram kulturarvspropositionen var det någonting som vi tog vidare efter att den hade klubbats igenom i riksdagen – att särskilt titta på frågor som rör det rörliga kulturarvet. Finns det saker som vi kan göra för att på olika sätt säkerställa detta, eftersom vi vet att det är många olika typer av lagstiftningar och att det är många olika myndigheter som är inblandade och som inte bara ligger under Kulturdepartementet utan kanske framför allt myndigheter som ligger under andra departement?

Riksantikvarieämbetet tittade då på frågan utifrån lagstiftning och landade i att det kan vara svårt när det kommer till kulturmiljölagen att hitta hänsynsregler som får faktisk effekt när det kommer till andra myndigheters tillämpningar av föreskrifter och liknande. Det blir lite tekniskt, men jag vill beskriva att detta är någonting som Kulturdepartementet verkligen har tittat på. Det som man landade i då – det var före min tid – var att man behöver jobba med främjandearbetet, kunskapsspridningen och samarbetet mellan olika myndigheter och också med det civila samhället.

I regleringsbrevet för år 2020 gav regeringen därför ett uppdrag till Riksantikvarieämbetet att verka för ökad kunskap och kunskapsspridning. Jag nämnde det i mitt svar. Detta tycker jag är utomordentligt viktigt. Det syftar delvis till det som interpellanterna här lyfter fram, alltså hur vi kan få en större kunskap om detta fenomen och också om detaljer som gör det svårt att utöva verksamhet. Jag vet nämligen att det är näringsidkare och privatpersoner som investerar både mycket pengar och tid i dessa frågor.

Riksantikvarieämbetet ska redovisa sina insatser och sitt resultat av detta arbete till regeringen, till mig, den 30 november. Jag ser mycket fram emot denna rapport. Den kanske också kan ge inspel till kommande och vidare insatser.

Jag vill också återigen understryka det stöd som vi bestämde för 2020 och 2021 för att kunna ge det till olika aktörer som ägnar sig åt det rörliga kulturarvet för att stärka bevarandet av historiska transportmedel.

När det gäller det enskilda fallet är det precis som ni säger att jag inte kan gå in på det. Men jag vill säga att jag tycker att det är bra att det prövas, och jag tycker att det är viktigt att dessa frågor lyfts fram. Det finns ett undantag för veteranfordon. Det finns ett syfte med det, och det är naturligtvis att kunna värna denna verksamhet.

Anf. 145 JAN ERICSON (M):

Fru talman! Vi kunde ha haft en tydlig lagreglering som skyddar det rörliga kulturarvet.

Den 31 maj 2017 röstade en majoritet i riksdagen för ett tillkännagivande till regeringen, som kulturministern nämner, om att man skyndsamt skulle ta fram en lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet.

I regeringens regleringsbrev för 2018 gav man Riksantikvarieämbetet detta uppdrag. Och hösten 2018 kom Riksantikvarieämbetet med sitt förslag att en hänsynsregel skulle införas i kulturmiljölagen med syftet att myndigheter ska ta hänsyn till intresset av att bevara och använda historiska transportmedel. Rapporten går faktiskt på djupet i den komplexa situationen kring dessa transportmedel – möjligheten att bevara och bruka dem – i relation till moderna lagkrav som är rimliga inom miljö- och trafiksäkerhetsområdet och annat. Riksantikvarieämbetet föreslog att lagen skulle träda i kraft den 1 januari 2020.

I budgetpropositionen hösten 2020 återkommer dock regeringen i frågan och skriver att man bedömer att lagförslaget inte skulle utgöra ett ändamålsenligt skydd för det rörliga kulturarvet – men att man ändå inte avsåg att vidta ytterligare åtgärder för att ta fram lagstiftning till skydd för det rörliga kulturarvet. Regeringen skriver faktiskt rent ut att man inte avser att gå riksdagen till mötes, trots att man samtidigt skriver att man fortsatt ser frågan om bevarandet av det rörliga kulturarvet som angelägen.

Den enda konkreta åtgärden från regeringens sida var alltså att ge Riksantikvarieämbetet i uppdrag att verka för ökad kunskap och kunskaps-spridning om historiska transportmedel, och så lade man dit lite extra pengar.

Det är bara att konstatera att regeringens hantering av frågan blev en besvikelse för dessa organisationer och för dem som ägnar sig åt den här hobbyn – och att regeringen faktiskt, om vi ska spetsa till det lite, trotsade riksdagens väldigt tydliga uppdrag. Ingen lagstiftning togs fram till skydd för det rörliga kulturarvets speciella situation. Den ökade kunskaps-spridningen har uppenbarligen inte heller haft avsedd effekt, kan man tycka, med tanke på de ärenden som har lett fram till dagens debatt. Där verkar det verkliga som att regeringen inte har kunskap om den speciella situationen för dessa fordon.

