

§ 1 Anmälan om ersättare

Förste vice talmannen anmälde att *Margareta Fransson* (MP) skulle tjänstgöra som ersättare för *Rebecka Le Moine* (MP) under tiden för hennes ledighet den 19 september 2021–19 mars 2022.

§ 2 Anmälan om fördröjt svar på interpellation

Följande skrivelse hade kommit in:

Interpellation 2020/21:773

Till riksdagen

Interpellation 2020/21:773 Bostadstillägget i sjuk- och aktivitetsersättningen

Interpellationen kommer att besvaras fredagen den 18 juni 2021.

Skälet till dröjsmålet är andra inbokade åtaganden.

Stockholm den 28 maj 2021

Socialdepartementet

Ardalan Shekarabi (S)

Enligt uppdrag

Marianne Jenryd

Expeditionschef

§ 3 Ärenden för hänvisning till utskott

Följande dokument hänvisades till utskott:

Propositioner

2020/21:199 och 203 till socialförsäkringsutskottet

2020/21:201 till civilutskottet

§ 4 Ärenden för bordläggning

Följande dokument anmäldes och bordlades:
Utrikesutskottets betänkande
2020/21:UU14 Interparlamentariska unionen (IPU)

Justitieutskottets betänkanden
2020/21:JuU36 Utvidgade möjligheter att utreda förlisningen av passagerarfartyget Estonia
2020/21:JuU24 Straffrättsliga frågor
2020/21:JuU27 Våldsbrott och brottsoffer

Socialförsäkringsutskottets betänkande
2020/21:SfU27 Kompletterande regler för uppehållstillstånd vid gymnasiestudier

§ 5 Genomförande av bestämmelsen i EU:s direktiv mot skatteundandraganden för att motverka omvända hybrida mismatchningar

Skatteutskottets betänkande 2020/21:SkU23
Genomförande av bestämmelsen i EU:s direktiv mot skatteundandraganden för att motverka omvända hybrida mismatchningar (prop. 2020/21:111)
föredrogs.

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 18.)

*Justerad beräkning
av bilförmån*

§ 6 Justerad beräkning av bilförmån

Skatteutskottets betänkande 2020/21:SkU28
Justerad beräkning av bilförmån (prop. 2020/21:156)
föredrogs.

Anf. 1 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! I dag debatterar vi ännu ett förslag från regeringen som slår hårt mot dem som är beroende av bilen. Det är ett förslag som innebär ytterligare pålagor för dem som arbetar och gör rätt för sig.

Regeringen vill justera den schablonberäkning som används för att fastställa värdet av bilförmån. Syftet uppges vara att förmånsvärdet bättre ska motsvara kostnaden för innehav av en privat bil samt att neutralitet ska uppnås mellan inkomst i form av bilförmån respektive kontant lön.

Det sistnämnda verkar ju vara ett gott syfte. Naturligtvis ska skatteuttaget vara detsamma oavsett om ersättningen betalas ut i form av kontantlön eller någon annan förmån. Men i själva verket är detta bara ytterligare ett av ett oräkneligt antal förslag från regeringen som handlar om att höja skatterna. Man måste nämligen ställa sig frågan: Är tillgång till en tjänstebil att likställa med ägande av en privat bil? Nej, fru talman, det är det inte.

En tjänstebil är nämligen, som namnet säger, en bil man använder i tjänsten. Det är ett arbetsredskap utan vilket många inte skulle klara sitt arbete. Rörmokaren, elektrikern, målaren, säljaren och många andra yrkeskategorier behöver bilen för att ta sig till sin arbetsplats, för att köra mellan de platser där de utför sina uppdrag och för att transportera sina verktyg.

Det fungerar inte att transportera ett tre meter långt rör i tunnelbanan. Och tunnelbanan, fru talman, finns bara i Stockholm. Detta är något som regeringen verkar vara ovetande om eller i annat fall väljer att helt bortse från. Någon annan slutsats går inte att dra av utformningen av regeringens bilfientliga politik.

Många arbetstagare har ingen påverkan när det gäller företagets val av bil. Det är oftast inte arbetstagaren som väljer märke, storlek, drivlina och utrustning. Inte sällan förses bilarna med dekalering och andra reklambudskap, och bilförmånen värderas ofta betydligt högre än arbetstagarens privata behov.

Fru talman! Tidpunkten för införandet av förslaget är sällsynt illa vald. När pandemin har ändrat förutsättningarna för många företag, hela branscher går på knäna och många företag står på randen till konkurs behövs det verkligen inga nya skattehöjningar.

Den så kallade justeringen av bilförmånen är inget annat än en skattehöjning på arbete. Regeringen beräknar att den kommer att ge 2,33 miljarder kronor till statskassan. 2,33 miljarder ytterligare i pålagor blir en extra börda i ett oerhört bekymmersamt läge. Det här sker när arbetslösheten är rekordhög, den fjärde högsta i hela EU, trots att statsministern lovade att Sverige redan förra året skulle ha den lägsta arbetslösheten. Detta är en helt felaktig prioritering och direkt ansvarslöst av regeringen.

Förslaget har upprört många. I veckan fick jag mejl av en företagare, konsult i energibranschen. Han kör i vanliga fall cirka 4 000 mil per år, men inte i år, för han har inte kunnat besöka några kunder alls på grund av pandemin. Det blir svårt för honom att betala för en förmån han inte har använt vare sig i jobbet eller privat. Och han är inte ensam. Många har hört av sig med synpunkter, och alla har varit negativa. Det är vanliga människor som oroar sig för att de inte kommer att ha råd med den förestående höjningen och för att de kommer att behöva köpa en privatbil, då oftast med betydligt sämre miljöprestanda och betydligt sämre säkerhet.

Omkring 300 000 personer beskattas i dag för förmånsbil i Sverige. Förslaget kommer att innebära en skattehöjning på omkring 400–800 kronor i månaden. Människor som är beroende av bilen är redan drabbade av den nyligen införda fordonsskattehöjningen i bonus–malus-systemet samt de senaste årens kraftigt höjda drivmedelspriser.

Utöver de redan nämnda negativa effekterna skapar det faktum att förändringen av förmånsbeskattningen sker i ett halvårsskifte en massa extra onödigt administration för företagen, men även för andra aktörer, som Skatteverket, finansbolag och leasingbolag. Man kommer att behöva hantera tre olika beräkningsmodeller i förmånssystemet. Särskilt drabbar detta, som alltid när regeringen lägger fram sina ogenomtänkta förslag, mindre företag.

Fru talman! Förutom de redan anförda nackdelarna med förslaget är det ytterst tveksamt om det leder till några miljövinster. Kostnadshöjningarna i förmånssystemet befaras komma att fördröja omställningen av fordonsflottan. Företagen brukar vara först med den nya tekniken, och det är

marknaden för tjänstebilar som har introducerat de flesta nya elbilarna och laddhybriderna, som sedan har sålts vidare på privatmarknaden.

Det senaste året registrerades omkring tre fjärdedelar av alla elbilar och laddhybrider på företag. Om företagen i betydligt minskad omfattning kommer att kunna erbjuda förmånsbilar riskerar försäljningen av nya miljövänliga bilar att sjunka och förnyelsen av bilbeståndet att avstanna. Det är inte en önskad utveckling. Men i vanlig ordning hänger regeringens vackra ord om miljö och deras beslut och praktiska handlingar inte ihop.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation 1.

Anf. 2 ANNE OSKARSSON (SD):

Fru talman! Regeringen har lagt fram ett nytt förslag på riksdagens bord. Nu gäller saken en relativt perifer fråga om beräkning av bilförmån.

Vid närmare betraktelse kanske frågan är något större än vad den antyder, då skatten höjs med 2,33 miljarder. Det handlar om en grön skatteväxling, det vill säga regeringens skattepolitik i sin helhet, och det handlar om statens finanser.

Cirka 300 000 personer förmånsbeskattas i år. Ingen hänsyn tas till dem som får en höjning av förmånsbeskattningen med 25 procent ytterligare. Det motsvarar 400–800 kronor per månad. Det är rätt mycket.

Skatten drabbar huvudsakligen män, då 80 procent av dem som förmånsbeskattas är män. Denna justering har enligt propositionen en försumbar effekt på den ekonomiska jämställdheten mellan män och kvinnor i landet. År 2019 var snittlönen för dem som har förmånsbil 51 400 kronor, och bilförmånen är vanligast i pendlingskommuner nära storstaden.

När vi är i ett läge där samhällsekonomin står inför mycket stora risker på grund av pandemin och en omstart måste göras föreslår regeringen att vi ska höja skatten på förmånsbilar. Med tydlig skärpa träffas företag, som ju är motorn i den ekonomiska utvecklingen.

Förslaget om justerad beräkning av bilförmån handlar i grund och botten om att höja skatten lite extra och lite utöver de övriga skattehöjningar man redan har gjort. Skattehöjningar har gjorts på transporter, bränslen och inte minst genom bonus–malus-systemet där man i flera steg har skärpt beskattningen.

Fru talman! Sverigedemokraterna har påtalat hur bonus–malus varit en metod för att dra in pengar till ökande samhällskostnader som regeringen har ansvar för. Regeringen för nu fram en skatt som innebär ännu mer av samma vara i stället för att lösa problemen.

Hur kommer det sig att regeringen i de flesta fall väljer att höja skatten på grundläggande beståndsdelar av samhällsekonomin för att finansiera växande samhällskostnader i stället för att minska kostnaderna för samhällsproblem? Dessa i sin tur genererar nya samhällsproblem.

Nu läggs lök på laxen, och skattehöjningar drar åt tumskrubarna för att pressa de bilister som har ”fel bil” in i en återvändsgränd. Ett problem med förslaget är att ingen hänsyn har tagits annat än förmånsbil eller privatägd bil. Leasing har inte ingått. Inte heller har gasbilar beaktats. Gasbilar är den typ av bil som ligger närmast brytpunkten, det vill säga den bil som får högst tillägg på förmånsbeskattningen. Elbilar är något dyrare, så de får något mindre höjd skatt.

Inte heller har hänsyn tagits till om bilen används som arbetsredskap eller om den används privat. Borde det inte vara så att det är just den privata delen som skulle vara förmånsbeskattad och inte när man använder bilen som arbetsredskap?

Det saknas i allmänhet en helhetssyn på hur olika styrmedel påverkar dem som är beroende av bilen som transportmedel och arbetsredskap. Därför behöver det göras en total översyn av regelverket för bilförmån där syftet ska vara bredare än en regelförenkling. Översynen behöver också innefatta parkering och andra rörliga kostnader.

Det är också så att nedsättningen av förmånsvärdet för miljöbilar styr mot klimatmålet 2030 om att minska utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter. De ökade kostnader som föreslås riskerar att fördröja omställningen av fordonsflottan.

Kanske borde man hellre ge bonus till alla som lämnar sin bil till skroten för att ta bort de smutsigaste bilarna i stället för att se till att de bilar som verkligen skulle behövas drabbas. Jag yrkar bifall till reservation nummer 1.

Anf. 3 HAMPUS HAGMAN (KD):

Fru talman! Regeringen föreslår förändringar i förmånsvärdet på bilar. Förslaget har flera olika brister och är väldigt märkligt utformat.

Det är synd, fru talman, därför att det finns absolut skäl att göra förändringar av förmånssystemet. Systemet skapar en snedvridning mellan förmånsbilar och privatägda bilar. Det är problematiskt då många i praktiken inte kan välja en förmånsbil eftersom de inte kan få tillgång till detta via sin arbetsgivare.

Enligt Ekonomistyrningsverket har den faktiska bilkostnaden ökat med 40–45 procent sedan 1997. Förmånsvärdet har under samma period ökat med 10–15 procent. Samtidigt är möjligheten till förmånsbil viktig för många småföretagare, och en stor del av nybilsförsäljningen sker via förmånssystemet.

Därför måste en förändring av systemet göras på ett klokt sätt. Regeringens förslag till förändringar är tyvärr allt annat än klokt. Förslaget innebär att dyra förmånsbilar, bilar som kostar över 650 000 kronor, kommer att få ett lägre förmånsvärde, medan skattehöjningen slår hårdast mot dem som kör en förmånsbil med ett pris runt 357 000 kronor.

Ekonomistyrningsverket har visat att de dyrare bilarna – de som nu alltså ska få ett lägre förmånsvärde – i högre grad körs av dem med högre inkomst. Regeringens förslag har alltså en tveksam fördelningspolitisk profil som inte över huvud taget rimmar med hur det brukar låta från socialdemokrater i debatten.

Att de billigare bilarna får bära kostnaden för skattehöjningen, medan de allra dyraste bilarna får en skattesänkning, innebär dessutom att regeringens förslag missgynnar kvinnor med förmånsbil, eftersom det genomsnittliga förmånsvärdet på bilen är högre för män än för kvinnor. Inte heller detta rimmar med hur det brukar låta från socialdemokrater i debatten. Regeringens förslag innebär dessutom att kostnaden ökar för flera typer av förmånsbilar som är elbilar. Vi kristdemokrater ifrågasätter alla dessa märkliga prioriteringar.

Fru talman! Det finns som sagt skäl att förändra förmånsvärdessystemet. Men i stället för att sänka skatten på dyra bilar och höja den på billig-

are bilar föreslår vi kristdemokrater att en större del av skatthöjningen betalas av dem som har förhållandevis dyra bilar.

