

§ 1 Avsägelse

Andre vice talmannen meddelade att *Carl-Oskar Bohlin* (M) avsagt sig uppdraget som personlig ersättare i Domarnämnden.

Kammaren biföll denna avsägelse.

§ 2 Anmälan om kompletteringsval

Andre vice talmannen meddelade att Moderaternas partigrupp anmält Erik Ottoson som personlig ersättare för Louise Meijer i Domarnämnden.

Andre vice talmannen förklarade vald *under tiden den 11 november-31 december* till

personlig ersättare i Domarnämnden
Erik Ottoson (M)

§ 3 Anmälan om ersättare för gruppleddare för partigrupp

Andre vice talmannen meddelade att Miljöpartiets partigrupp anmält *Camilla Hansén* som andre ersättare för gruppleddare för partigrupp från och med den 8 november.

§ 4 Anmälan om ordförande i utskott

Andre vice talmannen anmälde att *Christian Carlsson* (KD) valts till ordförande i socialutskottet från och med den 10 november.

§ 5 Meddelande om EU-politisk partiledardebatt

Andre vice talmannen meddelade att EU-politisk partiledardebatt skulle äga rum *onsdagen den 16 november kl. 9.00*.

§ 6 Anmälan om subsidiaritetsprövningar

Andre vice talmannen anmälde att utdrag ur följande protokoll i ärenden om subsidiaritetsprövning av EU-förslag hade kommit in:
prot. 2022/23:5 för torsdagen den 10 november från civilutskottet och
prot. 2022/23:2 för torsdagen den 10 november från trafikutskottet.

§ 7 Anmälan om faktapromemoria

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

2022/23:FPM14 Förordning om förbud mot produkter som tillverkats genom tvångsarbete COM(2022) 453 till näringsutskottet

§ 8 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:
Proposition
2022/23:15 till finansutskottet

Redogörelse
2022/23:JO1 till konstitutionsutskottet

Svar på
interpellationer

§ 9 Svar på interpellation 2022/23:4 om Sveriges klimatmål för transportsektorn

Anf. 1 Klimat- och miljöminister ROMINA
POURMOKHTARI (L):

Fru talman! Ulrika Heie har frågat mig vilka initiativ jag ämnar ta för att säkerställa att transportsektorns klimatmål kan nås till 2030 samt vilka utsläppsminskningar dessa initiativ väntas ge och när.

Med andan i halsen vill jag börja med att tacka Ulrika Heie för att hon i sin interpellation lyfter upp en viktig aspekt som lätt faller bort i denna diskussion om hur Sverige ska nå våra klimatmål. Det är ett mycket viktigt besked att Sveriges nya, liberala och borgerliga regering står fast vid de högt ställda nationella klimatmål som finns. Den enigheten inom regeringen är ett styrkebesked för Sverige internationellt och en viktig del av den långsiktighet som är alldeles avgörande för vårt klimatarbete.

All politik, inklusive Sveriges klimatpolitik, behöver utgå från det tuffa läge som svenska hushåll och företag nu står inför. Sverige är på väg in i en lågkonjunktur. Samtidigt rusar inflationen. Och Rysslands krig mot Ukraina pressar upp drivmedelspriserna. Energikriget i kombination med tidigare regeringars nedläggning av kärnkraftverk har lett till att det har blivit en chock för svenskarna när elräkningarna har landat i brevlådorna den senaste tiden.

Det är regeringens ansvar att Sverige når våra högt ställda klimatmål. Det är också regeringens ansvar att förändra politiken, vägen mot målen, när de slår för hårt mot den enskilda.

När det gäller reduktionsplikten är det helt korrekt att den utgör ett bra sätt att öka andelen fossilfritt bränsle. Det går fort, och det ser bra ut. Det är också korrekt att effekten av reduktionsplikten är svårbedömd. Sverige gick ensamt fram med allra högst krav i EU samtidigt som det rådde brist på just hållbara biobränslen i landet. Det har, utöver att bidra till en svår ekonomisk situation, lett till att Sverige just nu använder en stor del av hela världens produktion av förnybart bränsle som inte produceras av palmolja.

Om drygt ett år, den 1 januari 2024, sänks därför reduktionsplikten för resten av mandatperioden till att vara i linje med EU:s krav. EU är världens största miljöorganisation. Där förhandlar vi just nu om var den lägsta nivån ska ligga. Eftersom frågan fortfarande förhandlas går det inte att med säkerhet slå fast effekten av förändringarna i reduktionsplikten ännu. Jag hoppas att den förhandlingen ska leda till goda resultat.

Fordon och fastigheter är också på väg att tas in i EU:s utsläppshandelssystem. När det sker har reduktionsplikten på ett sätt spelat ut sin roll, eftersom vi då rör oss mot att styrmedlen för transportsektorn blir EU-gemensamma. Det är mycket positivt, då det är mycket mer kraftfullt och effektivt att arbeta i hela Europa än att Sverige ska välja en egen väg i klimatpolitiken.