Jag tycker som sagt att det är dags att gå från vackra ord om det rullande kulturarvets värde till konkret handling. För att det ska lyckas är det egentligen bara två saker vi måste vara överens om: Det ena är att vi delar problembilden, och det andra är att man ska försöka identifiera vilka problem som är specifika för dessa fordon men inte gäller för den stora fordonsflottan i övrigt.

Det var just därför jag ville väcka förslaget till kulturministern att gå alla dessa intresseorganisationer till mötes. De vill nämligen ha en arbetsgrupp tillsammans med myndigheterna där de kan sitta ned i lugn och ro, identifiera vilka problem som finns och försöka hitta lösningar som passar just de här specifika fordonen och som kan rymmas inom de undantag som lagen och EU:s regler medger. Det är väldigt svårt att få till detta om de här organisationerna själva ska ta initiativ till att träffa alla myndigheter och andra som man behöver träffa för att komma framåt.

Prot. 2020/21:157

9 september

Svar på

interpellationer

Det är också just därför jag närmast vädjar till kulturministern: Det måste komma ett initiativ uppifrån, och jag tror att kulturministern är helt rätt person att kalla till någon form av start för att dessa intressenter ska kunna träffas och försöka lösa de här problemen. Som Thomas Morell nämnde kan det inte vara upp till varje enskild handläggare att lite mer godtyckligt ta beslut i olika frågor, utan det måste finnas tydliga regler om att man ska göra undantag för och speciella bedömningar av de här historiska fordonen.

Anf. 146 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman! Kulturministern sa själv att det är bra att det som har hänt prövas och att det finns ett undantag för dessa fordon. Jag skulle vilja få säkerställt att det verkligen är så, för om det är så borde det som har skett inte ha skett.

Folkrörelsen med det rullande kulturarvet har under senare år stött på allt större problem, och jag har belyst några av dem – bland annat det som skedde vid Länsstyrelsen i Västra Götalands län i augusti. Då satte man stopp för import av flera bilar med hänvisning till att flera av dessa enligt en EU-förordning bör klassas som miljöfarligt avfall, det vill säga skrot. Förordningens syfte är att hindra länder att dumpa miljöfarliga och gamla bilar i fattiga delar av världen, vilket är rimligt och något som vi moderater har ställt oss bakom. Men de aktuella bilarna, som tillhör detta kulturarv, är inget dumpat miljöavfall; de är historiska bilar som genom arbetstimmar ska restaureras och få nytt liv.

Fru talman! Regeringen bör aktivt agera för att denna orimlighet ska upphöra. Det rullande kulturarvet bidrar positivt till vårt land – inte minst för våra ungdomar, vilket mina riksdagskollegor tidigare har påpekat. Det handlar om ungdomar som har ett genuint motorintresse och har detta som en hobby.

Rörelsen vittnar dock om fortsatta problem, inte bara kopplat till det jag har nämnt utan också kopplat till administrativa regler för tillståndsprövning gällande uppvisning av fordon vid evenemang som anordnas för allmänheten och användning av markområden. Det är också krångliga regler för registreringsskyltar, där originalform inte tillåts. Det gör att prakt- och originalkänslan inte bibehålls eftersom man får göra ingrepp för att skylten ska passa.

Fru talman! Här behöver man initiera ett arbete där man ser över helheten kopplat till de här olika tillstånden, för att underlätta och förenkla för olika motorevenemang och för att hela den här hobbyn ska överleva.

Sedan skulle jag vilja gå in på klimathotet. Det är på allvar. Sveriges fordonsflotta och industri ska ställas om till fossilfritt, och ny fossilfri teknik utvecklas i snabb takt. Undantag från detta ska dock finnas när det gäller det rullande kulturarvet.

I några svenska kommuner körs ånglok på smalspårig järnväg under sommarmånaderna, och folkrörelsen med entusiastfordon är motsvarande aktivitet fast på väg. Dessa historiska fordon är inte fossilfria och ska heller inte behöva leva upp till framtida krav på fossilfrihet – helt enkelt för att de bara körs i uppvisningssyfte under korta perioder. Deras påverkan på klimatet är helt försumbar, och det bör regeringen beakta i framtida regler för fossilfrihet inom den svenska fordonsflottan. Det är precis detta jag har pratat om.

Jag skulle vilja avsluta med att ställa en fråga. Den kommer från en Facebookgrupp som heter Stoppa hotet mot veteranbilarna och som har närmare 16 000 medlemmar. Jag antar att kulturministern känner till denna grupp. Jag har en fråga från en medlem i den gruppen, och jag kommer att ställa den nästa gång jag står i talarstolen.

Anf. 147 THOMAS MORELL (SD):

Fru talman! Tack för svaret, statsrådet!