Jämfört med regeringens förslag innebär vårt förslag upp till 300 kronor lägre skatt per månad för dem med förmånsbilar värda under 357 000 kronor.

Vårt förslag har en bättre fördelningspolitisk profil än regeringens förslag och innebär att människor som bor i mindre tätbefolkade områden, och som generellt kör något billigare förmånsbilar, får en skattesänkning jämfört med regeringens förslag.

Borttagandet av det nedsatta förmånsvärdet för miljöbilar borde inte heller ha skett. Miljöbilar hade då, enligt vårt förslag, fortsatt kunnat ha ett nedsatt förmånsvärde enligt de regler som gällde före januari i år. Därmed hade inte miljöbilarna drabbats så hårt av en förmånsvärdesjustering.

Fru talman! De förändringar i beskattningen av förmånsbilar som regeringen har föreslagit är varken kloka eller välavvägda. Det är synd, eftersom det finns skäl att göra förändringar inte minst för att minska snedvridningen mellan privatägda bilar och förmånsbilar. Jag yrkar därför bifall till Kristdemokraternas reservation, reservation 2.

Anf. 4 PATRIK LUNDQVIST (S):

Fru talman! Kostnaden för en bil ska vara densamma oavsett om man köper den själv eller får den betald av arbetsgivaren. Det är målet för den förändring som vi nu debatterar. Det utgår från något väldigt fint, nämligen rättvisa.

Rättvisa betyder däremot inte riktigt samma sak för alla. En del tycker att det är rättvist att den som har möjlighet att få en lägre beskattad förmånsbil också ska få det, även om de är relativt få om man ser till hela befolkningen.

Jag har många gånger fått frågan varför de som har förmånsbil ska straffbeskattas och varför alla ska ha det lika dåligt, som det brukar heta. För mig är det en rätt befängd fråga. Varför ska den som har möjligheten att ha förmånsbil också få en lägre skatt än vad andra människor har på sitt biläggande? Det är i dag ett system som premierar vissa lösningar framför andra och slår väldigt orättvist.

Vi kommer nu att förändra förutsättningarna vad gäller förmånsbilar, och det är naturligtvis så att de som i framtiden kommer att få betala mer inte är så nöjda. Men förändringarna kommer också från att det i dag är förmånligare, alltså billigare, att betala en bil till sina anställda än att betala lön i kontanter. Det har inte varit ambitionen med den svenska skattepolitiken att den som har möjligheten och positionen att få en bil betald av arbetsgivaren ska ha en fördel jämfört med dem som inte har den möjligheten.

I grund och botten ska skattesystemet vara utformat så att det inte spelar någon roll om anställda betalas med kontanter eller andra förmåner, till exempel bilar, resor eller någonting annat. Det ska åtminstone inte vara förmånligt för arbetsgivare att komma undan att betala med kontanter som den anställde kan använda till vad den vill. Det här skapar en rättvisa mellan dem som har en sådan här möjlighet och dem som inte har det.

Det finns ungefär 300 000 förmånsbilar som rullar i Sverige i dag, och de är lägre beskattade än alla andra cirka 5 miljoner personbilar som vi har totalt.

Man kan naturligtvis resonera, som vi har hört här tidigare från talarstolen, om de människor som i dag får använda bilar som verkligen behövs i yrket även ska få använda dem privat – bilar som är specialanpassade eller ombyggda för att vara yrkesfordon och räknas som arbetsredskap. Det är denna grupp som dagens system kanske funkar okej för, och de kommer naturligtvis att behöva de här bilarna även framöver. Det finns en risk att företagen då inte tycker att det är lika bra att låta sina anställda använda bilarna även efter arbetstid.

Vi har hört Kristdemokraterna här prata om fördelningsprofil. Yrkesfordonen är ju den grupp av bilar som är dyrast, just därför att de måste specialanpassas för att de används på ett sätt som en vanlig privatperson inte använder en bil på. Det blir då väldigt märkligt att prata om just fördelningsprofilen, att man ska hålla nere justeringen för dyrare bilar så att de även fortsättningsvis ska betala mer. Det tycker inte vi är rimligt.

Vi tycker att det här är ett väldigt väl avvägt förslag, där vi både tar hänsyn till bilarna som arbetsredskap och ser till att beskattningen blir så lika som möjligt för alla som har bil i Sverige.

Ett annat argument som vi har hört här i dag från talarstolen är att reglerna skulle vara för enkla och inte tar hänsyn till tillräckligt många saker. Det är precis tvärtom hur det brukar låta i den här talarstolen. Oftast brukar man tycka att reglerna är för komplicerade, att de är för svåra att använda och att det blir för mycket administration för företagen. Det är också en aspekt som vi har vägt in i förslaget. Nu får vi det emot oss för att det blir för förenklat och inte tar hänsyn till tillräckligt mycket.

Jag tycker att det här blir lite märkligt. Vi vill alla ha ett enkelt system. Vi kan inte anpassa vår argumentation här i talarstolen efter vad som passar just för tillfället och vilka man råkar vilja flörta med just nu.

Fru talman! Med detta yrkar jag bifall till propositionen och avslag på motionerna.

Anf. 5 BORIANA ÅBERG (M) replik:

Fru talman! Patrik Lundqvist anförde en del argument för att höja skatten på bilförmån. Det var rättvisa, det var regelförenklingar och förenklingar i systemet.

Om han nu anser att det är skillnad mellan lön och kontanter och bilförmån, varför inte sänka inkomstskatten? Det vore mycket enklare.

Det vore också ärligare om Socialdemokraterna hade erkänt att regeringen behöver pengarna. Det är en ren och skär höjd skatt på arbete, för regeringen behöver pengar för att satsa på ännu mer bidrag och kunna ägna sig åt ännu mer slöseri, som friår, familjevecka med mera.

Vi har en enorm arbetslöshet i Sverige. Vore det inte bättre att se till att människor kommer i jobb och betalar skatt och på så sätt bidrar till att det kommer pengar till statskassan?

Fru talman! En tjänstebil är ett arbetsredskap som arbetstagaren behöver för att utföra sitt jobb. Än så länge beskattar inte regeringen andra redskap, såsom datorer och skrivbord som andra arbetstagare behöver.

Jag undrar varför Socialdemokraterna väljer att beskatta bilen som arbetsredskap.

2 juni

*Justerad beräkning
av bilförmån*

Anf. 6 PATRIK LUNDQVIST (S) replik:

Fru talman! Frågan som Boriana Åberg ställer är lite märklig, får jag lov att säga. Det finns inte någon regering i det här landet som på väldigt länge har pratat om att inte ha någon skatt på förmånsbilar. Att vi väljer att beskatta dem är av samma anledning som alla andra. Det är naturligtvis så att staten behöver pengar för att göra en himla massa olika saker, bland annat satsa på mer utbildning och se till att folk faktiskt får en möjlighet till ett arbete.

Det är ingen hemlighet att vi tycker att offentliga investeringar i utbildning och andra saker är betydligt smartare sätt att nå en lägre arbetslöshet än skattesänkningar. Det som Boriana Åberg är ute efter är väl egentligen att till varje pris få propagera för skattesänkningar till förmån för dem som redan har en hel del pengar. Det tycker jag blir väldigt uppenbart här.

Vi behöver pengar i det här samhället, och vi behöver använda dem på ett klokt vis. Ett klokt vis att använda skattepengarna är inte att ha en lägre skatt på förmånsbilar i stället för att lägga pengarna på exempelvis utbildning för att skapa jobb för vår framtid.

Anf. 7 BORIANA ÅBERG (M) replik:

Fru talman! Tack, Patrik Lundqvist, för svaret!

Patrik Lundqvist tycker att höjda skatter på arbetsredskap är rätt väg att gå. Socialdemokraterna är som en hantverkare som bara har ett verktyg i verktygsbältet: en hammare. Med denna hammare hamrar man in höjda skatter på allt. Nya skatter och höjda skatter är lösningen på alla problem. Högre skatt på att arbeta, högre skatt på att ta sig till arbetet, högre skatt på industri och jordbruk, fastighetsskatt, skatt på pensionssparande, skatt på plastpåsar, skatt på kylskåp, på datorer, på kläder och på skor – listan kan göras väldigt lång.

Detta är en skadlig politik som Socialdemokraterna faktiskt har provat redan. Det ledde till 90-talskrisen, där hundratusentals människor förlorade sina jobb. Har inte Socialdemokraterna lärt sig någonting av historien? Varför upprepar man gamla misstag?

Anf. 8 PATRIK LUNDQVIST (S) replik:

Fru talman! Boriana Åberg påstår här att vi bara har en lösning. Som man känner sig själv känner man också andra. Skattesänkningar är väl åtminstone det mest använda verktyget i Moderaternas verktygslåda. Med mer intäkter till staten kan vi däremot köpa oss fler verktyg att använda till samhällsbygget, precis som alla andra företag gör. Man använder de pengar som finns och investerar dem för att få en bättre framtid. Precis så vill vi också använda staten och den offentliga verksamheten i Sverige.

Vi vet också från otaliga undersökningar att detta är ett betydligt bättre sätt att skapa ett samhälle där alla får en möjlighet, i stället för att vissa springer iväg och har ohemuldt mycket pengar medan andra lever i fattigdom.

Anf. 9 HELENA VILHELMSSON (C):

Fru talman! Vi diskuterar i dag förslag till förändrad beräkning av bilförmån. Utgångspunkten är att förmånsvärdet i princip ska motsvara kostnaden för att äga och köra en motsvarande privatägd bil. Schablonen som

ligger till grund för beräkningen är tänkt att inbegripa samtliga kostnader för en privatägd bil utom drivmedel.

En grundläggande princip i skattelagstiftningen är den om likformighet och neutral beskattning. Det innebär bland annat att skatteuttaget ska vara detsamma oavsett om arbetsersättning utgår i form av lön eller i form av en förmån, exempelvis förmån av fri bil. Förslagen i propositionen syftar till att reglerna för bilförmån, utöver styrning mot mer miljöanpassade bilar, ska innebära en neutral beskattning mellan förmån och kontant lön.

Fru talman! Den nuvarande schablonen för värdering av bilförmån har i stort sett varit oförändrad sedan den infördes 1997. Orsaken till de föreslagna förändringarna är att värderingen i dag enligt många understiger marknadsvärdet. Det kan innebära att skattesystemet premierar exempelvis fossildrivna bilar i förhållande till andra varor och tjänster. Det innebär likaså ett skattemässigt gynnande av bilförmån i förhållande till kontant lön.

Det ränterelaterade beloppet, som är en faktor som föreslås ändras i propositionen, är tänkt att motsvara kapitalkostnader för bilen. Jag finner ingen anledning att närmare gå in på detaljerna i förslaget, men utformningen av beräkningen i dag vad gäller det ränterelaterade beloppet utgår från att bilköpet finansieras med eget kapital och speglar ränteintäkterna efter skatt på en riskfri placering motsvarande det kapitalet. Vi kan nog räkna med att åtminstone en tredjedel av privata köpare av ny bil i dag finansierar sitt köp med kredit. Då leder den nuvarande utformningen av det ränterelaterade beloppet till en underskattning av kapitalkostnaden.

Fru talman! Den andra faktorn som föreslås ändras i propositionen är det prisrelaterade beloppet, vilket är tänkt att motsvara övriga kostnader för ett bilinnehav, i första hand bilens värdeminskning.

I en studie som Skatteverket genomförde 2018 fann myndigheten att den genomsnittliga värdeminskningen på tre år uppgick till drygt 40 procent, vilket är mer än vad som utgör grund i dagens beräkning. Förutom en del olika undersökningar i fackpress har inga ytterligare fördjupade svenska studier gjorts vad gäller personbilars värdeminskning.

Samtidigt finns troligen inga tydliga tecken på att den procentuella värdeminskningen är högre bland dyra bilar än bland bilar i de lägre prisklasserna. Så är systemet utformat i dag, vilket innebär att den nuvarande schablonberäkningen överskattar värdeminskningen för dyrare bilar.

De ökade förmånsvärden som förslaget innebär kan leda till att vissa förmånstagare väljer bilar med lägre pris eller avstår förmånsbil helt. De kan också innebära att man väljer en mindre bil som med stor sannolikhet har lägre koldioxidutsläpp. Eller så används privat bil i större utsträckning, och då tickar andra styrmedel igång för just miljöbilshantering. Eller så erbjuds helt enkelt andra löneförmåner.

Förändringen föreslås börja gälla den 1 juli 2021 och gäller bilar som blir skattepliktiga från det datumet.

Att förmånsvärdet ökar för bilmodeller kan få till följd att vissa förmånsbilsinnehavare väljer en bil med lägre pris vid nästa bilbyte, för att på så sätt undvika höjt förmånsvärde. Andra kan välja att behålla befintliga bilar under en längre tid än planerat, för att på så sätt undvika att påverkas av de nya reglerna. Jag vill poängtera att det krävs ett nyköp för att det ska bli andra regler. Annars gäller de gamla reglerna.

Fru talman! Nybilspriset kommer även med de nya reglerna att sättas ned för miljöanpassade bilar till närmaste jämförbara konventionella bil. Antalet nyregistrerade personbilar uppgick under 2020 till drygt 300 000. Andelen klimatbonusbilar uppgick motsvarande tid till nästan en tredjedel av de nyregistrerade personbilarna.