I Tidöavtalet slår samarbetspartierna fast att Sveriges klimat- och miljöpolitik ska vara ambitiös och effektiv. Svensk konkurrenskraft ska värnas. Vår gemensamma klimat- och miljöpolitik utgår från förvalterskaps-tanken och strävar efter att hitta de mest kostnadseffektiva åtgärderna som samtidigt inte skadar näringar och landsbygd.

Nyttan med stöden, styrmedlen och den statliga organiseringen på klimatområdet kommer att ses över. Denna genomlysning bör även omfatta en bedömning av samspelet med de styrmedel som finns på EU-nivå.

Regeringen kommer också att fördela medel för utbyggd laddinfrastruktur mellan stöd till publika laddstationer för lätt trafik och stöd till elektrifieringen av tunga transporter med mera. Den satsningen har två fokus: dels att stötta utbyggnaden i områden där den i dag går långsamt, till exempel i glesbygd, och där de ekonomiska förutsättningarna för drift av denna är sämre, dels att riva hinder och sänka kostnader för och ställa krav på utbyggnad av laddinfrastruktur. De hinder som hämmar utbyggnaden, och som bland annat Energimyndigheten och Boverket har analyserat, måste bedömas för att vi sedan ska kunna vidta relevanta åtgärder.

Vid sidan av detta fortsätter vi även med uppbyggnaden av infrastrukturen för elektrifierade tunga transporter. Vi vet att den väg som Europa och Sverige går till mötes är elektrisk. Därför måste vi våga göra långsiktiga, stora satsningar för att Sverige ska vara i framkant i den fossilfria omställningen av transportsektorn.

Under 2023 ska regeringen enligt klimatlagen presentera en klimat-handlingsplan för riksdagen. I den kommer vi att redogöra mer i detalj och med tyngre underlag för regeringens klimatpolitik den kommande mandatperioden. Men en del av de satsningar och initiativ som vi gör och tar för att just ställa om transportsektorn har också presenterats tidigare, i budgetpropositionen.

Prot. 2022/23:19
11 november

Svar på
interpellationer

Anf. 2 ULRICA HEIE (C):

Fru talman! Jag vill börja med att tacka Romina Pourmokhtari för svaret på min interpellation. Jag kommer inte att läsa upp interpellationen eftersom den, för den som är nyfiken, finns att läsa. Men jag måste säga att jag blir lite häpen över det svar jag får. Jag skulle önska att klimatministern var något mer konkret, trots att hon säger att det är svårt att vara konkret i det här läget.

Den klimatkris som vi står inför är ju långt ifrån ny. Vi har jobbat i många år för att ta fram verktyg för att kunna motverka den. Vi har fattat beslut om bindande mål för att minska utsläppen i EU och så vidare. Vi måste såklart kämpa för att nå dem. Då räcker det inte med ord. Då behövs också den politiska handlingskraften.

I interpellationssvaret säger ministern att vår klimatpolitik behöver utgå ifrån det tuffa läge som svenska hushåll och företag står inför. Det är ett av de uttalanden som förvånar mig. Det som påverkar vår miljö är ju gränsöverskridande. Ska man då utgå från något så snävt som svenska hushålls situation och inte från den situation som hela mänskligheten befinner sig i? Det handlar om den klimatutmaning som vi ser.

Just nu pågår det stora klimattoppmötet. Vi ser alarmerande bilder av hur utvecklingen i hela världen ser ut. Att då en representant som säger att vi ska ha en ambitiös och effektiv klimatpolitik säger att vi måste göra en minskning för att svenska hushåll har en svår situation förvånar mig väldigt mycket. Vi har bindande mål när det gäller att dra ned på utsläppen från transportsektorn.

Jag uppfattade det som att regeringsbildarna sa att man står fast vid Sveriges klimatmål. Men nu låter det för mig något mer svävande. Vi får höra att klimatpolitiken ska vara ambitiös och effektiv, men miljöministern säger ingenting om huruvida man ska stå fast vid de klimatmål som finns.

Jag som centerpartist är medveten om att den kostnadssituation som nu slår mot svenska hushåll är väldigt svår för många, inte minst på landsbygden. Då blir det här än mer oförståeligt. I dag rullar kanske 5 miljoner bilar på våra vägar. 4 ½ miljon av de bilarna är inte laddbara utan drivs av bensin eller diesel. Ska vi frånta de bilägarna möjligheten att vara med i klimatomställningen genom att säga att vi inte ska blanda in förnybart i de drivmedlen? Ska människor som kör till jobbet och skjutsar sina barn till stallet eller scouterna känna att de inte har några möjligheter att vara med i klimatomställningen om de inte köper elbilar? Ska vi inte ge våra företag möjlighet att ställa om?