Bilmuseet i Härnösand är en guldgruva och fantastiskt roligt; jag har varit där flera gånger och tittat på bilarna. Man får resa tillbaka i tiden. Lika fantastiskt är det att gå in på motorklubbar och i sådana kretsar och titta när äldre män i min ålder – jag betraktar mig faktiskt som äldre i dag – lär unga killar och tjejer att svetsa och knacka plåt och hur man renoverar motorer. Det samlar generationer att skapa någonting med händerna – att renovera någonting som byggdes för 50–60 år sedan, som har levt ett liv och blivit utslitet och som sedan ska återställas till det skick det var i tidigare.

En del av de här människorna är så nördiga att de inte accepterar en skruv med fel legering. De går och tittar på bilen och säger ”Det där är fel skruv, och det där reläet ska inte vara där” och så vidare. Det är en upplevelse att få vara bland dessa människor och se deras kunskap, som de gärna förmedlar.

Detta är dock på väg att fullständigt slås omkull därför att myndigheter tar godtyckliga beslut. Och jag säger att det är godtyckliga beslut, för jag har läst mejlkonversationen. Man följer inte förvaltningslagen för två öre. Jag har haft kontakt med Motorhistoriska Riksförbundet i dag, och de skriver: MHRF:s uppfattning är att Länsstyrelsen i Västra Götalands läns agerande är det enskilt största hotet någonsin mot fordonen, vår rörelse och vårt företagande. Det gäller alltså veteranfordon.

Detta bygger på att en enskild tjänsteman inte har koll på läget. Här måste regeringen gå in och se till att systemfelet försvinner. Jag säger inte att ni ska titta på det enskilda ärendet, kulturministern, men systemfelet måste bort.

Anf. 148 TREDJE VICE TALMANNEN:

Jag måste ändå påminna om att vi från riksdagens talarstolar inte får debattera på ett sätt som gör att det går att identifiera enskilda tjänstemän eller enskilda ärenden. Även om jag har lyssnat in debattens engagemang är det så reglerna i kammaren ser ut.

Anf. 149 Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP):

Fru talman! Jag kan börja med att kommentera Thomas Morells inlägg. Förutom att det sker en rättslig prövning i detta enskilda ärende har jag redan sagt att detta är den gång vi har när det blir den här typen av meningsskiljaktigheter i ett ärende. Det är bra att detta prövas.

Jag vill minnas att det också var uppe i interpellationen om Naturvårdsverkets vägledning, för detta har varit en viktig del i att hitta system och en tydlig vägledning för definitionsfrågan. Jag vet också att det har funnits en diskussion med koppling till Motorhistoriska Riksförbundet och förbundets möjlighet att komma med inspel till vägledningen. Eftersom det inte är min myndighet vill jag dock överlåta kommentarer om detta till

miljöminister Per Bolund. Jag vet att han har svarat på riksdagsfrågor om detta, och jag vet att han också är uppmärksam på den här situationen.

Jag vill också kommentera detta med den uppväxande generationen och glädjen i att stå i ett garage och lära sig att hantera den här typen av fordon. Jag har sett det med egna ögon; jag har haft motorengagerade ungdomar i min egen familj och har sett vilken enorm källa till kunskap det är. Saker man inte trodde att en tonårskille skulle göra händer faktiskt med detta engagemang kring en veteranbil, en epatraktor eller vad det nu är. Detta är naturligtvis av stort värde, inte minst när vi nu ser hur hantverkskicklighet är någonting som vi kommer att behöva. Det vet vi, för det handlar också om hållbarhet för framtiden.

Jag vill även kommentera Jan Ericsons frågor till mig som jag inte hann med i det förra inlägget.

En fråga gällde huruvida jag delar uppfattningen att detta är problem. Det är uppenbart så att detta enskilda fall har väckt mycket oro och osäkerhet. Det är därför jag återkommer till att det är bra att det prövas och att det är bra att det finns en dialog med koppling till ansvarig minister för Naturvårdsverket.

När det gäller frågan om huruvida jag ämnar ta initiativ till ett arbete blir det lite trixigt i och med att vi pratar om myndigheter som inte är på mitt område. Jag vill ändå återkomma till det som regeringen gjorde efter arbetet och uppdraget som Riksantikvarieämbetet fick och till hur vi tog frågan vidare.

Det är som jag själv sa i mitt förra inlägg och som Jan Ericson påpekade: Efter att vi tog del av Riksantikvarieämbetets rapport valde vi att inte gå vidare med den lagstiftningen. Riksantikvarieämbetet lyfte själva fram ett antal problem med den föreslagna bestämmelsen. Detta var problem som innebar att en sådan bestämmelse inte skulle ha konkret effekt även om vi skulle inrätta den. Det var skälet till att detta avskrevs – med riksdagens stöd, vill jag understryka.