Skatteverket har bland annat föreslagit en årlig översyn av detta med nedsättning för miljöbilar. Det tycker vi är en klok idé. Vi väljer att fokusera på det och följa upp det i framtiden.

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anf. 10 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Vänsterpartiet ställer sig bakom regeringens förslag om en justering av den schablonberäkning som används för att fastställa värdet av bilförmån. Förslaget innebär att två delkomponenter vid beräkningen ändras: det ränterelaterade beloppet och det prisrelaterade beloppet. Utgångspunkten är att förmånsvärdet i princip ska motsvara kostnaden för att äga och köra en motsvarande privatägd bil. Det finns såklart ett syfte med det. Sedan är det också rimligt att inkomst i form av bilförmån och kontantlön ska beskattas lika. Utifrån den befintliga lagstiftningen kan man också uppnå en mer rättvis beskattning mellan bilförmån och andra inkomster.

I den här debatten ska man också känna till att den nuvarande schablonen för värdering av bilförmån har varit i stort sett oförändrad sedan den infördes 1997, med undantag för vissa justeringar i samband med att bonus–malus-systemet för nya lätta fordon infördes. Schablonen resulterar därmed i dag i en värdering av förmånen som generellt sett klart understiger marknadsvärdet.

Det innebär att skattesystemet premierar fossildrivna bilar i förhållande till andra varor och tjänster. Det innebär likaså ett skattemässigt gynnande av bilförmån i förhållande till kontant lön. Sedan är det inte så att förslaget drabbar alla, högt och lågt, som man vill få det att verka i debatten, utan en höjning påverkar i genomsnitt personer högre upp i inkomstfördelningen mer, både i kronor och procentuellt sett eftersom bilförmån är vanligare bland personer med högre inkomster. Ju högre upp i inkomstfördelningen, desto större blir alltså effekten. Det kan jag tycka är rättvist med det här förslaget.

Jag yrkar bifall till propositionen.

Anf. 11 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! Vi debatterar i dag skatteutskottets betänkande *Justerad beräkning av bilförmån*. Regeringens proposition har tagits fram inom ramen för januariavtalet, och Liberalerna står bakom den föreslagna ändringen av bilförmånen. Syftet är att hitta en större neutralitet mellan bilförmån och andra inkomster. Lagändringen kommer att träda i kraft den 1 juli 2021.

Jag kommer här inte att gå in på detaljerna i förslaget utan uppehålla mig vid de potentiella miljökonsekvenserna.

Liberalerna bedömer alla styrmedel inom transportområdet utifrån de högt ställda klimatmål som riksdagen har beslutat om. Sverige har som mål att 2045 nå nettonollutsläpp, och just transporterna har fått ett bransch-

specifikt mål. År 2030 ska koldioxidutsläppen ha minskat med 70 procent inom transportområdet jämfört med 2010.

Det är ett väldigt tufft mål. Ska vi lyckas på så kort tid krävs en rad olika åtgärder. Den viktigaste åtgärden är elektrifiering av vägtransporterna som kompletteras med fossilfria drivmedel för att minska utsläppen från befintlig bilflotta.

Liberalerna har grundprincipen att de som genererar utsläpp ska betala, och vi vill undvika subventioner. Vi anser dock att det vid tekniksprång och med vår tuffa tidsplan till 2030 under en kort övergångsperiod kan vara försvarbart att ge vissa subventioner för att öka takten i omställningen.

Detta är en viktig ingång när Liberalerna bedömer styrmedel. Hur ska vi få snabbast möjliga övergång till elektrifiering samtidigt som vi möter människors behov av vägtransporter i vardagen och fördelar kostnaden på ett acceptabelt sätt?

Vi tror på bonus–malus-systemets effekt att få bilköpare att välja laddbara bilar och att skynda på tekniskiftet. Det är av vikt att laddhybrider ingår i bonusdelen, då de är ett viktigt mellansteg till elbilen för många bilköpare och utgör majoriteten av sålda laddbara bilar i dag. Systemet är självfinansierande, och bonusen bör upphöra när laddbara och fossildrivna bilar är jämförbara i pris. Då sköter marknadskrafterna övergången.

Vi vill också se en miljöreduktion av förmånsvärdet för tjänstebilar av den enkla anledningen att den stora majoriteten av alla laddbara bilar som säljs är företagsbilar. Genom att hålla den försäljningen uppe skapar vi en begagnatmarknad av bilar på prisnivåer där många fler konsumenter har råd att köpa en laddbar bil. Genom systemet tar företagen även en stor del av värdeminskningen som sker under de första tre åren.

Bilköpare med vanliga inkomster har i dag inte råd att köpa en elbil då den är för dyr. Vi är inne i ett tekniskifte där personbilar och även bussar, lastbilar och arbetsmaskiner elektrifieras. I alla tekniskiften kommer de första exemplaren att vara betydligt dyrare innan den nya tekniken slagit igenom och massproduktion har startat. Det gör att personbilar i detta fall blir alldeles för dyra i början för att människor med vanliga inkomster ska ha råd att köpa dem.

Vad som sker nu är att framför allt företag står för nybilsinköpen av laddbara bilar och betalar för den största värdeminskningen. När dessa bilar sedan kommer ut på begagnatmarknaden efter cirka tre år har priset på bilarna sjunkit så att fler har råd att köpa dem. Det innebär att företagen betalar en betydligt större del än staten för att den nya tekniken snabbt ska bli tillgänglig för vanligt folk.

År 2020 såldes drygt 300 000 nya personbilar i Sverige. Uppskattningsvis såldes drygt hälften av de nyregistrerade bilarna till företag, och av dem var cirka 40 procent förmånsbilar. Andelen laddbara bilar av den totala försäljningen var drygt 30 procent, och vi ser att majoriteten av dessa såldes till företag. Den nuvarande miljöstyrningen gör att förmånsvärdet på en miljöbil sätts ned till motsvarande det för fossildrivna fordon.

Detta sammantaget gör att förändringar i förmånsvärdessystemet kan få stor påverkan på försäljningen av laddbara fordon. Förmånstagare kan välja bilar med lägre pris och därmed utesluta ett val av en laddbar bil eller avstå förmånsbil helt. Detta i kombination med att den tillfälliga extra ned-sättningen av förmånsvärdet för miljöbilar togs bort vid årsskiftet kan min-

ska antalet nya laddbara bilar på våra vägar och därmed våra möjligheter att nå våra klimatmål.

Liberalerna kommer att noga följa utvecklingen av försäljningen av laddbara bilar för att möjliggöra förändringar av våra styrmedel vid en nedgång. Vi vill inte tappa tempo i klimatomställningen.

Anf. 12 REBECKA LE MOINE (MP):

Fru talman! Det vi debatterar i dag handlar om en justerad beräkning av bilförmån. Det är en liten delseger där vi i Miljöpartiet försöker göra om och göra rätt så att det inte fortsätter som i dag då det lönar sig mer att få en bil än att få lön.

Schablonen, som är mycket gammal och används för att räkna ut skatten när man får en bilförmån, gör att bilen värderas lägre än dess egentliga marknadsvärde. Det här styr i en miljöovänlig riktning samtidigt som det bryter mot principen om neutral beskattning.

Av de som i dag är bilförmånstagare, vilket har nämnts tidigare, är runt 80 procent män. 75 procent av dem tjänar mer än 40 000 kronor i månaden. 52 procent av dessa finns i tre storstadsregioner. Det kan man jämföra med att 40 procent av befolkningen bor där. De är alltså väldigt överrepresenterade. Det är också i de här storstadsregionerna som kollektivtrafiken bör fungera bäst.

Det här är en klimatskadlig subvention av bilar till i stor del välbärgade män i storstadsregionerna. Förändringen av bilförmånen som föreslås ger goda fördelningsmässiga effekter. Medianlönen för förmånsbilsinnehavarna är 51 400 kronor.

Fru talman! Det körs sannolikt mer bil i dag än vad som är nödvändigt på grund av det här dåliga systemet och reseavdraget. Vi vill göra om förmånssystemet för att snabba på omställningen, och då är en justerad schablon en enkel och självklar åtgärd. Det är dock bara en liten pusselbit av flera. Som har nämnts tidigare i talarstolen måste vi minska bilens och den totala transportsektorns utsläpp för att nå våra klimat- och miljömål.

Fru talman! Tidigare i debatten har vi också hört, från dem som motsätter sig förslaget, att det är en skatt på arbete. Men det är faktiskt en princip som vi nu justerar. Det är alltså inte en skatt på arbete, vilket hävdas. Det är inte heller någonting som kommer att missgynna landsbygden, med tanke på var personerna som får höjd förmånsbeskattning bor.

Vi har också hört att en person inte kan frakta tre meter långa rör på tunnelbanan. Det är något som jag särskilt kan relatera till, eftersom jag har jobbat med att ta med mig båt ut till mina olika uppdrag. Jag kan försäkra er om att jag inte gjorde det på tunnelbanan. Men jag hade inte heller egen bil för att göra det. Det var tjänstebilen som gjorde det möjligt. Det finns en tydlig skillnad där. Det här gäller alltså inte en skatt på tjänstebil.

Ofta är företagen måna om att bistå med de verktyg, det arbetsmaterial och de arbetsredskap som behövs för att man ska kunna utföra sina uppdrag på ett bra och säkert sätt. Men därmed inte sagt att man måste ha en förmånsbil för att utföra uppdraget.

Fru talman! Jag yrkar bifall till propositionen.

Anf. 13 BORIANA ÅBERG (M) replik:

Fru talman! Rebecka Le Moine betraktar förslaget som en delseger. Men flera remissinstanser befarar att förslaget kommer att leda till att människor väljer att ha egna bilar i stället för att betala mer för att bruka en förmånsbil. Miljöpartiet brukar tala sig varma för delningsekonomin, men samtidigt motarbetar man den genom att hindra att arbetstagare och arbetsgivare delar bil.

Att arbetstagaren tar med sig bilen hem minskar dessutom arbetsgivarens behov av parkeringsytor för alla sina fordon. Det underlättar både för stadsplaneringen och för miljön. Misshushållning med parkeringsplatser är för övrigt något som ledande miljöpartister i Skåne bland annat har ondgjort sig över under flera mandatperioder. Onödigt stora hårdgjorda ytor är misshushållning med mark och hindrar dessutom absorberingen av regnvatten. Men i regeringsställning fattar Miljöpartiet nu beslut som leder till just detta.

Därmed är dessa beslut och Miljöpartiet direkt skadliga för miljön samtidigt som man försöker upprätthålla en bild av rena motsatsen. Varför?

Anf. 14 REBECKA LE MOINE (MP) replik:

Fru talman! Jag uppskattar Borianas Åbergs kreativitet i det här replikskiftet.

Det här är något som Miljöpartiet har kämpat för länge. Det går helt i linje med det vi ser är nödvändigt för att minska transportsektorns miljö- och klimatutsläpp. Vi är samtidigt helt för den delningsekonomi som Miljöpartiet har drivit på för i decennier. Jag tycker inte att man på något sätt kan göra den kopplingen utan att ha ett stort uns av just fantasi och kreativitet.

De bilar som används i jobbet kan till stor del vara just tjänstebilar, som inte ingår i det här förslaget. Att gå över till bilpooler och andra delningsekonomiska sammanhang står inte heller i kontrast till förslaget.

Den förmån som gäller nu har varit oförändrad under lång tid. Den gynnar rika män i storstäder.

Förslaget står inte på något sätt i kontrast till det miljöarbete som Miljöpartiet har jobbat med under decennier.

Det här är ett litet steg, men i rätt riktning, på väg mot att det inte ska subventioneras att äga en egen bil, dessutom inte för de personer som är mest välbärgade och som bor på ställen där det bör finnas bra kollektivtrafik.

Anf. 15 BORIANA ÅBERG (M) replik:

Fru talman! Jag vill tacka Rebecka Le Moine. Jag uppfattade inte att jag fick något svar. Men Rebecka Le Moine ska få nya frågor och nya chanser att stilla min nyfikenhet.

Människor i serviceyrken kan inte använda sig av tjänstebilar när de behöver åka ut på uppdrag klockan tre på natten. Då går det inte att med hjälp av kollektivtrafik ta sig till den bilparkering där alla tjänstebilarna står för att sedan ta sig till stället där man ska utföra sitt uppdrag.

Remissinstanserna är väldigt tydliga med att förslaget kommer att slå mot svenska jobb och leda till att människor väljer att köpa privat bil med sämre miljöprestanda och troligtvis mer utsläpp. Jag undrar vilka bilar som släpper ut mest koldioxid. Är det gamla bilar eller nya bilar? Är det önsk-

värt med en förnyelse av bilflottan mot laddhybrider eller renodlade elbilar? Om det är önskvärt, varför hindrar Miljöpartiet denna omställning?

Behöver Sverige en tillväxt för att klara miljöproblemen eller inte? Om ja, varför driver Miljöpartiet den politik som slår hårt mot jobb, företagande och mobilitet? Tidigare har Miljöpartiet haft inskrivet i sitt program att man ska sträva efter nolltillväxt. Är nolltillväxt fortfarande Miljöpartiets vision för framtiden?