Precis som miljöministern sa behöver vi importera drivmedel för att kunna blanda ut bränsle och uppfylla reduktionsplikten. Men vi ser ju fantastiska möjligheter vad gäller entreprenörskap, ingenjörskonst och företagande. Man vill vara med och skapa förutsättningar för en ökad produktion och bidra till att öka det förnybara i Sverige och andra länder. Men den nuvarande regeringen ger helt andra signaler, och nu säger man: Vi vet inte hur vi ska göra – ska vi verkligen göra de här investeringarna?

Därför skulle jag vilja be miljöministern att vara lite mer konkret. Man har en ambition att stärka klimatarbetet, men det man presenterar i budgeten är att man slaktar reduktionsplikten, avstår från att genomföra det nya reseavdraget och tar bort miljöbilsbonusen. På punkt efter punkt står det när effekterna av den nyligen framlagda budgeten visas: Det är svårbedömt

hur det kommer att bli. Det blir något ökade utsläpp. Det blir måttligt ökade utsläpp. Det blir en ökad drivmedelsförbrukning. Det kan inte bedömas. Det är svårbedömt. Hela tiden är det sådana saker man får läsa. Snälla miljöministern – var lite mer konkret om hur vi ska vara ambitiösa i klimatpolitiken!

Prot. 2022/23:19
11 november

Svar på
interpellationer

Anf. 3 ELIN SÖDERBERG (MP):

Fru talman! Reduktionsplikten bidrar till att vi kan ställa om den befintliga fordonsflottan, så att den kan minska utsläppen. Det är en central åtgärd som har gett stor effekt.

Det finns tre sätt vi kan jobba med för att minska utsläppen från transporterna och nå målet om minst 70 procent lägre utsläpp till 2030 jämfört med 2010. Det första är att jobba med att byta drivmedel i den befintliga fordonsflottan, vilket reduktionsplikten har gjort. Det andra är att byta ut fordonsflottan snabbare, till exempel genom bonus till elbilar, så att de som har råd att köpa nya bilar köper elbilar. Då får vi ut dem snabbare i den totala flottan. Det tredje är att minska det totala antalet körda kilometer.

På alla de här tre punkterna har den nya regeringen lämnat besked som gör att vi ökar utsläppen. Man slopar reduktionsplikten, tar bort bonusen till elbilar, förändrar reseavdraget så att inte mer hållbara färdsätt inkluderas samt minskar anslagen till upprustning av järnvägen.

Jag har stor förståelse för att det är många i vårt land som har en kärv ekonomisk situation. De som har minst marginaler behöver stöttas i det här läget. Det vill vi i Miljöpartiet göra. Men det som också behövs är att man håller i klimatarbetet, eftersom vi alla, även de med minst marginaler, drabbas av klimatförändringarnas konsekvenser.

Det jag ser med regeringens politik är att även landsbygden och näringslivet drabbas av de snabba och plötsliga förändringarna. Som Centerpartiet nämnde här tidigare har reduktionsplikten levererat långsiktiga spelregler för företag. Man har gjort investeringar för att få till en hållbar produktion av inhemskt producerade biodrivmedel. Det har lett till näringslivsutveckling, företagande och innovation, särskilt på landsbygden, vilket är väldigt viktigt i detta läge.

Det räcker i det här läget inte med vackra ord om en ambitiös klimatpolitik. De utsläppsminskningar som inte sker i dag, nästa år och nästkommande år kommer att kräva än mer kraftiga utsläppsminskningar framöver. Det är summan av utsläpp över tid som avgör vår klimatpåverkan.

Därför frågar jag: Vilka konkreta åtgärder vill man genomföra i närtid för att målet om minst 70 procent lägre utsläpp från inrikestransporter ska nås till 2030?

Anf. 4 DANIEL HELLDÉN (MP):

Fru talman! Jag börjar med att gratulera Romina Pourmokhtari till utnämningen till klimat- och miljöminister. Det är roligt för Stockholm. Det är tyvärr inte lika roligt för Liberalerna eller Sverige. Miljöministern och regeringen håller på och monterar ned hela klimat- och miljöpolitiken. Vi ser det. Alla som är inne på det här området och kommenterar noterar att regeringen plockar bort de åtgärder som finns, framför allt på transportområdet.

Det här är problematiskt när det gäller att klara våra klimat- och miljömål, i det här sammanhanget framför allt klimatmålen. I regeringens budgetproposition står det mycket tydligt att vi med de tidigare åtgärderna, som funnits fram till nu, klarar klimatmålen för transportsektorn fram till 2030. Med den nya regeringens budget kommer vi inte att klara dem. Det står svart på vitt att det är så. Ändå säger regeringen och statsrådet att klimatambitionerna ligger fast och ska gälla. Jag har svårt att tro på detta.