Däremot är frågan inte död. Jag tycker att det är ett väldigt viktigt uppdrag som Riksantikvarieämbetet har fått. Jag ser fram emot uppföljningen – även uppföljningen när det gäller de särskilda medel som vi har betalat ut under två år.

Jag är definitivt öppen för att överväga om det finns ytterligare insatser vi kan behöva göra för att främja det rörliga kulturarvet. Det kan naturligtvis handla om lagstiftning, om man finner att det finns ett behov av att överväga sådan, men det handlar inte minst om främjandefrågor, dialog och kunskapslyft och om att försöka identifiera var det finns olika typer av utmaningar.

Jag ser fram emot denna uppföljning senare i höst.

Anf. 150 JAN ERICSON (M):

Fru talman! Jag vet att det är ganska många runt om i landet som följer vår debatt via riksdagens hemsida. Det här har väckt väldigt stort intresse, och jag tycker att den som tittar på detta ska ta till sig att ministern faktiskt är väldigt tydlig med att hon ser värdet i den här verksamheten. Jag hoppas verkligen innerligt att detta också står för hela regeringen.

Samtidigt går det inte att komma ifrån att problemen finns, och jag är inte riktigt överens med kulturministern om att det är främjande och sådant som är det viktigaste. Jag tror faktiskt att det absolut viktigaste i det här läget är att identifiera de problem som finns, att alla som jobbar med dessa frågor på olika myndigheter inser att veteranfordon är en speciell verksamhet som inte passar in i de vanliga regelverken och att alla tillsammans försöker att identifiera vilka av dessa problem som är värst och hur de ska hanteras.

Därför envisas jag lite med att jag tror att det skulle vara väldigt bra om man kunde samla aktörerna tillsammans med myndigheterna för att bena ut de här sakerna i lugn och ro. Vägen framåt går ofta genom samtal och genom att man ökar förståelsen. Det kan vara så att människor som har veteranfordon har svårt att förstå vilka regelverk som myndigheterna har att följa och, omvänt, att de som sitter på myndigheterna inte förstår verksamheten och verkligheten för dem som renoverar och importerar fordon. Jag tror att ökad förståelse skulle betyda väldigt mycket.

Även bränslefrågan, som Marlène Kopparklint tog upp, är någonting som oroar väldigt många. Oavsett hur vi hanterar bränslen för moderna fordon måste de gamla historiska fordonen kunna ha tillgång till bränslen som gör att de också kan fungera. Detta är också en viktig politisk fråga.

Jag anar ändå ett visst hopp om att kulturministern kanske kan tänkas agera ytterligare i frågan. Det kommer vi moderater också att göra. Jag tackar för debatten.

Anf. 151 MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M):

Fru talman! Jag skulle vilja börja med frågan från en medlem av Facebookgruppen Stoppa hotet mot veteranbilarna. Denna fråga tycker jag är oerhört relevant. Den handlar om hur viktig kulturministern ser att fordonshobbyn är för landet utanför storstadsregionerna sett ur såväl ett näringspolitiskt som ett socialt perspektiv samt om en möjlig väg till förstärkt integration för ungdomar i utanförskap.

Det här är en viktig fråga för Sverige och, inte minst, landsbygden. Att detta inte är ministerns myndigheter hindrar ju inte ministern från att initiera ett möte med intresseorganisationer i syfte att bevara det kulturintresse som finns och bidra till att utvecklingen fortsätter. Vi har flera intresseorganisationer, och jag kan gladeligen bidra med att lämna över uppgifter om dem som finns, om ni inte redan känner till dem. Detta är oerhört viktigt.

Ministern har nu ställt sig positiv till att bevara och utveckla det rullande kulturarvet. Nu är det upp till bevis. Nu gäller det att svara på de här frågorna, initiera möten med intresseorganisationer och delta i bilträffar som finns runt om i landet för att bilda sig en uppfattning om hur det ser ut. Jag bjuder gladeligen in kulturministern till Värmland och Kil till nästa träff.

Jag hoppas att vi tillsammans ska kunna bidra till att man inte sätter käppar i hjulen på grund av politik som kanske grundas på okunskap eller vad det nu kan handla om utan faktiskt bidrar till att bevara det rullande kulturarvet.

Anf. 152 Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP):

Fru talman! Jag kan börja med att rikta mig direkt till frågeställaren från Facebookgruppen som Marléne Lund Kopparklint nämnde och verkligen understryka att jag ser detta som en viktig del av vårt kulturarv – både det rent fysiska kulturarvet och det immateriella. Det handlar om kunskapen om vård och historia och om det engagemang detta väcker, inte minst hos väldigt många barn och unga och hos organisationer.