Anf. 16 REBECKA LE MOINE (MP) replik:

Fru talman! Tack, Borianana Åberg, för frågorna! Jag uppskattar dem. Även i den här kammardebatten kommer vi in på tillväxtkritik. Det tycker jag alltid är roligt.

Först och främst stämmer inte påståendet att man inte kan ge sig i väg klockan tre på natten om man inte har en egen bil. Jag har också erfarenhet av att jobba på obekvämlig arbetstid. Man kan planera med sin arbetsgivare och låna hem tjänstebilen i god tid, kanske efter jobbet, för att kunna utföra uppdragen tidigt eller på obekvämlig arbetstid. Det finns många exempel på att det kan fungera utan just den egna bilen.

Jag blir lite nyfiken på påståendet att vi med det här förslaget kommer att få mycket mer hårdgjorda ytor och parkeringsytor. Jag skulle gärna vilja att Borianana Åberg återkommer med någon typ av forskning eller stöd för det påståendet.

(BORIANANA ÅBERG (M): Jag har inte fler repliker, fru talman.)

När det gäller om Miljöpartiet fortfarande är tillväxtkritiska svarar jag: Absolut! Det är en debatt som mer och mer förknippas med klimatfrågan och klimatkrisen, som vi står mitt i, och dessutom naturkrisen. Så mycket forskning pekar på sambandet mellan exponentiell, ohämmad tillväxt och de miljökonsekvenser och miljökatastrofer som är priset vi betalar för det.

Min och Miljöpartiets övertygelse är självklart att vi inte kan ha en exponentiell, ohämmad ekonomisk tillväxt på en begränsad planet när vi vet mer och tydligare än någonsin att vi måste hushålla med den planeten. Det är i själva verket det som är ekonomi. Det betyder hushållning med resurser. Vi måste hushålla med våra resurser. Vi kan inte ha en exponentiell tillväxt i all evighet.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 18.)

§ 7 Ändrade regler för mervärdesskatt vid handel med avfall och skrot

Skatteutskottets betänkande 2020/21:SkU30

Ändrade regler för mervärdesskatt vid handel med avfall och skrot (prop. 2020/21:128)
föredrogs.

Förste vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 18.)

§ 8 Riksrevisionens rapport om särskild löneskatt för äldre

Skatteutskottets betänkande 2020/21:SkU31

Riksrevisionens rapport om särskild löneskatt för äldre (skr. 2020/21:162) föredrogs.

Anf. 17 HELENA VILHELMSSON (C):

Fru talman! Riksrevisionen har granskat regeringens hantering av den särskilda löneskatten för äldre och huruvida reformen har uppnått sitt syfte. Riksrevisionen har kommit fram till att så inte är fallet och att erforderliga utvärderingar bör göras.

Centerpartiet har med anledning av regeringens skrivelse i ärendet skrivit en följdmotion där vi framför att regeringen ytterligare bör följa upp och utvärdera löneskatten. Utan att initiera en debatt i ärendet vill jag härmed enbart yrka bifall till vår reservation i ärendet.

Anf. 18 PATRIK LUNDQVIST (S):

Fru talman! På samma tema tänker inte heller jag initiera någon debatt i ärendet, utan jag har fått i uppdrag att å utskottets vägnar endast yrka bifall till utskottets förslag och avslag på motionen.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 18.)

§ 9 Uppsägning av skatteavtalet mellan Sverige och Grekland

Skatteutskottets betänkande 2020/21:SkU34

Uppsägning av skatteavtalet mellan Sverige och Grekland (prop. 2020/21:137) föredrogs.

Anf. 19 ANNA VIKSTRÖM (S):

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Uppsägning av Sveriges skatteavtal med Grekland innebär att avtalet ska upphöra att gälla den 31 december 2021. Avtalet kommer därmed inte längre att tillämpas från och med beskattningsåret 2022. För tidigare beskattningsår är avtalet fortsatt tillämpligt.

Skälet till att avtalet sägs upp är det riktade regelverk som nyligen införts i Grekland och som beskattningsmässigt särbehandlar inkomster som inflyttade personer uppbär från andra länder. Det innebär att personer som flyttar från Sverige till dessa länder kan erhålla en särskilt förmånlig beskattning i fråga om inkomster som de uppbär från Sverige. Det rör sig om 7 procents skatt på pensioner och kapitalinkomster.

När det gäller beskattning av alla former av pensioner är den svenska skatteavtalspolicyn sedan lång tid tillbaka att källstaten, det vill säga den stat från vilken en pension i en gränsöverskridande situation betalas ut, ska ha den primära beskattningsrätten. Till följd av att skatteavtalen förhindrar Sverige från att beskatta de berörda inkomsterna blir den sammanlagda

Prot. 2020/21:132

2 juni

*Riksrevisionens
rapport om särskild
löneskatt för äldre*

*Uppsägning av skatte-
avtalet mellan Sverige
och Grekland*

beskattningen mycket låg, och det skapar incitament för personer att flytta från Sverige till dessa länder, i detta fall Grekland, av främst skatteskal. Detta var inte avsikten när avtalen ingicks.

I ett alltmer gemensamt Europa ska givetvis medborgarna, när de så vill, kunna flytta och skriva sig i vilket medlemsland som helst. Vi socialdemokrater har samtidigt uppfattningen att det är nationalstaterna som äger sin skattepolitik, och den ska inte utsättas för någon europeisk likriktning i devalverande syfte. Ett relativt högt skatteuttag på breda skattebaser är och förblir grunden för att kunna bygga och utveckla välfärden oavsett vilket land det gäller.

I umgänget mellan medlemsländerna är det därför viktigt att till exempel genom skatteavtal täppa igen hål i skattesystemet. Med Grekland sker detta nu på ett tidigt stadium. Starka skäl talar för att säga upp avtalet innan ett nytt skatteavtal är på plats. Att avvakta en förhandling innebär enligt regeringen att en för Sverige principiellt viktig fråga underkastas en bilateral process som Sverige inte ensidigt råder över och där motparten saknar incitament för en snabb överenskommelse. Det riskerar således att skapa en utdragen process under vilken skatteplanering kan fortgå.

Avtalet med Sverige är från 1961 och ålderdomligt utformat, och det saknar dessutom sådana bestämmelser som numera utgör minimistandarder för skatteavtal, vilka utarbetats inom ramen för projektet för att motverka skattebaserosion och flyttning av vinster. Avtalets regler för utbyte av upplysningar uppfyller inte heller nu gällande internationella standarder. Hela avtalet är dessutom ålderdomligt utformat, vilket försvårar tillämpningen.

Grekland är nettobidragstagare för pengar från EU:s återhämtningsfond, som kom till i samband med coronautbrottet, medan Sverige betalar mer pengar till fonden än vi får tillbaka. Det här gör att det är extra anmärkningsvärt att länder som Portugal och Grekland vill locka andra EU-medborgare med låga skatter.

Det är glädjande att samtliga partier står bakom regeringens proposition.

Anf. 20 HELENA BOUVENG (M):

Fru talman! Moderaterna anser att det i grunden är beklagligt att skatteavtalet med Grekland står inför en uppsägning. Uppsagda skatteavtal är något som bör undvikas. Det skapar osäkerhet och försämrade förutsägbarhet. Det är dock orimligt, fru talman, att Grekland tar emot omfattande ekonomiska bidrag från andra länder i EU samtidigt som landet erbjuder skattedrivna upplägg som eroderar givarländernas skattebaser.

Sveriges skatteavtal med Grekland är, som tidigare sagts, ett väldigt gammalt skatteavtal som det finns goda skäl att omförhandla. Skatteavtalet saknar bland annat centrala standardbestämmelser för skatteavtal, sådana som härrör från BEPS-projektet, base erosion and profit shifting. Moderaterna förutsätter att regeringen agerar skyndsamt och säkerställer att nödvändiga förändringar kan göras för att få ett bättre och mer rättvist skatteavtal länder emellan på plats.

Finansministerns uttalande undergräver Sveriges position och motverkar svenska intressen när hon med överdriven retorik försöker att skuldbelägga de svenskar som av olika skäl väljer att utnyttja den fria rörligheten inom EU och bosätta sig i länder som Grekland och Portugal. Vi anser att

en svensk finansminister bör stå på svenska medborgares sida och inte kritisera de medborgare som följer rådande lagar och regler. Jag noterade, fru talman, att även Anna Vikström i sitt inlägg förstärkte detta när hon sa att svenskar flyttar till Grekland enbart av ekonomiska skäl. Det finns många olika skäl till att människor flyttar till Grekland. Exempelvis utgör november, december, januari och februari fyra anledningar.

Det är dock inte rimligt att länder som Sverige tar ett stort ekonomiskt ansvar för sydeuropeiska länders ekonomi genom omfattande lån och bidrag samtidigt som länder som Grekland har försökt att säkra skattebefrielser för vissa grupper från andra länder. Det är en ordning som Sverige inte bör acceptera. Det ska i sammanhanget även framhållas att det finns goda skäl att sänka den så kallade SINK-skatten framgent för att få på plats en mer välvägd beskattning av svenskar bosatta utomlands. Regeringens höjning av SINK-skatten från 20 till 25 procent under föregående mandatperiod var obefogad.

Trots dessa synpunkter stöder Moderaterna utskottets ställningstagande om regeringens proposition i och med att det är orimligt att länder kräver stöd från svenska skattebetalare i form av bidrag och lån samtidigt som de erbjuder skattedrivna upplägg i syfte att erodera svenska skattebaser. Det är också därför som Moderaterna, fru talman, har lämnat in ett särskilt yttrande i ärendet.

Anf. 21 ERIC WESTROTH (SD):

Fru talman! Under lång tid har Sveriges regeringar varit relativt passiva i frågan om förnyelse av de svenska skatteavtalen. Vi i Sverigedemokraterna har i våra budgetmotioner påpekat vikten av att kontinuerligt förnya de bilaterala skatteavtalen så att de bättre avspeglar den internationella verkligheten.

Man kan med viss ironi konstatera att skatteutskottet och riksdagen först 2019 behandlade och upphävde en förordning om dubbelbeskattningsavtal som vi hade med Sovjetunionen – något som kan tas till intäkt för hur inaktuella och stundom obsoleta Sveriges bilaterala skatteavtal kan vara. Detta borde med all önskvärd tydlighet illustrera behovet av ett förnyelsearbete med dessa.

Fru talman! Som sagts tidigare är skatteavtalet som Sverige har med Grekland väldigt gammalt; det undertecknades 1961. Det är ett av de äldsta fortfarande gällande skatteavtal vi har. Det är till och med äldre än det skatteavtal vi hade med Sovjetunionen, som undertecknades 1982.

Regeringen väljer nu att säga upp skatteavtalet med Grekland redan innan man har ett nytt avtal på plats. Detta tycker vi är beklagligt och visar om något på regeringens oaktsamhet i fråga om att hantera skatteavtalen.

När det gäller det nuvarande skatteavtalet med Grekland har Sverige avhänt sig rätten till källstatens beskattning av vissa inkomster såsom pensioner, utdelning och kapitalvinster. Intentionen är att de ska beskattas upp till en rimlig gräns i det land där man bor.

Under 2020 har Greklands regering infört en så kallad FP-regim. Om man är utlänning och pensionär och har inkomster som härstammar utanför Grekland kan man ansöka om FP-status och kan då ta emot inkomster från utlandet med endast 7 procents beskattning. Samtidigt får den vanlige grekiske medborgaren betala upp till 54 procent i skatt på sina inkomster.

Vi vet också att Grekland är ett av de länder som har svårast att få in sina beslutade skatter. Samtidigt är det ett av de länder som uppbär mest bidrag från EU. Med tanke på att Sverige nu också beslutat att bidra med cirka 150 miljarder till den coronafond som EU instiftat, som endast Sverigedemokraterna och Vänsterpartiet röstade emot och som Grekland nu med stor sannolikhet kommer att få stora delar av, är det knappast rimligt att man dessutom ska sponsra en skattedriven inflyttning från andra EU-länder.

Fru talman! Även om vi inte motsätter oss propositionen i sak ser vi att det saknas en helhetssyn när det gäller skatteavtalen. Vad vi däremot vänder oss emot är den uppskruvade retorik som regeringens representanter använt för att förespråka uppsägning av skatteavtalen med Portugal och Grekland, där man har använt fördomsfulla och nedsättande epitet på dem som valt att flytta till dessa länder. Skatteavtalen är redan så pass föråldrade och gammalmodiga att en omförhandling av dessa avtal är legitim utan att sådana epitet ska behöva kastas i den mediala debatten.

Fru talman! De som bor utomlands och ska skatta för sin inkomst i Sverige har möjlighet att ansöka om det vi kallar för SINK-skatt, en särskild inkomstskatt för utomlands boende. Den höjdes 2018 av nuvarande regering från 20 till 25 procent. I denna fråga anser vi sverigedemokrater att skattesatsen för SINK borde återställas till 20 procent då de som bor utomlands ofta får betala för service och tjänster som i Sverige finansieras via skattsedeln.

Fru talman! Slutligen kan vi bara hoppas på att regeringen snarast får till ett nytt skatteavtal med Grekland. Samtidigt finns det all anledning för regeringen att ta ett större helhetsgrepp om förnyelsearbetet även när det gäller våra övriga internationella skatteavtal för att få dem mer moderna, rättvisa och i linje med den internationaliserade värld vi lever i.