När ministern svarar på interpellationen börjar hon prata om att EU håller på och ändrar saker och ting. Men vi har våra klimatmål. Dem ska Sveriges riksdag se till att vi når. Alla partier står bakom de målen, utom ert samarbetsparti Sverigedemokraterna, som säger att de någon gång kanske skulle kunna stå bakom dem. Man kan inte gå och vänta på att några andra kanske ska göra några förändringar. EU är bra på klimatområdet, men vi kan inte lägga krutet där. Vi måste hela tiden ha budgetar som ser till att vi klarar klimatmålen.

Vad ni borde ha gjort är att ha kvar de åtgärder som finns nu. Ni borde ha behållit reseavdraget. Ni borde inte ha sänkt bensin- och dieselpriiset med 14 öre respektive 41 öre, vilket kostar 7 miljarder kronor. Ni borde ha behållit bonus malus-systemet, som gör att elbilar rullar ut. Sedan kan ni komma på andra åtgärder som ni inte har i något paket utan som ska komma i andra sammanhang senare.

Det här är att sätta hela klimatpolitiken på undantag. Det är inte ansvarsfullt. Jag är otroligt orolig för var det kommer att landa.

Bonus malus-systemet skrotade ni på ett dygn. Varje ny fossilbil på vägarna är en förlorad klimatbil. De bilar som rullar ut nu kommer att rulla i 17 år. Vi vet att bonusarna har en stor effekt.

Det är som att ni inte har kunnat tänka efter, eller så har helt enkelt Sverigedemokraterna helt och hållet fått styra hela politiken. Jag har före valet samarbetat med Liberalerna i Stockholms stadshus. Vi har fått fram mycket bra klimat- och miljöpolitik och har rullat ut det. Det har verkligen varit ett stöd. Nu går Liberalerna rakt in med Sverigedemokraterna och driver deras politik på klimat- och miljöområdet.

Jag är orolig. Var ska det sluta någonstans? Det hade varit ansvarsfullare att ni rakt upp i budgeten hade låtit allting ligga kvar. Sedan kan ni sitta på er kammare på departementen och fundera på nya åtgärder, och så får vi se var det landar någonstans.

Anf. 5 Klimat- och miljöminister ROMINA

POURMOKHTARI (L):

Fru talman! Då ska jag försöka att lyckas med utmaningen att svara på alla era kloka frågor under lite kort tid.

Ulrika Heie lyfter fram att vi vill värna de svenska hushållen i klimatpolitiken och att det skulle vara ett problem att ha som utgångspunkt. Det delar jag. Klimatpolitikens utgångspunkt är att värna klimatet och uppnå de högt ställda mål som Sverige har.

Det handlar om att väga in den aspekten, som tidigare har saknats enligt oss. Vi ser resultatet av att det har saknats i den respons som vi får av svenska folket på klimatpolitikens område. Det behöver tas in som aspekt.

Om det är så att vi alla här värnar en långsiktighet i klimatpolitiken gäller det att den politik som förs fram och ska bli verklighet bland män-

niskor också hänger ihop och att det finns en respons som är positiv och inte skapar en klimatskepticism.

Man nämner även COP 27 och de internationella klimatförhandlingarna. Jag ska ansluta på söndag, och jag ser fram emot att göra det. På COP förhandlar EU tillsammans. Det finns nog ingen som jag skulle kunna möta där som skulle kunna säga att EU:s ingångar eller ambitioner är svaga och således att Sveriges ambitioner är svaga.

På de förhandlingar som sker där kommer vi att föra fram det stolt som ett land som går i framkant även för EU:s omställning och som ett land som har klimatomål som är än högre än det som EU har satt upp för sig självt. EU tar det största globala ledarskapet i omställningen.

Vad gäller reduktionsplikten och kritiken mot att jag lutar mig mot EU i det fallet föreslår regeringen att vi ska till EU:s nivå. Därmed blir det relevant att tala om vad EU:s nivå är. Hur går förhandlingarna där? Det är en viktig aspekt i det hela.

Det är också viktigt att lyfta fram, som jag gjorde i svaret, att Sverige ensamt gått fram med den allra högsta reduktionsplikten i EU. Det betyder inte att vi ska slopa reduktionsplikten helt och hållet utan endast att vi ska harmonisera den till den nivå som finns i EU och just nu fortsatt förhandlas.

Det är också en temporär åtgärd i ett extraordinärt läge där vi har en tuff ekonomi och är på väg in i en lågkonjunktur. Vi har hög inflation som späs på. Varje gång man går till butiken märker man hur köpkraften minskar och minskar. Vi har ett krig i vårt närområde som pressar upp drivmedelspriserna. Allt detta gör att en tillfällig åtgärd i ett extraordinärt läge enligt regeringen är nödvändig.