Jag har själv en politisk grund i Härnösand, som ju är en kommun med en väldigt levande bilkultur och cruisingkultur. Där är bilträffar en bärande del som också lockar folk från hela regionen. Det finns även ett bilmuseum som synliggör detta för en bredare allmänhet och sprider kunskapen.

Fru talman! Jag är absolut öppen för fortsatt dialog, och jag tycker att det vore väldigt trevligt att vid tillfälle besöka Värmland, bland annat i detta syfte. Men det handlar framför allt om att fortsätta arbetet och om att följa upp det uppdrag som vi har gett till Riksantikvarieämbetet. Det handlar också om de särskilda medel vi har gett till civilsamhället för att utveckla det rörliga kulturarvet och om att utvärdera och se om något ytterligare behöver göras.

Fru talman! Jag är väldigt mån om att den här delen av vårt kulturarv inte ska känna sig försummad på något sätt. Jag inser att det här är en del av vårt gemensamma kulturarv som många känner ett starkt intresse för och som också har betydelse för alltifrån besöksnäring till våra ungas engagemang och kunskap för framtiden.

Med detta vill jag tacka för en givande diskussion. Naturligtvis tar jag med mig denna debatt i mitt framtida arbete.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 26 Bordläggning och beslut om förlängd motionstid

Följande dokument anmäldes och bordlades:

Skrivelse

2020/21:218 Riksrevisionens rapport om administrationen i statliga myndigheter

Kammaren biföll talmannens förslag att motionstiden för ovanstående skrivelse skulle förlängas till och med *onsdagen den 29 september*.

§ 27 Anmälan om interpellation

Följande interpellation hade framställts:

den 8 september

2020/21:902 Kulturens och konstens frihet

av *Viktor Wärnick (M)*

till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 8 september

2020/21:3619 Sänkta krav i grundskolan

av Björn Söder (SD)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

2020/21:3620 Cementbristens effekter på bostadsbyggandet

av Carl-Oskar Bohlin (M)

till statsrådet Märta Stenevi (MP)

2020/21:3621 Den svenska integrationspolitiken

av Ludvig Aspling (SD)

till statsrådet Märta Stenevi (MP)

2020/21:3622 Ivos avgifter

av Lina Nordquist (L)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:3623 Avgifterna för ändringsansökningar

av Sofia Nilsson (C)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:3624 Färdtjänst för personer med nedsatt syn

av Bengt Eliasson (L)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:3625 Kompensation för uteblivna inkomster under pandemin

av Magnus Stuart (M)

till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

2020/21:3626 Fåröfärjans verksamhet

av Lars Thomsson (C)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:3627 Elbrist i kommunerna och dess effekter på jobb och företag

av Lars Hjalmered (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:3628 Sveriges konkurrenskraft i den digitala sektorn

av Lars Hjalmered (M)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:3629 Ökad förföljelse av bahaier i Iran

av Anders Österberg (S)

till utrikesminister Ann Linde (S)

§ 29 Anmälan om skriftliga svar på frågor

Skriftliga svar på följande frågor hade kommit in:

den 8 september

2020/21:3552 Importerad långtidsarbetslöshet

av Björn Söder (SD)

till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:3559 Pressekreterares kontakt med tidning efter granskning
av *Björn Söder* (SD)
till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:3565 Bredbandsstödet
av *Fredrik Christensson* (C)
till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:3548 Förutsättningar för mediers och den grävande journalistikens oberoende
av *Lars Beckman* (M)
till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

2020/21:3572 Miljöbilsdefinitionen
av *Betty Malmberg* (M)
till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:3564 Brister i kraftnätet
av *Elisabeth Björnsdotter Rahm* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:3562 Ökade nätavgifter
av *Lars Hjälmered* (M)
till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:3558 Myndighetsstruktur för folkhälsofrågor
av *Björn Söder* (SD)
till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:3566 Riksrevisionens kritik med anledning av upprustningen av armén
av *Björn Söder* (SD)
till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2020/21:3581 Myndighetsanställdas arbetssituation
av *Björn Söder* (SD)
till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:3546 Arbetsmiljön i skogen
av *Lars Beckman* (M)
till arbetsmarknadsminister Eva Nordmark (S)

2020/21:3571 Situationen inom djursjukvården
av *Betty Malmberg* (M)
till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:3569 Covidbevis för svenskar vaccinerade i Norge
av *Håkan Svenneling* (V)
till statsrådet Anna Hallberg (S)

2020/21:3556 Krigsutrustning till Sverige
av *Markus Wiechel* (SD)
till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:3580 Regeringens relation till medier
av *Angelika Bengtsson* (SD)
till kultur- och demokratiminister Amanda Lind (MP)

2020/21:3575 Ersättning från Justitiekanslern till livstidsdömd
av *Björn Söder* (SD)
till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:3547 Skatt på engångsartiklar
av *Niklas Wykman* (M)
till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:3561 Inrapporterade it-incidenter

av *Lars Hjälmered* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:3568 Energistadgefördraget

av *Jens Holm* (V)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:3577 Sveriges bistånd till Afghanistan

av *Björn Söder* (SD)

till statsrådet Per Olsson Fridh (MP)