Anf. 22 HELENA VILHELMSSON (C):

Fru talman! Som vi har hört undertecknades skatteavtalet med Grekland redan 1961 och är därmed ett av Sveriges äldsta skatteavtal med andra länder. Det har aldrig omförhandlats, och det i sig talar förstås för att det finns flera ingående delar i avtalet som behöver förändras.

Nej, det är aldrig önskvärt med ett avtalslöst tillstånd, men Centerpartiet står bakom bedömningen att det ändå finns skäl att göra på det här sättet eftersom incitamenten för närvarande är få för Grekland att påbörja förhandlingar om ett nytt avtal parallellt.

Som vi också har hört här införde Grekland 2020 en särskild skatteregim som innebär att ett flertal inkomster, såsom utdelning, kapitalvinster och pension, under vissa förutsättningar endast beskattas med 7 procent i Grekland. Detta är i strid med avtalet, och avtalsparter måste respektera varandra.

Det finns många skäl till att företag och enskilda väljer att bosätta sig i andra länder än Sverige. Personligen har jag svårt att tro att skatt på tjänstepension utgör det starkaste skälet. Därför, fru talman, ska skattesystemen var förutsebara och inte ändras av en part, såsom skedde i fallet med Grekland under förra året.

Det är därför i sammanhanget extra beklagligt – jag vill understryka att det är *mycket* beklagligt – att representanter för regeringen får det att låta som att svenska medborgare med flit och vilja agerar i enbart ett syfte: att undkomma skatt. Jag hoppas att vi hädanefter slipper den typen av retorik från regeringens representanter.

Med detta sagt ställer vi oss ändå bakom propositionen.

Anf. 23 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Jag vill inleda med att konstatera att samtliga partier ställer sig bakom förslaget om uppsägning av skatteavtal med Grekland och även med Portugal, som vi kommer att behandla i nästa debatt.

Detta är ett avtal som slöts för väldigt många år sedan för att undvika dubbelbeskattning och förhindra skatteflykt när det gäller skatter på inkomster och förmögenheter. Förra året införde Grekland särskilda skatte regler som innebär att pensionärer som flyttar till Grekland har möjlighet att under en 15-årsperiod endast betala 7 procent i skatt på inkomster som har sin källa utanför Grekland.

Skatteavtalet med Grekland innebär nu att Sverige som källstat med de nya reglerna är förhindrad att beskatta utdelning, kapitalvinst och pensioner på det sätt som Sverige kan och vill. Dessa inkomster kan många gånger uppgå till mycket stora belopp.

Eftersom rätten att beskatta enligt avtalet upphör omedelbart när en person får hemvist i Grekland kan skatteplanering ske med relativt kort tidshorisont. Därför anser vi, precis som regeringen, att avtalet behöver sägas upp. Annars riskerar detta att skapa en utdragen process, och under tiden kan skatteplaneringen fortgå, vilket vore helt oacceptabelt. Vi ska inte heller falla för avtal som lockar kapitalstarka medborgare.

Anf. 24 HAMPUS HAGMAN (KD):

Fru talman! Sverige är ett handelsberoende land. Värdet av den svenska exporten motsvarar nästan hälften av vår bnp. Vi har en rad stora exporterande företag som sysselsätter väldigt många människor.

För att detta utbyte ska fungera så sömlöst som möjligt är det viktigt att Sverige har välfungerande skatteavtal med andra länder. Därför är det i grunden beklagligt att skatteavtal sägs upp utan att det finns något nytt avtal på plats. Det skapar osäkerhet och minskar förutsägbarheten, så det är absolut ingenting som ska göras lättvindigt.

I detta fall finns det dock skäl som talar för att avtalet ska sägas upp. För att ett skatteavtal ska fungera krävs det en ömsesidig respekt mellan de avtalsslutande parterna. Att som Grekland gjort införa särskilda skatte regler för vissa grupper visar på en bristande respekt för Sverige som avtalsslutande part. Samtidigt tar Grekland emot omfattande stöd från länder som Sverige, som flera har varit inne på tidigare.

Därför stöder också vi regeringens förslag att säga upp avtalet, men jag vill verkligen uppmana regeringen att arbeta hårt för att ett nytt avtal ska komma på plats så snart som möjligt.

Fru talman! Jag delar också kritiken mot finansministerns uppskrivade retorik. Helena Bouveng, kollegan från Moderaterna, nämnde flera goda skäl som en person kan ha för att flytta från Sverige. Tyvärr får väl även maj månad läggas till den listan.

Jag yrkar bifall till utskottets förslag.

Anf. 25 GULAN AVCI (L):

Fru talman! Jag vill inleda med att säga att jag har ganska grov pollenallergi. Det är därför jag är täppt i näsan. Det beror inte på något annat.

Jag hade gärna önskat att detta betänkande, som handlar om uppsägning av skatteavtal med Grekland, och det kommande betänkandet, som handlar om uppsägning av skatteavtal med Portugal, hade kunnat behandlas i en gemensam debatt. Det kommer ju att bli en hel del upprepningar. Men nu är det som det är, och det får väl bli lite tjatigt.

För mig och Liberalerna finns det två olika utgångspunkter i dessa betänkanden. Det ena är det principiella perspektivet som gäller själva avtalen. Det andra handlar om en ideologisk utgångspunkt, vilket jag ska återkomma till i nästa debatt.

Om vi håller oss till skatteavtalet med Grekland och varför vi liberaler har ställt oss bakom regeringens förslag om att säga upp just detta avtal handlar det om att Sverige inte kan ingå avtal med ett land som inte tar ansvar och lever upp till sin del av åtagandena. Avtal som enbart respekteras av en part, Sverige, riskerar att underminera förtroendet för det svenska skattesystemet. En sådan ordning kan vi inte ha.

Det riskerar också att sätta EU:s inre marknad och de gemensamma spelreglerna ur spel om en part inte lever upp till ingångna skatteavtal. Grekland har ensidigt infört särskilda skatteregler för personer som väljer att lämna Sverige och bosätta sig i just Grekland.

Detta att människor väljer att bosätta sig i ett annat EU-land är inte problemet. Det är en del av det europeiska samarbetet att människor själva ska kunna välja var de vill bo. Det är alltså inte detta som ligger till grund för den kritik som den här debatten handlar om.

I stället handlar det om att man hindrar Sverige från att genomföra beskattning enligt de principer som ska vara vägledande för skatteavtalet. Det är givetvis inte acceptabelt.

Dessutom, som kollegor har påpekat tidigare i debatten, är just avtalet med Grekland ett av de äldsta. Det är på tiden att vi får ett nytt och uppdaterat avtal som båda parter står bakom.

Jag hade också önskat att regeringen hade försökt få ett nytt avtal på plats innan det här avtalet sägs upp. Det finns en risk för att individer och företag hamnar i ett vakuum om vi inte efter årsskiftet får ett nytt avtal på plats. Det är givetvis inte bra.

I den situation som vi nu är i, där Grekland inte lever upp till sin del av avtalet, finns det inget alternativ. Men det är av yttersta vikt att regeringen omgående påbörjar nya förhandlingar med den grekiska regeringen, så att vi får ett nytt avtal på plats.

Fru talman! Jag tänkte stanna här i den här debatten. Alla argument för att det är nödvändigt att säga upp avtalet har redan förts fram.

Jag vill dock passa på att så här i slutet av mitt anförande också markera mot Sveriges finansminister och den typ av ganska populistiska utspel som hon passade på att göra i mars månad, när vi och regeringen tillsammans hade kommit överens om att avtalet skulle sägas upp. Då använde hon inför press och medier epitet och begrepp om människor som Liberalerna tar starkt avstånd från. Jag ska återkomma till just den ideologiska aspekten på detta, men det kommer jag att göra i mitt inlägg i nästa debatt.

Med detta vill jag yrka bifall till propositionen och hänvisa till Liberalernas särskilda yttrande.

Anf. 26 REBECKA LE MOINE (MP):

Fru talman! I dag debatterar vi två skatteavtal som ska sägas upp – det första handlar om Grekland och det andra om Portugal.

Det har framförts många argument och upplysningar redan. Detta är ingen situation som är önskvärd på något sätt, men det är en nödvändig sista utväg. Bakgrunden är som sagt att Grekland sedan förra året har valt att pensionärer med inkomst från annat land i EU bara ska betala 7 procent i skatt. Det nuvarande avtalet förhindrar Sverige att beskatta utdelning, kapitalvinst och pension enligt den nuvarande avtalspolicy som Sverige har.

Avtalet är som sagt gammalt, 60 år, och saknar minimibestämmelser för att förhindra skatteflykt. Regeringen har till den grekiska regeringen kommunicerat att man är redo att omförhandla avtalet men utan att få gehör för det.

I Miljöpartiet kämpar vi mot skatteflykt och mot destruktiva regler och avtal. Att konkurrera länder emellan med att erbjuda lägst skatt på kapital, vinster eller inkomster är ett race to the bottom som i längden riskerar att erodera basen för välfärdsstaten. Vi vill i stället se en politik för en gemensam lägstanivå inom EU och för till exempel bolagsskatt även globalt.

Fru talman! Ett tillstånd av avtalslöshet är inte önskvärt, men det är mindre önskvärt att hamna i en situation som går i strid mot Sveriges avtalspolicy.

Jag yrkar bifall till propositionen.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 18.)

§ 10 Uppsägning av skatteavtalet mellan Sverige och Portugal

Skatteutskottets betänkande 2020/21:SkU35

Uppsägning av skatteavtalet mellan Sverige och Portugal (prop.
2020/21:138)
föredrogs.

*Uppsägning av skatte-
avtalet mellan Sverige
och Portugal*

Anf. 27 ANNA VIKSTRÖM (S):

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag. Med detta förslag kommer det inte längre att vara möjligt att flytta till Portugal för att ta ut privat tjänstepension helt eller nästan skattefritt. Förslaget innebär att skatteavtalet med Portugal ska upphöra att gälla den 31 december 2021. Avtalet kommer därmed inte längre att tillämpas från och med beskattningsåret 2022. För tidigare beskattningsår är avtalet fortsatt tillämpligt.

Skälen till att avtalet sägs upp är de riktade regler som införts i Portugal som beskattningsmässigt särbehandlar inkomster som inflyttade personer får från till exempel Sverige.

När det gäller beskattning av alla former av pensioner är den svenska skatteavtalspolicy sedan lång tid tillbaka att källstaten, det vill säga den stat från vilken en pension i en gränsöverskridande situation betalas ut, ska ha den primära beskattningsrätten. Till följd av att skatteavtalen hindrar Sverige från att beskatta de berörda inkomsterna har den sammanlagda beskattningen varit mycket låg eller i vissa fall ingen alls. Det skapar incita-

ment för personer att flytta från Sverige till dessa länder främst av skatte-
skäl. Detta var inte avsett när avtalen ingicks.

Regeringen har länge, under snart fyra år, fört diskussioner med Por-
tugals regering om att ändra avtalet. I maj 2019 undertecknades ett proto-
koll om att ändra avtalet, vilket Sverige har ratificerat. Men Portugal har
ännu inte ratificerat protokollet och inte heller indikerat att en ratificering
är nära förestående. Därför sägs avtalet nu upp.

Frågan om Portugals ratificering av det ändringsprotokoll som under-
tecknades i maj 2019 har lyfts på samtliga politiska nivåer, inklusive pre-
miärministernivå. Genom dessa kontakter har det stått klart för Portugals
regering att avtalet skulle komma att sägas upp om protokollet inte ratifi-
cerades inom rimlig tid. Det är inte acceptabelt att ett land fritt kan be-
stämman när ett avtal med Sverige ska genomföras.

Detta är inte att gå in och bestämma över vad Portugal har för skatte-
regler. De kan dock inte bestämma över våra regler, och de flesta andra
EU-länders regler, om att beskattning ska ske när pension tas ut då den
inte beskattats tidigare. Avtalen har inneburit att mycket höga inkomster
genom planering kan bli helt skattefria eller beskattas mycket lågt. Det är
principiellt oförenligt med vårt skattesystem och förtroendet för detta. När
vi ser den typen av effekter måste vi från svensk sida stå fria att säga upp
avtalet.

Fru talman! Portugal är ett fint land, och det kan finnas många skäl att
flytta dit, liksom till Grekland. Men jag vill också påpeka detta: Eftersom
utflytten tiofaldigats efter att Portugal 2009 införde sin nollbeskattning av
privata tjänstepensioner kan vi se att det är ett starkt samband mellan
skattereglerna och vårt avtal och utflytningen till Portugal, kopplat till
privata tjänstepensioner. Däremot har de ofta mycket lägre pensioner som
hälso- och sjukvårdspersonal, lärare och andra anställda inom kommuner
och regioner har inte omfattats av detta. De påverkas alltså inte heller av
detta förslag. Även om vi vill ha ett skatteavtal – det är helt klart, och det
har regeringen jobbat för länge – är det hög tid att just detta skatteavtal
inte löper vidare.