Elin Söderberg från Miljöpartiet nämner att det finns tre sätt att minska våra utsläpp från transportsektorn. Jag delar inte den bilden. Jag tycker att det finns fyra sätt att minska våra utsläpp från transportsektorn.

Det gäller bitar som hon själv nämner. Det gäller att vi elektrifierar och ställer om till en fossilfri fordonsflotta. Det gäller att vi ser till att de bränslen som brukas i Sverige är fossilfria.

Det gäller också att vi ser över den transporteffektivitet som finns i vårt land. Hur kan vi se till att resandet sker på ett mer effektivt sätt? Det handlar om att människor har enkla sätt att ta sig dit de ska så att de inte spär på den resa de ska på och de utsläpp som följer. Till sist kan man också se att man kan ha mer bränsleeffektiva fordon.

Det finns flera åtgärder att göra. Flera av dem arbetar vi på. Hur kan vi se till att energieffektiviteten hos fordon exempelvis ökar och att förbrukningen sjunker så snabbt som möjligt?

Det är några exempel på konkreta åtgärder som vi vill arbeta med utöver det som står i budgeten. Men efter tre veckor är det som står i budgeten det som vi har att presentera än så länge. Jag kan försäkra er om att vi arbetar väldigt hårt med att alltid hitta nya sätt att tackla transportsektorns utsläpp.

Anf. 6 ULRIKA HEIE (C):

Fru talman! Nu sa klimatministern att det här ses som en tillfällig åtgärd. Men ryckigheten gör att det inte blir den effektivitet som behövs i miljö- och klimatpolitiken.

Prot. 2022/23:19
11 november

Svar på
interpellationer

Det är långsiktiga investeringar som företagen behöver göra för omställningen. Att då påpeka att vi har olika tillfälliga åtgärder skadar direkt det svenska näringslivet. Man behöver ha långsiktiga stabila förutsättningar för att kunna lyckas med detta.

Vi har bindande klimatmål om att minska utsläppen med 50 procent till 2030. Transportsektorn står för ungefär 80 procent av det. Resterande står jord- och skogsbruket för. Om nu transportdelen inte ska uppnå sina klimatmål – eftersom man minskar förutsättningarna för det när man minskar reduktionsplikten med det förslag som ligger och som börjar gälla från nästa år – vem ska då stå för resterande minskning?

Är det jord- och skogsbruket som i dag står för 20 procent som ytterligare ska minska? Vi står i ett läge där vi behöver mer mat och där livsmedelsproduktionen är otroligt central. Om vi ska minska det talar vi om mark i träda och minskad djurhållning. Vi kanske talar om köttskatt, inte vet jag.

Om vi nu talar om att ni ska tänka i regeringen och komma med nya förslag är ändå frågan: Vad finns det på bordet? Vad finns det som diskuteras? Det finns nu ett verktyg som inte har ett jättehäftigt namn, reduktionsplikt, men som ändå fungerar.

Det finns ett verktyg som minskar utsläppen. Det sägs nu att om vi bibehåller vårt arbete för miljö och klimat kommer vi att nå målen. Nu pekar regeringen på att med den budget som den lägger fram har man inställningen att vi inte kommer att nå målen.

Det blir lite tragiskt att läsa finansministerns uttalande i dag på morgonen. Hon säger: När vi inte målen, så når vi inte målen. Vart tog de höga ambitionerna vägen? Vart tog de stora högtidsorden vägen om att vi är ett föregångsland? Det handlar om att vi på olika sätt skapar förutsättningar för det svenska näringslivet och så vidare.

Jag vet att man tittar på andra delar från regeringens sida. Där säger man att utsläppsminskningar i andra delar av energisektorn kommer att ta tio år. Vad innebär tillfälliga sänkningar av reduktionsplikten om vi inte har några andra verktyg på plats förrän om tio år?

Målsnöret är 2030. Ska vi som ett land som har förutsättningarna minska klimatambitioner? Det är fint att miljöministern säger att hon kommer att vara stolt när hon åker till COP 27-mötet. Men när man har lagt fram en budget som minskar klimatambitioner tycker jag att det känns lite magstarkt att på det sättet säga att man är stolt över Sveriges klimatpolitik när man går åt ett annat håll.

Nu är det inte ett regeringsparti utan ett så kallat samarbetsparti som säger att det inte har sett någon klimatkris och så vidare. Jag kan stå här och blunda och säga att jag inte ser något. Alla förstår att jag inte ser något om jag blundar. Men så fungerar det inte.

Det är otroligt viktigt att vi ger människor förutsättningar att kunna vara med i klimatomställningen. Lås då inte in över 4 miljoner bilar att inte kunna vara med i den klimatomställningen genom att människor inte har möjlighet att skaffa sig en elbil.

Gäller finansministerns ord att når vi inte målet, så når vi inte målet? Är det så enkelt man från regeringens sida tar på frågan?