2020/21:3579 Den förändrade Sverige bilden

av *Björn Söder* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:3557 Arbete framför bidrag

av *Markus Wiechel* (SD)

till statsrådet Ardalán Shekarabi (S)

2020/21:3549 Förutsättningarna för Sveriges kvarvarande järnvägsfärjor

av *Anders Hansson* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:3563 Teracom

av *Lars Hjälmered* (M)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:3578 Avfall och miljöbalken

av *Betty Malmberg* (M)

till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:3503 Smittspårning av flygresenärer

av *Johan Hultberg* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:3567 EU-systemet för smittspårning

av *Markus Wiechel* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:3506 Kontroll av pensioner

av *Katarina Brännström* (M)

till statsrådet Ardalán Shekarabi (S)

2020/21:3509 Bärförmåga i byggnader

av *Ola Johansson* (C)

till statsrådet Märta Stenevi (MP)

2020/21:3512 Vaccination av minderåriga

av *Ann-Christine From Utterstedt* (SD)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:3508 Lantmäteriets handläggningstider

av *Ola Johansson* (C)

till statsrådet Märta Stenevi (MP)

2020/21:3505 Självförsörjning hos utlandsfödda

av *Katarina Brännström* (M)

till statsrådet Märta Stenevi (MP)

2020/21:3511 Negativa effekter vid ett förändrat MKB-direktiv

av *John Widegren* (M)

till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:3510 Rovdjurstrycket i Gävleborg

av *Lars Beckman* (M)

till näringsminister Ibrahim Baylan (S)

2020/21:3513 Den årliga tidsomställningen

av *Ann-Christine From Utterstedt* (SD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:3550 Skuldregister

av *Angelica Lundberg* (SD)

till statsrådet Åsa Lindhagen (MP)

2020/21:3555 Resursbrister vid NFC

av *Björn Söder* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:3544 Utbyggnad av vägar i stället för sänkt hastighet

av *Magnus Jacobsson* (KD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:3518 Den svenska äganderätten

av *Dennis Dioukarev* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:3545 Trafiksäkerhet vid stora statliga investeringar

av *Magnus Jacobsson* (KD)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:3437 Afghanska tolkar

av *Björn Söder* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:3456 Eupols polission i Afghanistan

av *Maria Nilsson* (L)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:3507 Försvarsmaktens ansvar för PFAS-utsläpp

av *Hans Wallmark* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2020/21:3501 Förbättrad information om Prep

av *Robert Hannah* (L)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:3515 Marknaden för fusk tjänster riktade till högskolestuderande

av *Pia Nilsson* (S)

till statsrådet Matilda Ernkrans (S)

2020/21:3516 Klankriget i Hjällbo

av *Dennis Dioukarev* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:3517 Tryggheten i Göteborg

av *Dennis Dioukarev* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:3514 Implementering av klimatstyrande vägavgifter för godstrafik i Sverige

av *Jens Holm* (V)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:3554 Leverans av ubåtar till försvaret

av *Björn Söder* (SD)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2020/21:3553 Sveriges deltagande i FN:s rasismkonferens

av *Björn Söder* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:3519 Stopp för vindkraftsbygge

av *Björn Söder* (SD)

till statsrådet Märta Stenevi (MP)

2020/21:3523 Effekten av farmakologisk behandling av sexualförbrytare

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:3536 Kriminalvårdens farmakologiska behandlingsmetod för dömda pedofiler

av *Marléne Lund Kopparklint* (M)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:3528 Känsliga personuppgifter i kinesisk ägo

av *Markus Wiechel* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:3530 Säkerhetsprövning av evakuerade

av *Markus Wiechel* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:3533 Utbetalning av solcellsstödet

av *Rickard Nordin* (C)

till finansminister Magdalena Andersson (S)

2020/21:3570 Utbetalning av solcellsstöd

av *Betty Malmberg* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:3539 Utreseförbudets funktion

av *Mikael Eskilander* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:3551 Utförelse av flickor från Sverige

av *Björn Söder* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

§ 30 Kammaren åtskildes kl. 19.29.