Fru talman! I ett alltmer gemensamt Europa ska givetvis medborgarna
kunna flytta när de vill och skriva sig i vilket medlemsland som helst. Vi
socialdemokrater har också uppfattningen att det är nationalstaterna som
äger sin skattepolitik, och den ska inte utsättas för någon europeisk likrikt-
ning i devalverande syfte. Ett relativt högt skatteuttag på breda skattebaser
är och förblir grunden för att man ska kunna bygga och utveckla välfärden,
oavsett vilket land det gäller. I umgänget mellan medlemsländerna är det
därför viktigt att till exempel genom skatteavtal täppa igen hål i skatte-
systemet, som det som vi har haft med Portugal.

Portugal är nettobidragstagare för pengar från EU:s återhämtnings-
fond, som kom till i samband med coronabrottet, medan Sverige betalar
mer pengar till fonden än vi får tillbaka. Detta gör det extra anmärknings-
värt att länder som Portugal och Grekland vill locka andra EU-medborgare
med låga skatter.

Det är glädjande att samtliga partier i utskottet tillstyrker propositionen
och säger ja till detta förslag.

Anf. 28 HELENA BOUVENG (M):

Fru talman! Jag kommer ihåg att vi stötte på varandra någon gång på Drottninggatan, och jag kunde inte låta bli att fråga: Är det inte otroligt långtråkigt att höra på dessa debatter? När jag tänker på den här debatten tänker jag: Fru talmannen kan förmodligen snart hålla ett helt föredrag om skatteavtal vad gäller Portugal och Grekland, så jag tänkte föreslå fru talmannen som talare och expert vad gäller skatteavtal, specifikt när det gäller Portugal och Grekland.

Men, fru talman, det är dåligt för Sverige och svenska medborgare att skatteavtal med andra länder sägs upp. Det är något som bör undvikas. Det skapar osäkerhet och bristande förutsägbarhet för enskilda och företag. Vi kan bara beklaga denna uppsägning.

Bakgrunden till att avtalen sägs upp när det gäller både Grekland och Portugal är att dessa länder faktiskt inte fullgör sina avtal. Utgångspunkten för skatteavtal är generellt att inga inkomster ska dubbelbeskattas och att alla inkomster ska beskattas, eller enklare uttryckt: Alla inkomster ska beskattas en gång. Ett avtal reglerar vilket land som har beskattningsrätten. Vilken skattesats som gäller bestämmer landet med beskattningsrätt.

Fru talman! Det är dock centralt att Sverige är tydligt mot de länder som man sluter avtal med och att dessa länder också behöver följa det man enats om. Portugal har inte ratificerat det beslut som landet tecknade med Sverige när skatteavtalet stod inför en justering för en tid sedan. Sverige enades med Portugal om ett nytt skatteavtal för att få på plats en ordning där man betalar skatt på sin tjänstepension.

Det går inte att acceptera en ordning där Sverige och andra länder enas om förändringar av skatteavtal men där den andra parten sedan i praktiken inte lever upp till det man faktiskt har kommit överens om. De avtal Sverige sluter med andra länder måste respekteras. Man försökte göra likadant med Finland. Det gick inte så bra där heller. Jag hoppas verkligen att Portugal inser att man helt enkelt inte kan bete sig på det här sättet.

Portugal har inte levt upp till sina åtaganden och ratificerat protokollet. Det medför konsekvenser. I praktiken har därför skattedrivna upplägg kunnat fortsätta, där svenskar kan paketera om lön och utdelningar till just tjänstepension, flytta till Portugal i fem år och plocka ut beloppet helt skattefritt.

Tjänstepensionerna kommer i det avtalslösa tillståndet att beskattas med 25 procent – det är den så kallade SINK:en. Någon dubbelbeskattning kommer inte att ske. Pensioner utöver tjänstepensionen påverkas inte alls. Hade Portugal godkänt avtalet i sitt parlament hade skatten stannat på 10 procent och tillfallit Portugal i stället för Sverige. Jag tycker att våra svenska medborgare som har valt att flytta till Portugal ska fråga den portugisiska regeringen varför man inte gjorde detta.

Med en moderatledd regering hade vi använt EU, OECD med flera organisationer för att faktiskt tvinga Portugal att implementera avtalet. Vi hade därmed inte försatt svenska medborgare och svenska företag i denna olyckliga situation. Att förhandla fram ett nytt avtal kommer förmodligen att ta lång tid. Men om Portugal ratificerar avtalet kommer regeringen att dra tillbaka sin proposition. Vi får hoppas på det bästa.

Prot. 2020/21:132

2 juni

Uppsägning av skatteavtalet mellan Sverige och Portugal

Men återigen: Det är otroligt anmärkningsvärt att Sveriges finansminister ägnar kraft åt att med förolämpande retorik skuldbelägga de svenskar som av olika skäl väljer att nyttja den fria rörligheten inom EU och bosätta sig i Portugal. Retoriken från finansministern är både vulgär och överdriven. Finansministerns uttalanden undergräver även Sveriges position och motverkar svenska intressen. Det finns ingen anledning att kritisera de svenska medborgare som exempelvis efter ett långt arbetsliv har bosatt sig i Portugal. En svensk finansminister bör stå på svenska medborgares sida och inte kritisera de medborgare som följer rådande regler och lagar.

Återigen noterar jag att den socialdemokratiska kollegan Anna Vikström indikerar att människor flyttar till Portugal enbart av skattemässiga och ekonomiska skäl, även om hon reviderade sitt ställningstagande något i denna debatt. Jag tänker på november, december, januari, februari, mars, april – och så får vi lägga till maj, som min kollega Hampus Hagman sa. Jag säger bara: solvarma tomater och boulespel i stället för *Hem till byn* framför tv:n i radhuset eller vad det nu kan vara.

Portugals regering har fått information av den svenska regeringen, som avser att dra tillbaka uppsägningen av skatteavtalet om Portugal ratificerar protokollet innan riksdagen röstar i frågan i juni. Det är kort om tid.

Sveriges kritik bör uteslutande riktas mot den portugisiska regeringen och inte mot de svenskar som av olika anledningar bosatt sig i Portugal. Här har dessvärre finansministern gjort en helt annan bedömning.

Det europeiska samarbetet och den fria rörligheten för människor i unionen skapar fantastiska möjligheter och ska värnas. Det är dock inte rimligt att länder som Sverige tar ett stort ekonomiskt ansvar för sydeuropeiska länders ekonomi genom omfattande lån och bidrag, samtidigt som länder som Portugal upprätthåller skattebefrielser för vissa grupper från andra länder.

Det ska framhållas i sammanhanget att det finns goda skäl att sänka SINK-skatten framgent för att få på plats en mer välvägd beskattning av svenskar som är bosatta utomlands. Regeringens höjning av SINK-skatten från 20 procent till 25 procent under föregående mandatperiod var obefogad.

Fru talman! Trots dessa synpunkter stöder Moderaterna ställningstagandet om regeringens proposition. Det är oacceptabelt att ingå avtal med Sverige som sedan inte hålls, därav vår gemensamma reservation tillsammans med Kristdemokraterna, Centerpartiet och Liberalerna.

Anf. 29 DAVID LÅNG (SD):

Fru talman! Det här är inte en önskvärd situation. Det är inte någonting positivt att två europeiska regeringar bekämpar varandra, i brist på bättre ord, och att Sverige nu säger upp skatteavtalet mellan Portugal och Sverige utan att det står helt klart vilka de exakta konsekvenserna blir.

Det här har också lett till en del upprörda känslor. Finansminister Magdalena Andersson har kallat det för en ”gräddfil för den ekonomiska eliten” och säger att det har varit fråga om en orättvisa mellan denna elit och vanligt folk som nu ska undanröjas. Att det är det som är själva huvuddelen av och huvudanledningen till att förslaget läggs fram sa finansministern på en presskonferens den 22 mars.

Finansministerns ordval har med viss rätt tolkats som insinuationer om att de svenskar som har valt att flytta till Portugal skulle ha gjort något fel och att det är de som är skyldiga till den uppkomna situationen, vilket ju är helt befängt.

Samtidigt har vi som sitter i skatteutskottet fått en del upprörda brev från flera av de svenskar som har valt att flytta till Portugal. De menar att de flyttade dit enligt de regler som gällde, och nu föreslår Sveriges regering att spelreglerna ska ändras. Det är förvisso relevant kritik, men ska man peka finger här ska man peka på den som är skyldig till den uppkomna situationen, och det är den portugisiska socialdemokratiska regeringen.

Det är nämligen den portugisiska regeringen som har valt att inte ratificera det avtal som frivilligt har ingåtts mellan Sverige och Portugal. Jag vet inte varför de har valt att agera på det sättet. Det kanske är en skillnad i kultur mellan Sverige och Portugal. Här i Sverige tycker vi att ingångna avtal ska hållas, medan den portugisiska regeringen verkar tycka att ingångna avtal kan man överväga att eventuellt hålla någon gång i framtiden, om man känner för det.

Jag valde att säga att det kanske handlar om en skillnad i kultur. Det borde ju inte vara en fråga om skillnad i ideologi, eftersom även Portugals regering är socialdemokratisk. Ska man klandra den svenska regeringen för något är det väl för att man misslyckats i sina diplomatiska förbindelser med kamraterna i den portugisiska regeringen.

I Sverige bygger vi som sagt vårt samhälle på att ingångna avtal ska hållas. Det gäller inom näringslivet mellan företag, och det gäller på arbetsmarknaden. Har man tecknat ett kollektivavtal är det naturligtvis inte bara den anställda som ska hålla sin del, utan arbetsgivaren måste naturligtvis också hålla sin. Man kan inte ensidigt välja att bara bortse från ett avtal.

Detta gäller också mellan länder. Om den ena parten väljer att inte hålla sin del av avtalet måste det få konsekvenser. Detta gäller oavsett kultur och ideologi. Det handlar helt enkelt om Sveriges trovärdighet.

Fru talman! Jag hittade en artikel på Europaportalen med rubriken "Portugal får låna 700 miljarder". Där står det också att genom att EU-budgeten används som garanti tar även Sverige en del av risken med ett belopp som uppgår till 9 miljarder kronor.

Den här artikeln är förvisso tio år gammal, men jag kom också att tänka på coronastödfonden, dit Sverige alldeles nyligen skickade 150 miljarder kronor, vilket Sverigedemokraterna för övrigt röstade emot här i kammaren. Med tanke på detta och att coronastödfonden sannolikt också kommer att gynna Portugal sticker det extra mycket i ögonen att Portugal väljer att behandla Sverige som en dörmatta i det här fallet och inbillar sig att de ensidigt ska kunna frånga ett avtal utan att det får några helst konsekvenser.

Det bästa vore om avtalet hade kunnat hållas och att både Sverige och Portugal hade agerat i enlighet med det avtal som ingåtts. När nu så icke är fallet och Portugal väljer att inte ratificera avtalet återstår bara att säga upp avtalet i syfte att upprätthålla Sveriges trovärdighet som förhandlingspart.

Vi har valt att inte reservera oss emot propositionen, men vi vill betona att vi inte ställer oss bakom det tonläge och de generaliseringar som regeringen och dess företrädare har uttryckt om de svenskar som ändå har valt att flytta till Portugal.

Anf. 30 HELENA VILHELMSSON (C):

Fru talman! Sällan har jag läst på och lärt mig så mycket om skatteavtal som inför den här dagen.

Vi kan konstatera att skatteavtalet mellan Sverige och Portugal ingicks 2002. År 2009 införde Portugal regler som innebär att vissa pensioner blir föremål för dubbel icke-beskattnings, det vill säga helt obeskattade. Detta var naturligtvis inte tanken när skatteavtalet slöts 2002.

Som vi har hört lyfte Sverige därför 2017 frågan om att omförhandla skatteavtalet. Efter långdragna förhandlingar skrevs ett protokoll under om ändring. Sverige ratificerade protokollet så att ett nytt avtal skulle kunna gälla och tillämpas, men Portugal har inte ratificerat ändringsprotokollet.

Fru talman! Det är klart att det inte är bra för Sverige och svenska medborgare att skatteavtal med andra länder sägs upp. Det är något som bör undvikas. Det skapar osäkerhet och bristande förutsägbarhet för enskilda och företag.

Vad kan då detta få för konsekvenser? I och med uppsägningen riskerar svenska företag med verksamhet i Portugal att bli skattskyldiga i fler fall än vad som gäller i dag. Företag i Portugal kan också komma att träffas av en högre beskattning av betalningar från Portugal när det gäller utdelning, ränta, royalty med mera.

Inom bolagssektorn finns dock en EU-gemensam lagstiftning om begränsningar av uttag av källskatt inom EU, vilket minskar de här negativa effekterna. I Sverige finns en intern lagstiftning för undanröjande av dubbelbeskattnings i lagen om avräkning av utländsk skatt. Avräkningslagen ger den möjligheten även i fall när det inte finns något tillämpligt skatteavtal, vilket lindrar de negativa effekterna av att skatteavtalet med Portugal sägs upp.

Fru talman! Det är i grunden beklagligt att avtalet sägs upp. Dock bör Sverige vara tydligt mot de länder man sluter avtal med att dessa länder också behöver följa vad man kommit överens om.

Det är, återigen, anmärkningsvärt att Sveriges finansminister använder en sådan förolämpande retorik för att skuldbelägga de svenskar som av olika skäl väljer att flytta och nyttja den fria rörligheten inom EU. Retoriken från finansministern har varit vulgär och kraftigt överdriven. Det finns ingen anledning att kritisera de svenska medborgare som exempelvis efter ett långt arbetsliv bosätter sig i Portugal. En svensk finansminister bör stå på medborgarens sida och inte på något slags motståndarsida. Det här slår också tillbaka, inte bara mot de enskilda medborgarna utan även mot de företag som verkar i landet.