Anf. 7 ELIN SÖDERBERG (MP):

Fru talman! Det finns fyra sätt att påverka utsläppen från transporter. Det fjärde om att göra bränsleeffektivare motorer nämnde jag inte eftersom det är någonting vi jobbar med på EU-nivå med euroklasser. Det är också ett verktyg som gör att om vi har effektivare fordon men fler bilar leder det inte till utsläppsminskningar.

Om det var så att vi behövde komma ned till några procent lägre utsläpp från transportsektorn är effektivisering av motorer relevant. Men vi behöver komma ned till noll fossila utsläpp på sikt, och det är ganska snart om vi ska klara Parisavtalet. Ändå hör jag inte ett enda svar här, vare sig på hur ni ska förbättra elektrifieringen när ni skrotar elbilsbonusen, hur ni ska byta ut drivmedlen när ni tar bort reduktionsplikten, hur ni ska få ökad transporteffektivitet när ni försämrar reseavdraget – vilket särskilt drabbar lands- och glesbygd – eller hur ni ska få effektivare motorer. Frågan kvarstår: Hur ska klimatmålen nås?

Det framgår i budgetpropositionen att med den politik som slogs fast när Miljöpartiet satt i regering skulle vi ha nått målen till 2030, och med de förslag som läggs fram av den nya regeringen bedöms inte målen till 2030 nås. Jag anser att man behöver vara tydlig mot svenska folket: Antingen arbetar man för att nå klimatmålen eller så gör man det inte. Det ni gör i handling visar att ni inte längre står bakom klimatmålen. Vilken annan regeringsföreträdare far till COP 27 och har en ökning av de inhemska utsläppen med 10 procent med sig i ryggsäcken?

Anf. 8 DANIEL HELLDÉN (MP):

Fru talman! Statsrådet hänvisar reduktionsplikten till EU och säger att de kanske gör någonting bra där som gör att det här kommer att lösa sig, det vill säga att ni inte kan sänka så mycket som ni vill sänka. Låt oss säga att EU inte gör det – de kommer sannolikt inte att höja nivåerna till den nivå vi har i dag. Då kommer vi inte att klara våra klimatmål. Att skicka iväg frågan och säga att EU är ambitiöst fungerar inte. Vi har ju våra egna mål på transportområdet, och dem ska vi hålla. Annars får ni ändra målen. Jag hoppas verkligen inte att ni gör det, för ni påstår ju att regeringen ska hålla fast vid målen.

Det är märkligt – någonstans hamnar frågan, men ni kan inte tala om var någonstans ni ska lösa problemet, utan det ska bli någonstans i någon framtid. Det kanske är i Egypten du ska lösa det, eller kanske FN gör någonting – jag vet inte. Någon annanstans ska det göras.

Du pratar om att det här är temporära åtgärder. Ni kunde inte sänka reduktionsplikten kommande år, utan det ska ni göra 2024. Just nu är det ett krig, och vi har höga priser på bensin och diesel. Då är det lite märkligt att köra med det här, för det kanske inte är så höga bensin- och dieselpriiser 2024. Och ni har sänkt reduktionsplikten, så ni löser liksom ett problem som kanske inte finns då.

Dessutom är det så att både det här med reduktionsplikten och att ni sänker bensin- och dieselpriserna – nu blev det ju marginellt – blir fruktansvärt dyrt. Hela frågan om reseavdrag och så vidare hamnade i den här potten. Det handlar också om bonus malus.

Vad ni gör nu är att ni pumpar in en massa pengar till bland annat Stockholm, till Östermalm och alla som sitter där med sina bilar. Ni skulle ha letat efter några smarta åtgärder om det är de som har dåligt med pengar som behöver de här åtgärderna, men det gör ni inte, utan ni bara tar brett och hittar ingenting.

Anf. 9 ANDRE VICE TALMANNEN:

Innan vi fortsätter debatten vill jag påminna om att en ledamot som i en debatt talar till en annan talare bör använda talarens för- och efternamn eller ministerns titel och inte tilltala varandra med du eller ni.

Anf. 10 Klimat- och miljöminister ROMINA
POURMOKHTARI (L):

Fru talman! Låt mig vara väldigt tydlig: Det finns klimatmål som vi vill uppnå som Sveriges regering står fast vid. När det gäller transportsektorn kommer vi inte att använda oss av samma metod som den tidigare regeringen, det vill säga en reduktionsplikt som är en av de allra högsta bland EU-länderna och som slår hårt mot dem som kör bil.

Detta är delvis en fråga om utbud och efterfrågan och att de biodrivmedel som man vill blanda in för att få ned utsläppen från drivmedlen inte möter det utbud som finns.