Sammanträdet leddes

av andre vice talmannen från dess början till och med § 11 anf. 37 (delvis),

av tredje vice talmannen därefter till och med § 16 anf. 77 (delvis),

av andre vice talmannen därefter till och med § 22 anf. 121 (delvis) och

av tredje vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

LENA LINDBÄCK

/Olof Pilo

125

Innehållsförteckning

§ 1 Avsägelse	1
§ 2 Anmälan om ersättare	1
§ 3 Anmälan om kompletteringsval	1
§ 4 Anmälan om fördröjt svar på interpellation	2
§ 5 Ärenden för hänvisning till utskott	2
§ 6 Svar på interpellation 2020/21:861 om framförhållningen hos Migrationsverket	2
Anf. 1 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	2
Anf. 2 ANN-SOFIE ALM (M)	3
Anf. 3 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	4
Anf. 4 ANN-SOFIE ALM (M)	5
Anf. 5 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	6
Anf. 6 ANN-SOFIE ALM (M)	7
Anf. 7 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	7
§ 7 Svar på interpellation 2020/21:862 om fastställande av identitet	8
Anf. 8 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	8
Anf. 9 ANN-SOFIE ALM (M)	9
Anf. 10 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	9
Anf. 11 ANN-SOFIE ALM (M)	11
Anf. 12 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	12
Anf. 13 ANN-SOFIE ALM (M)	13
Anf. 14 Justitie- och migrationsminister MORGAN JOHANSSON (S).....	13
§ 8 Svar på interpellation 2020/21:834 om förutsättningar för skärgården att leva året om	14
Anf. 15 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	14
Anf. 16 KERSTIN LUNDGREN (C).....	15
Anf. 17 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	16
Anf. 18 KERSTIN LUNDGREN (C).....	17
Anf. 19 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	17
Anf. 20 KERSTIN LUNDGREN (C).....	18
Anf. 21 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	18
§ 9 Svar på interpellation 2020/21:877 om regeringens klimatkrav vid coronastöd till flyget	19
Anf. 22 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	19
Anf. 23 JENS HOLM (V)	19
Anf. 24 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	20
Anf. 25 JENS HOLM (V)	21
Anf. 26 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S)	22

Anf. 27 JENS HOLM (V)	23
Anf. 28 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S).....	24
§ 10 Svar på interpellation 2020/21:878 om statsstöd i linje	
med miljömålen.....	25
Anf. 29 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S).....	25
Anf. 30 JENS HOLM (V)	26
Anf. 31 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S).....	27
Anf. 32 JENS HOLM (V)	28
Anf. 33 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S).....	29
Anf. 34 JENS HOLM (V)	30
Anf. 35 Näringsminister IBRAHIM BAYLAN (S).....	31
§ 11 Svar på interpellation 2020/21:860 om bilstöd	31
Anf. 36 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	31
Anf. 37 LARS BECKMAN (M).....	32
Anf. 38 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	33
Anf. 39 LARS BECKMAN (M).....	34
Anf. 40 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	35
Anf. 41 LARS BECKMAN (M).....	35
Anf. 42 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	36
§ 12 Svar på interpellation 2020/21:867 om folkbokföring och	
hemlöshet	36
Anf. 43 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	36
Anf. 44 TONY HADDOU (V).....	37
Anf. 45 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	38
Anf. 46 TONY HADDOU (V).....	38
Anf. 47 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	39
Anf. 48 TONY HADDOU (V).....	40
Anf. 49 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	40
§ 13 Svar på interpellation 2020/21:879 om krispolitikens	
fördelningspolitiska effekter	41
Anf. 50 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	41
Anf. 51 TONY HADDOU (V).....	42
Anf. 52 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	43
Anf. 53 TONY HADDOU (V).....	43
Anf. 54 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	44
Anf. 55 TONY HADDOU (V).....	45
Anf. 56 Finansminister MAGDALENA ANDERSSON (S)	45

§ 14 Svar på interpellation 2020/21:845 om hanteringen av elbilsbränder	46
Anf. 57 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	46
Anf. 58 ALEXANDRA ANSTRELL (M)	47
Anf. 59 THOMAS MORELL (SD).....	48
Anf. 60 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	49
Anf. 61 ALEXANDRA ANSTRELL (M)	50
Anf. 62 THOMAS MORELL (SD).....	51
Anf. 63 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	52
Anf. 64 ALEXANDRA ANSTRELL (M)	53
Anf. 65 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	53
§ 15 Svar på interpellation 2020/21:847 om Kustbevakningens finansiering	54
Anf. 66 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	54
Anf. 67 ALEXANDRA ANSTRELL (M)	54
Anf. 68 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	56
Anf. 69 ALEXANDRA ANSTRELL (M)	57
Anf. 70 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	58
Anf. 71 ALEXANDRA ANSTRELL (M)	58
Anf. 72 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	59
§ 16 Svar på interpellation 2020/21:849 om landsbygdens möjligheter att bekämpa skogsbränder	60
Anf. 73 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	60
Anf. 74 MIKAEL OSCARSSON (KD)	61
Anf. 75 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	62
Anf. 76 MIKAEL OSCARSSON (KD)	63
Anf. 77 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	64
Anf. 78 MIKAEL OSCARSSON (KD)	65
Anf. 79 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	65
§ 17 Svar på interpellation 2020/21:850 om en förnyad utredning om Estonias militärtransporter	66
Anf. 80 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	66
Anf. 81 MIKAEL OSCARSSON (KD)	66
Anf. 82 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	67
Anf. 83 MIKAEL OSCARSSON (KD)	68
Anf. 84 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	69
Anf. 85 MIKAEL OSCARSSON (KD)	70
Anf. 86 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	70
§ 18 Svar på interpellationerna 2020/21:852 och 853 om mörkertalet gällande illegala transporter	71
Anf. 87 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	71
Anf. 88 THOMAS MORELL (SD).....	72
Anf. 89 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	73
Anf. 90 THOMAS MORELL (SD).....	74
Anf. 91 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	75
Anf. 92 THOMAS MORELL (SD).....	75
Anf. 93 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	76
§ 19 Svar på interpellation 2020/21:854 om våldet som drabbar även oskyldiga barn.....	76
Anf. 94 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	76