Jag hävdar fortfarande att det finns massor av skäl till att vilja flytta utomlands på äldre dagar, och även om den socialdemokratiska ledamoten indikerar motsatsen tror jag inte att bestämmelser om avtal för pension är en avgörande faktor. Vi ska bejaka att folk vill röra sig inom EU, inte motarbeta. Kritiken ska riktas mot den portugisiska regeringen, inte mot svenskarna som av olika anledningar har bosatt sig i Portugal. Avslutningsvis tycker jag att det är fråga om ett kraftigt övertramp av Sveriges finans-

minister. Det leder till respektlöshet. Vi känner respektlöshet i kammaren, som i dag röstar om förslaget. Det är respektlöst mot samarbetspartierna, och det är förmodligen respektlöst mot egna kollegor i regeringen. Det är min gissning.

Det europeiska samarbetet och rörligheten i unionen skapar möjligheter och ska värnas. Men, som vi har hört, det är inte rimligt att Sverige tar ett stort ekonomiskt ansvar för sydeuropeiska länders ekonomi samtidigt som Portugal i det här fallet upprätthåller skattebefrielse för vissa grupper från andra länder. Även Centerpartiet är starkt kritiskt till att regeringen under förra mandatperioden höjde SINK-skatten. Den behöver ses över och återställas.

Trots dessa synpunkter stöder Centerpartiet utskottets ställningstagande till regeringens proposition eftersom vi anser att det är oacceptabelt att ingångna avtal med Sverige inte hålls. Vi har också uttryckt detta tillsammans med andra partier, med M, KD och L, i ett särskilt yttrande.

Anf. 31 TONY HADDOU (V):

Fru talman! Sverige har ett flertal skatteavtal med andra länder för att undvika dubbelbeskattning och skatteflykt.

När det kommer till skatteavtalet som debatteras i dag gällande Portugal har det uppstått en situation där skatteavtalet faktiskt gör det möjligt att personer som flyttar från Sverige till Portugal kan fortsätta att ta ut vissa pensioner från Sverige helt obeskattat. Det är naturligtvis helt oacceptabelt och var inte heller syftet med skatteavtalet när det slöts från början.

De tjänstepensioner som personer bosatta i Portugal uppbär från Sverige, och som i nuläget inte beskattas, kommer helt enkelt att beskattas. Det är rimligt i nuläget, men det är inget parti som vill ha ett avtalslöst läge. Dagens regler har ju skapat incitament för personer att flytta till exempelvis Portugal av skatteskal, det vill säga för att kringgå eller undgå att betala skatt. Det skadar såklart förtroendet och legitimiteten för skattesystemet i Sverige. Vi kan helt enkelt inte ha ett skatteavtal som skapar möjligheter till skatteplanering. Det är beklagligt att Portugal i sin interna lagstiftning inför speciella regler för att locka till sig kapitalstarka personer på det sättet.

Vi i Vänsterpartiet anser att förslaget på bordet behöver bifallas och att regeringen skyndsamt ska förhandla fram ett skatteavtal med Portugal med syftet att undvika dubbelbeskattning och skatteplanering.

Anf. 32 HAMPUS HAGMAN (KD):

Fru talman! Precis som i föregående debatt vill jag börja med att konstatera att skatteavtal är viktiga för Sverige. Att säga upp ett skatteavtal är absolut ingenting som ska göras lättvindigt. Det skapar osäkerhet och minskar förutsägbarheten för både enskilda människor och företag.

Men i det här ärendet finns starka skäl som talar för att detta är rätt väg att gå. För att ett skatteavtal ska fungera krävs en grundläggande respekt mellan de avtalsslutande parterna. Portugals agerande visar att denna respekt saknas. Då måste Sverige agera. Det är inte hållbart att acceptera att en part som vi har slutit ett avtal med inte lever upp till sina åtaganden. Vi stöder därför innehållet i propositionen, som innebär att avtalet ska sägas upp.

Jag vill dock betona att även jag tycker att finansministerns retorik i ärendet förtjänar hård kritik. Att som finansminister ägna kraft och tid åt att kritisera och skuldbelägga de svenskar som efter ett långt arbetsliv har valt att bosätta sig i Portugal är djupt ovärdigt. Vi kristdemokrater står absolut inte bakom hennes retorik. Finansministern bör fokusera på att utslutande kritisera den portugisiska regeringen, som inte har levt upp till sina åtaganden, i stället för att kritisera de svenskar som har utnyttjat den fria rörlighet som vi har EU att tacka för.

Med detta yrkar jag bifall till utskottets förslag.

Anf. 33 GULAN AVCI (L):

Fru talman! Som jag sa i mitt tidigare anförande har vi i Liberalerna två utgångspunkter för båda dessa betänkanden. Det första perspektivet handlar givetvis om det principiella, vilket jag redogjorde för i den förra debatten, men det tål att upprepas kort igen.

Självklart kan Sverige inte ingå skatteavtal med länder som inte lever upp till sin del av åtagandena. Precis som med Greklandsavtalet har även Portugal infört särskilda skatteregler som innebär att inflyttade personer får en speciell status och därmed inte behöver betala skatt på till exempel privata tjänstepensioner under en period på max tio år. Precis som regeringen framhåller i propositionen var det inte intentionerna när skatteavtalet ingicks med Portugal. Så på den punkten är vi liberaler eniga med regeringen om det orimliga i att ha kvar detta avtal, som riskerar att underminera förtroendet för det svenska skattesystemet.

Men, fru talman, det jag däremot starkt tar avstånd från är hur finansminister Magdalena Andersson offentliggjorde denna överenskommelse mellan regeringen och riksdagens övriga partier på en presskonferens i mars månad.

Att försöka plocka billiga inrikespolitiska poäng genom att kollektivt stämpla alla svenskar som av olika anledningar efter ett hårt yrkesliv väljer att flytta till ett annat EU-land med att det är en elit i Sverige som inte ska ha en gräddfil är horribla uttalanden. Vi tar starkt avstånd från dem.

Det här visar återigen på Socialdemokraternas särpräglade drag att ge sig på människor som under ett helt yrkesliv har arbetat hårt och sparat sina egna pengar. Det är dessutom fråga om redan beskattade pengar. Med de pengarna, eller att man har sålt huset, villan, radhuset, bostadsrätten, väljer man att få lite guldkant på tillvaron när man har gått i pension. Därmed kanske man väljer ett annat land med mer värme, mer sol, en annan kultur eller Medelhavsmat. Vad är det som kan vara fel på det? Har inte individer rätt att bestämma över sina egna liv?

Dessa människor kallar alltså Sveriges finansminister för en girig elit. Har det någonsin slagit Socialdemokraterna att människor kanske inte vill vara beroende av staten, oss politiker eller allra minst av Sveriges socialdemokratiska arbetareparti för att trygga sin egen framtid? Har det någonsin slagit en socialdemokrat att människor i Sverige är plikttrogna, har hög skattemoral, gärna betalar in skatt till det offentliga, för att vi alla ska ha tillgång till en bra välfärd, men i gengäld kräver bra villkor och att inte pekats ut som en girig skurk för att man har sparat ihop till sin egen framtid?

Jag förstår ärligt talat inte varför man är så besatt av att bekämpa rikedomar. Vore det inte bättre om vi bekämpade fattigdom, som är ett stort problem?

Varför kan inte anständighet få råda i detta land? Vilken signal skickar man till unga människor om vikten av att spara, stå på egna ben, vara ekonomiskt oberoende? Anledningen till att jag lyfter upp dessa perspektiv är inte för att själv försöka plocka några billiga poäng utan för att det är fråga om en stor ideologisk skillnad i synen på individens frihet och det beroende eller oberoende till staten som svenska medborgare ska ha eller inte ha.

Det handlar också om företag som är etablerade i både Grekland och Portugal och människor som har tagit stora risker för att förverkliga sina livsdrömmar. Nu ska man använda upphävandet av ett skatteavtal för att ge sig på individer. Detta tycker jag är djupt bekymmersamt.

Det som nu återstår är att säga upp avtalet. Men det är också viktigt att man även i fallet med Portugal snabbt ser till att inleda förhandlingar med regeringen. Som en kollega nämnde borde det inte vara så svårt eftersom det är två socialdemokratiskt ledda regeringar som skulle kunna komma bättre överens.

För mig och Liberalerna handlar det om att få till ett nytt avtal för att inte individer och företag ska hamna i ett vakuum när det befintliga avtalet sägs upp. I det sammanhanget kan det vara värt att nämna SINK-skatten, som också har lyfts upp i debatten, och den höjning som gjorts från 20 till 25 procent.

Vi kommer i framtiden att se en värld där fler kommer att vilja bosätta sig i ett annat land, inte minst inom EU. Det är liksom essensen med det europeiska samarbetet, och då ska vi inte försvåra för människor att göra det. Även i framtiden måste människor kunna bestämma om de vill använda sina hårt intjänade pengar i Sverige eller i Portugal, Grekland eller något annat land. Därför hoppas jag att regeringen nu skyndsamt ser till att få ett nytt avtal på plats.

Med detta, fru talman, yrkar jag bifall till propositionen. Jag vill också hänvisa till Moderaternas, Kristdemokraternas, Centerns och Liberalernas gemensamma yttrande.

Anf. 34 REBECKA LE MOINE (MP):

Fru talman! Jag börjar med att yrka bifall till utskottets förslag.

För två år sedan tecknades ett avtal mellan Sverige och Portugal, men det är ett avtal som Portugal har valt att inte ratificera.

Oavsett hemmahörighet på höger-vänster-skalan kan vi enas om att det här är en situation som inte är önskvärd eller hållbar. Att Portugal inte ratificerar är oacceptabelt. Det skapar en ofördelaktig och orättvis situation för Sverige. Liksom skatteavtalet med Grekland, som nämnts tidigare i debatten, väljer Sverige nu att säga upp detta avtal.

Fru talman! Jag stannar där, för mina utskottskollegor har redan nämnt många bra argument i de här debatterna. Jag tackar för ordet.

Överläggningen var härmed avslutad.

(Beslut fattades under § 18.)

Anf. 35 JENS HOLM (V):

Fru talman! Att frakta personer eller gods med flyg är det snabbaste transportsättet för längre sträckor. Att flyga möjliggör möten mellan människor från världens alla länder. Det är således inte förvånande att flygandet har ökat kraftigt i världen de senaste decennierna.

Men världens snabbt växande flygindustri har också tydliga baksidor, inte minst för miljön och klimatet. Utsläppen från världens flygande har fördubblats de senaste 20 åren, och om inget görs kommer utsläppen att fortsätta öka kraftigt. Hade flygsektorn varit ett enskilt land hade den legat på tio i topp bland världens värsta utsläpparländer. Den här utvecklingen är inte hållbar. Därför måste skarpa åtgärder vidtas för att minska flygets miljö- och klimatbelastning.

Vi inom Vänsterpartiet anser att alldeles för lite görs för att minska luftfartens miljö- och klimatpåverkan. Den svenska flygskatten var ett välkommet steg framåt, men det är långt ifrån tillräckligt. Obligatorisk biobrännslinblandning kommer att minska utsläppen endast i begränsad utsträckning, vilket också framkommit i regeringens utredning på området – som också ställer frågor om den biologiska mångfalden och hur mycket biodrivmedel som egentligen finns att tillgå. Elektrifiering och andra tekniska lösningar ligger långt fram i tiden och kommer inte att minska utsläppen från flyget i närtid.

Vi i Vänsterpartiet vill därför se åtgärder som minskar flygandet och utsläppen. Några steg i den riktningen skulle kunna vara att

- införa en progressiv flygskatt så att de som flyger mycket får högre skatt
- slopa skattebefrielsen på flygbränsle eftersom Sverige i dag subventionerar flyget med drygt 8 miljarder kronor varje år och den största delen handlar om att flyget inte betalar skatt på sitt eget bränsle
- se över flygets momsnedläggning respektive momsbefrielse för inrikes- respektive utrikesresor med flyg
- slopa subventioner till flygplatser annat än när de är motiverade av beredskapsskäl eller regionalpolitiska skäl
- bygga ut hållbara transportmedel, främst tåget, som alternativ till flyget
- dra nytta av de lärdomar vi gjort under pandemin och satsa på bra bredband i hela Sverige så att digitala möten blir ett alternativ till flygresor
- satsa på hållbara biobrännslin och elektrifierade flygplan
- avveckla Bromma flygplats och andra onödiga flygplatser.

Fru talman! Flygsektorn har drabbats mycket hårt under pandemin. Samtidigt är en kris också en möjlighet. Nu när krisen klingar av och svensk

ekonomi ska återstartas kan det inte vara ett alternativ att återgå till tidigare, höga flygnivåer. Många flyglinjer kan och bör ersättas med tåg och ökat digitalt arbete. Med rätt stöd är det med andra ord möjligt att styra mot mer hållbara transporter.