Då talar Ulrika Heie, Centerpartiet, bland annat om att marknaden nu ställer om och att man utökar produktionen av biodrivmedel. Det är väl alldeles utmärkt att man gör det, för vi kommer fortsatt att ha en kraftig reduktionsplikt för flyget, vi kommer fortsatt att vara i stort behov av att exportera de biodrivmedel som bildas i Sverige och vi kommer fortsatt att använda biodrivmedel för utblandning även av svensk diesel och bensin. Vi plockar ju inte bort reduktionsplikten, utan vi harmoniserar den med EU:s nivå efter den 1 januari 2024. Det är en nivå som ännu inte är fastställd, även om Miljöpartiets Daniel Helldén utgår ifrån att den inte kommer att bli högre.

När det gäller bonus malus-systemet är det väldigt bra att vi kan uppmuntra folk att köpa en elbil. Men när skattebetalare ska betala tiotusentals kronor för någons fabriksnya elbil – någonting som de flesta människor bara kan drömma om – är det en metod att bedriva klimatpolitik som inte är hållbar. Det gäller särskilt när man budgeterar en viss summa för bonusen och långt fler använder sig av den. Då förlorar vi miljarder ur budgeten för att finansiera folks nya elbilar. Det är en ineffektiv metod att bedriva klimatpolitik också enligt Konjunkturinstitutet och enligt många andra som ser över den svenska ekonomin.

När vi säger att vi vill bedriva en mer effektiv klimatpolitik menar vi att vi inte vill lägga pengar på sådant som inte resulterar i kraftigt minskade koldioxidutsläpp i relation till de pengar man stoppar in. Hur kan vi få ut mest minskning av utsläpp med de pengar vi för in? Där är bonusen i bonus malus-systemet ett typexempel på att vi pumpar in miljarder men inte får ut den andel av minskade utsläpp som hade varit motiverande.

Vad kan man då i stället göra rent konkret för att satsa effektivt och ambitiöst på klimatpolitiken? Det gäller bland annat de bitar som vi har presenterat i vår budget. Det gäller att utöka Klimatklivet, som tidigare regering har startat – inte bara att behålla det, utan att utöka det och satsa stora miljonbelopp på att utveckla det.

Det gäller att utveckla också Industriklivet, som tidigare regering har startat och som vi ser ger effekt. Det bidrar till att företag efter företag vågar fatta beslut som går i en positiv riktning. Då vill vi lägga mer pengar på Industriklivet; vi vill utöka denna satsning och inte bara behålla den.

Det gäller också att se var den tidigare regeringen hade alltför låga ambitioner. Var någonstans var det man inte lade tillräckligt med pengar? Då är våtmarkerna en sak som jag som liberal är väldigt stolt över att tillskjuta pengar till. Om man ska få till en faktisk förändring av de våtmarker vi har i Sverige och bidra både till den kolsänka de utgör och till den biologiska mångfalden måste det vara långsiktigt.

Därför är jag stolt över att vi tillskjuter 200 miljarder så att vi kommer upp i 300 även för 2023 och bidrar till en långsiktig klimatpolitik. Men, fru talman, vi måste jobba smartare än vad tidigare regeringar har gjort.

Anf. 11 ULRIKA HEIE (C):

Fru talman! Tack, ministern, för många svar! Men de kanske inte var så konkreta som jag hade hoppats när jag skrev interpellationen.

Nu kom dock ett konkret förslag: att man skulle utöka Klimatklivet och satsa miljonbelopp. Förlåt om jag verkar märka ord, men det är skillnad på miljoner och miljarder. När man nu säger att det är miljonbelopp man satsar när man gör miljardneddragningar på andra ställen rimmar det lite illa.

Jag nämnde inte andra delar av budgeten. Nu nämnde ministern själv våtmarkerna och säger att det är en sådan fantastiskt stor satsning. Det kan vi återkomma till i en annan debatt och då prata om vad detta faktiskt innebär och inte innebär.

När man säger att vi ska harmonisera nivåerna till EU:s nivå låter det nästan harmoniskt, men det är snarare en rejäl neddragning. Det här oroar mig mycket, för man säger i princip att man inte tar ansvar för att nå klimatmålen till 2030.

Jag ställde en mycket konkret fråga i mitt förra inlägg. Om nu transportsektorn inte ska nå målet är den andra delen jord och skog. Avser Liberalerna att driva i samarbetsregeringen att det är jord och skog som ska ta en betydligt större del för att nå klimatmålet? Det oroar mig mycket. Vi har en situation med krig och kris i världen och behöver öka vår livsmedelsproduktion så mycket som möjligt. Att då säga att den sektorn ska bidra till att minska produktionen för att vi ska nå klimatmålen är mig väldigt främmande.

Det finns andra åtgärder. Det finns andra verktyg. Centerpartiet har presenterat sådana. Man behöver inte sänka reduktionsplikten för att skapa möjligheter för hushållens egen ekonomi. Det finns andra skatteincitament som man skulle kunna använda.