Anf. 95 THOMAS MORELL (SD).....	77
Anf. 96 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	78
Anf. 97 THOMAS MORELL (SD).....	79
Anf. 98 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	80
Anf. 99 THOMAS MORELL (SD).....	81
Anf. 100 Statsrådet MIKAEL DAMBERG (S).....	82
§ 20 Svar på interpellation 2020/21:848 om elbilar i parkeringsgarage och inne i städer	82
Anf. 101 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	82
Anf. 102 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	83
Anf. 103 THOMAS MORELL (SD).....	84
Anf. 104 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	85
Anf. 105 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	85
Anf. 106 THOMAS MORELL (SD).....	87
Anf. 107 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	87
Anf. 108 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	87
Anf. 109 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	88
§ 21 Svar på interpellation 2020/21:851 om elförsörjning i Uppsala län	88
Anf. 110 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	88
Anf. 111 MIKAEL OSCARSSON (KD).....	89
Anf. 112 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	89
Anf. 113 MAGNUS OSCARSSON (KD).....	90
Anf. 114 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	90
Anf. 115 MIKAEL OSCARSSON (KD).....	91
Anf. 116 Statsrådet ANDERS YGEMAN (S).....	91
§ 22 Svar på interpellation 2020/21:857 om andelen manlig personal i förskolan.....	92
Anf. 117 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S).....	92
Anf. 118 MICHAEL RUBBESTAD (SD)	93
Anf. 119 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S).....	94
Anf. 120 MICHAEL RUBBESTAD (SD)	95
Anf. 121 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S).....	96
Anf. 122 MICHAEL RUBBESTAD (SD)	96
Anf. 123 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S).....	97
§ 23 Svar på interpellation 2020/21:858 om skärpta krav på pedagogisk omsorg.....	97
Anf. 124 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S).....	97
Anf. 125 ROGER HADDAD (L)	98
Anf. 126 MICHAEL RUBBESTAD (SD)	99
Anf. 127 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S).....	100
Anf. 128 ROGER HADDAD (L)	100
Anf. 129 MICHAEL RUBBESTAD (SD)	101
Anf. 130 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S).....	102
Anf. 131 ROGER HADDAD (L)	103
Anf. 132 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S).....	103
§ 24 Svar på interpellationerna 2020/21:863 och 865 om de gymnasiala idrottsutbildningarna	104
Anf. 133 Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S).....	104
Anf. 134 ALEXANDRA ANSTRELL (M).....	105

Anf. 135	Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S)	106
Anf. 136	ALEXANDRA ANSTRELL (M)	107
Anf. 137	Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S)	108
Anf. 138	ALEXANDRA ANSTRELL (M)	108
Anf. 139	Utbildningsminister ANNA EKSTRÖM (S)	109
§ 25	Svar på interpellationerna 2020/21:870 och 876 om skyddet av det rullande kulturarvet	109
Anf. 140	Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP)	109
Anf. 141	JAN ERICSON (M)	110
Anf. 142	MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M)	111
Anf. 143	THOMAS MORELL (SD)	112
Anf. 144	Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP)	113
Anf. 145	JAN ERICSON (M)	115
Anf. 146	MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M)	116
Anf. 147	THOMAS MORELL (SD)	117
Anf. 148	TREDJE VICE TALMANNEN	117
Anf. 149	Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP)	117
Anf. 150	JAN ERICSON (M)	118
Anf. 151	MARLÉNE LUND KOPPARKLINT (M)	119
Anf. 152	Kultur- och demokratiminister AMANDA LIND (MP)	120
§ 26	Bordläggning och beslut om förlängd motionstid	120
§ 27	Anmälan om interpellation	120
§ 28	Anmälan om frågor för skriftliga svar	121
§ 29	Anmälan om skriftliga svar på frågor	121
§ 30	Kammaren åtskildes kl. 19.29.	125