Jag vill önska klimatministern styrka nog att i denna samarbetsregering fortsätta driva på så att klimatmålen verkligen nås. Det ska inte vara så som finansministern säger, att vi får se om vi når målen.

Anf. 12 Klimat- och miljöminister ROMINA
POURMOKHTARI (L):

Fru talman! Det var väl bra att Ulrika Heie påminde mig om att miljonbelopp var en mild beskrivning av de satsningar vi gör. Det stämmer att det handlar om miljarder. Exempelvis ökar vi Klimatklivet med 400 miljoner 2023, med 500 miljoner 2024 och med ytterligare 500 miljoner 2025.

När det gäller Industriklivet satsar vi 600 miljoner per år 2023–2025. Samlar man detta pratar vi alltså om miljardåtgärder.

Det är dock inte satsningar av den typ som vi sett från tidigare regeringar. Det är inte den här trevliga satsningen som låter väldigt bra just nu, utan det är den långsiktiga investeringen som betalar sig när effekterna uppnås, helt enkelt. Det är en långsiktig investering som ger stabilitet för både marknaden och individerna. De kan veta att det i svensk politik ändå finns en trygghet i att regeringarna fortsätter att arbeta mot de klimatmål som finns.

Det är långsiktiga investeringar. Det låter inte lika snabbt och bra som reduktionsplikten, men det är elektrifieringen vi rör oss mot. Då gäller det att man vågar investera och vågar satsa tidigt på att den utvecklingen även ska gynna Sveriges mål om en fossilfri transportsektor.

Det stämmer att våra satsningar är större än vad jag kanske något milt uttryckte det. Men de räcker inte. Vi måste göra mer. Jag hoppas att ni ser fram emot att läsa den klimathandlingsplan som vi under året kommer att presentera, där vi självklart behöver förklara hur vi ska lyckas med de högt ställda mål som Sverige har och som denna regering även fortsättningsvis har all intention att uppnå.

Interpellationsdebatten var härmed avslutad.

§ 10 Anmälan om interpellation

Följande interpellation hade framställts:

den 10 november

2022/23:29 Biodrivmedel

av Anna-Caren Säterberg (S)

till landsbygdsminister Peter Kullgren (KD)

§ 11 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 10 november

2022/23:47 Digitala arbetsmiljöinspektioner

av Teresa Carvalho (S)

till statsrådet Paulina Brandberg (L)

2022/23:48 Politiken för urfolket samerna

av Amanda Lind (MP)

till kulturminister Parisa Liljestrånd (M)

2022/23:49 Sveriges utsända kulturråd

av Amanda Lind (MP)

till kulturminister Parisa Liljestrånd (M)

2022/23:50 Skydd för elever hos etablerade huvudmän
av *Niels Paarup-Petersen* (C)
till statsrådet Lotta Edholm (L)
2022/23:51 Kvalitet på högre utbildning och forskning
av *Anders Ådahl* (C)
till utbildningsminister Mats Persson (L)

Prot. 2022/23:19
11 november

§ 12 Kammaren åtskildes kl. 9.42.

Sammanträdet leddes av andre vice talmannen.

Vid protokollet

GERGÖ KISCH

/Olof Pilo

Innehållsförteckning

§ 1	Avsägelse	1
§ 2	Anmälan om kompletteringsval	1
§ 3	Anmälan om ersättare för gruppleddare för partigrupp	1
§ 4	Anmälan om ordförande i utskott.....	1
§ 5	Meddelande om EU-politisk partiledardebatt	1
§ 6	Anmälan om subsidiaritetsprövningar	2
§ 7	Anmälan om faktapromemoria	2
§ 8	Ärenden för hänvisning till utskott	2
§ 9	Svar på interpellation 2022/23:4 om Sveriges klimatmål för transportsektorn	2
	Anf. 1 Klimat- och miljöminister ROMINA POURMOKHTARI (L)	2
	Anf. 2 ULRIKA HEIE (C).....	4
	Anf. 3 ELIN SÖDERBERG (MP)	5
	Anf. 4 DANIEL HELLDÉN (MP).....	5
	Anf. 5 Klimat- och miljöminister ROMINA POURMOKHTARI (L)	6
	Anf. 6 ULRIKA HEIE (C).....	7
	Anf. 7 ELIN SÖDERBERG (MP)	9
	Anf. 8 DANIEL HELLDÉN (MP).....	9
	Anf. 9 ANDRE VICE TALMANNEN	10
	Anf. 10 Klimat- och miljöminister ROMINA POURMOKHTARI (L)	10
	Anf. 11 ULRIKA HEIE (C).....	11
	Anf. 12 Klimat- och miljöminister ROMINA POURMOKHTARI (L)	11
§ 10	Anmälan om interpellation	12
§ 11	Anmälan om frågor för skriftliga svar	12
§ 12	Kammaren åtskildes kl. 9.42.	13