Här har regeringens agerande hittills varit en stor besvikelse. Under pandemin har S-MP-regeringen subventionerat flygindustrin med närmare 16 miljarder kronor. Det är mer än dubbelt så mycket som stödet till den regionala kollektivtrafiken under pandemin och åtta gånger så mycket som stödet till järnvägssektorn under pandemin.

Det är hög tid att ändra på det här. Stöd de hållbara transporterna och främja ökat digitalt arbete, så kan vi minska flygandet och flygets utsläpp kraftigt!

Fru talman! Vi i Vänsterpartiet har länge drivit att Bromma flygplats ska avvecklas. Brommaflyget kan lätt flyttas över till Arlanda samt ersättas med ökat digitalt arbete och resor med tåg. Det finns en fantastisk möjlighet att omvandla dagens flygplatsområde till en levande stadsdel med tiotusentals nya bostäder, arbetsplatser och grönområden. En sådan omvandling går också helt i linje med nationella och lokala miljömål om minskade utsläpp av växthusgaser, minskat buller och förbättrad folkhälsa.

Nu har också Swedavia, som äger och driver våra statliga flygplatser inklusive Bromma och Arlanda, vädjat till regeringen att avveckla Bromma flygplats. Brommaflyget kan lätt flyttas över till Arlanda samt ersättas med tåg och digitala möten, understryker Swedavia.

Därför, fru talman, förvånar det mig mycket att de borgerliga partierna plus Sverigedemokraterna nu driver att Bromma flygplats till varje pris ska finnas kvar. Konsekvensen av detta blir stora statliga subventioner till att upprätthålla en flygplats som ingen flyger från. Vad är logiken i det?

Regeringen har redan anslagit 3,15 miljarder kronor i statligt stöd till Swedavia. Den subventionspolitiken kommer att fortsätta med de borgerligas plus SD:s förslag.

Det här är iögonfallande. Moderaterna och andra högerpartier skär ned på stöd till arbetslösa och långtidssjuka, men flyget ska de uppenbarligen fortsätta att subventionera hur mycket som helst. Varför?

Därför vill jag fråga Moderaterna, Sverigedemokraterna, Centerpartiet, Kristdemokraterna och Liberalerna: Hur mycket mer statliga subventioner ska ni plöja ned i Bromma flygplats? Ni bör ha ett svar på den frågan, för det är ni som har lagt fram förslaget att Bromma flygplats ska finnas kvar.

Fru talman! Låt oss i stället ta chansen att göra något bättre. Bromma flygplats har tjänat oss väl, men nu är det dags att tacka för den här tiden. Låt oss bygga en ny hållbar stadsdel i västra Stockholm med tusentals nya bostäder, grönområden, skolor, förskolor, idrottsplatser och arbetsplatser. Låt oss avveckla Bromma flygplats!

Fru talman! Jag yrkar bifall till Vänsterpartiets, Socialdemokraternas och Miljöpartiets reservation nummer 3 samt till Vänsterpartiets båda särskilda yttranden. Jag yrkar avslag på utskottets förslag om tillkännagivande om Bromma flygplats.

Anf. 36 DENIS BEGIC (S):

Fru talman! Jag vill inledningsvis yrka bifall till reservation 3 från S, V och MP samt till trafikutskottets förslag i övrigt.

Fru talman! När vi förra året diskuterade flygfrågorna kunde jag inte ens drömma om att vi ett år senare skulle vara i ungefär samma läge. Vi kanske inte är i riktigt samma läge som vi var i för ett år sedan – saker och ting har förändrats – men det område som har drabbats hårdast är flyget. Flygandet har minskat drastiskt, och antalet flygtimmar fortsätter att vara litet. Flygplanen är fast på marken, och vi ser nu en våg av konkurser bland flygoperatörer.

Den bedömning som har hörts den senaste tiden är att det kommer att ta väldigt lång tid innan flyget återhämtat sig. Redan i dag hör man från olika företag att de kommer att minska sitt resande med cirka 50 procent och använda digitala tjänster.

Det är bra att det nu finns teknik som kan hjälpa oss när tiderna är som de är. Det är dock klart att detta inte hjälper flygbolagen att återhämta sig och att det måste göras samma anpassningar inom flygindustrin som andra företag har gjort. Det kan handla om att flyga smartare, billigare, med mindre plan och mer miljövänligt. Det kan också handla om samarbete mellan bolag och om olika bränslealternativ.

Det är nu man har chansen att förändra saker till det bättre. Därför är det bra med beslut om miljöstyrande start- och landningsavgifter på vissa flygplatser i Sverige. Detta behöver dock göras också i EU och i världen.

Fru talman! Innovationer har alltid hjälpt människan att klara kriser, hitta nya sätt att göra saker, underlätta livet eller bota sjukdomar. I dag finns det många exempel på att mänskligheten gått framåt. Det finns smarta städer som hjälper en att hitta rätt när man är där som turist. Det finns smarta telefoner, som i dag har blivit ännu smartare.

Det ska också finnas smarta flygplatser, där tekniken går ihop med flyget för att göra mängder av saker. Det kan gälla alltifrån styrning av trafik på eller runt flygplatsen till hjälp med att förebygga hot och terror.

Autonoma flygplatser är ett tänk som ser in i framtiden, och där kan Sverige ha en ledartröja på sig. Tänk dig att ett paket som har fraktats med något flygbolag helt plötsligt levereras hem till dig samma dag med en drönare. Ni kanske tänker att detta ligger långt in i framtiden, men det gör det inte – tekniken och förutsättningarna finns redan i dag. På flygplatser finns drönare som vid behov kan hjälpa oss att rädda liv, att hitta en skogsbrand eller att hitta en människa som har gått vilse i skogen. Denna teknik kan redan i dag användas från våra flygplatser.

Fru talman! När vi ändå pratar om innovationer kan jag säga att jag är glad att vi snart har svenskt elflyg i luften. Detta kommer att ge vårt avlångs land bättre förutsättningar att flyga både miljösmartare och effektivare. Det är mycket – och mycket spännande – som händer på det här området, trots pandemin.

Fru talman! Redan före pandemin började flygresandet att minska i Sverige. Man såg att människor valde andra sätt att resa. Därför fick flera flygplatser problem. Fler och fler regionala flygplatser fick ta in pengar från sina ägare för att överleva. Ängelholms flygplats är ett exempel där privata ägare gav upp och kommunerna fick ta över.

Därför var det ingen överraskning för någon när Swedavia informerade utskottet om att den klokaste och samhällsekonomiskt bästa vägen för Stockholm och Sverige var att avveckla Bromma. Det började att diskuteras livligt, och olika intressen stod mot varandra.

År 2038 går arrendet ut för Bromma flygplats, och med detta kommer den att upphöra. Tanken har inte varit att Bromma flygplats ska finnas för alltid. När underlaget viker och saker förändras måste man ompröva sina tidigare ställningstaganden.

Oppositionen vägrar ihärdigt att se faktumet att Bromma inte har samma förutsättningar som Arlanda för fortsatt utveckling och att platsen som Bromma flygplats ligger på skulle kunna bli en ny stadsdel i vår huvudstad, som har behov av att bygga fler bostäder.

Man ser inte det faktum att det bor massor av människor runt omkring Bromma flygplats och att katastrofen är oundviklig om något händer.

Man ser inte faktumet att miljö och buller runt flygplatsen inte är bra för dem som bor omkring flygplatsen.

Fru talman! Att driva Bromma flygplats vidare är inte bara en fråga om säkerhet utan också en fråga om Sveriges framtid. Alla som håller på med flygfrågor vet hur viktig en internationell flygplats är för ett land. För mig handlar det framför allt om att stärka Sveriges position på den internationella arenan. För oss i ett exportberoende land är det viktigt att vi har en flygplats som direkt kan ta oss ut i världen. Som det ser ut nu håller denna flygplats på att bli Kastrup i stället för Arlanda. Arlanda förlorar direktlinjer, och Kastrup öppnar nya. Arlanda är snart en matarflygplats för Kastrup. Är det denna väg vi ska gå?

För mig är detta en helt avgörande fråga. Vi behöver stärka Arlanda så att fler företag väljer att etablera sig i Sverige. Vi behöver stärka Arlandas konkurrenskraft så att fler direktlinjer kan upprättas.

Nu har vi chans att göra detta. Den bedömning som Swedavia och många andra gör är att det kommer att ta tid för flyget att återhämta sig. Tjänsteresorna globalt har minskat kraftigt, och flera bedömare säger att teknikutvecklingen under pandemin har fått fler företag att inse hur de kan spara pengar och miljö genom att ha digitala möten.

I en intervju säger Ericsson att deras tjänsteresande har minskat med 90 procent globalt och 95 procent nationellt. Fler och fler globala företag vill vara klimatneutrala därför att de ser vikten av att värna miljön. Men de ser också att deras anställda mår bättre av att inte resa hela tiden och av att mötena nu kan ske digitalt. Därför är läget för flygbranschen inte det samma som efter tidigare kriser, som "nine eleven" eller finanskrisen. Många fler har insett att det fungerar mycket bra att jobba hemifrån, och behovet av att mötas på samma sätt som tidigare har minskat kraftigt.

Fru talman! Regeringen har utsett en särskild utredare som ska återkomma med sin rapport till regeringen i augusti 2021. Vi skulle i alla fall kunna vara överens om att se vad denna rapport kommer fram till för att därefter kunna fatta kloka beslut. Men i sin iver att vara emot orkar oppositionen inte ens vänta på rapporten utan tycker att Bromma ska utvecklas. Vad Bromma flygplats ska utvecklas till vet vi inte – den ska ju ändå läggas ned 2038.

Anf. 37 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Att Bromma flygplats bör läggas ned är vi helt överens om, så jag skulle vilja ställa en annan fråga till Denis Begic.

När pandemin slog till våren 2020 i Sverige var det flygsektorn som fick det första coronastöd som regeringen gick ut och beviljade. Det var kreditgarantier på 5 miljarder kronor till flygbolag, varav 1,5 miljarder

kronor till SAS. Sedan har stöden till flygsektorn stått som spön i backen under pandemin. Totalt sett har flygbranschen, som jag sa i mitt anförande, fått 16 miljarder kronor i coronastöd från regeringen.

Dessa 16 miljarder kan jämföras med det riktade stöd som har utlovats till järnvägssektorn, som är på ungefär 2,4 miljarder kronor. Det är alltså mer än sju gånger så mycket pengar till flyget som till järnvägen.

Flyget är väldigt hårt drabbat under pandemin, inte tu tal om det. Men det är också tågresandet. Tågresandet har gått ned med ungefär 65 procent, och flygresandet har gått ned med ungefär 80 procent. Så visst är det så att flyget är ännu mer drabbat, men det är någonting med proportionerna i detta som jag inte riktigt får ihop – särskilt när det gäller en regering som säger sig vilja minska utsläppen från transportsektorn.

Därför vill jag fråga Denis Begic: Anser Denis Begic att proportionen är väl avvägd när man ger så stora subventioner till flygsektorn och så lite till järnvägsbranschen?

Anf. 38 DENIS BEGIC (S) replik:

Fru talman! Tack, Jens Holm, för din fråga! Först och främst måste jag säga att jag är av åsikten att man inte alltid ska jämföra alla trafikslag med varandra, för de har sina olika sätt att transportera oss.

Regeringen valde att ge pengar bland annat till SAS, och det beror på att staten är en del av ägarna till SAS. Andra stoppade också in pengar i SAS. Det handlar ju också om hur vi efter pandemin ska kunna återstarta vår ekonomi om vi inte har flygplatser som kan ta emot flygplan, om vi inte har flygbolag som kan flyga från dem och om vi inte kan ge dem förutsättningar att förändras under pandemin.

Om vi nu ska tala om proportionerna kan inte jag uttala mig om vad som är rätt eller fel. Däremot kan man se att den bransch som är hårdast drabbad är flygbranschen med dess anställda, som nu i stort sett har varit på marken i cirka ett och ett halvt år – inte bara i Sverige utan i världen.

För mig är det ingen diskussion och inte tal om annat än att flyget behöver stöd för att vi så småningom, när det här förändras, ska kunna återstarta Sverige på ett bra sätt. Hur mycket pengar olika trafikslag ska ha kan inte jag uttala mig om.

Anf. 39 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag tycker att det säger någonting vad man prioriterar i en kris. Det första regeringen gör här är att gå ut och rädda en bransch, flygbolagen, medan en annan nästan lika hårt drabbad bransch, järnvägsbranschen, får vänta i över ett år innan de får förslaget om sänkta banavgifter, som regeringen nu har lagt fram.

Det säger också någonting om prioriteringarna när regeringen satsar sju gånger så mycket resurser på att rädda flyget som på att rädda järnvägen. Då tycker jag och Vänsterpartiet att det skorrar falskt och att det är för mycket till flyget och för lite till järnvägen.

Nu har regeringen just aviserat att man ska komma med sitt tredje stödpaket till SAS på 1,5 miljarder kronor i kreditgarantier. Svenska staten är delägare i SAS. Men det finns också andra delägare, till exempel familjen Wallenberg, som är en väldigt rik familj med mycket pengar.

Jag skulle därför vilja fråga Denis Begic: Vad har regeringen gjort för att familjen Wallenberg ska bidra med sin beskärda del för att rädda SAS?

Anf. 40 DENIS BEGIC (S) replik:

Fru talman! För det första måste man också se att det väldigt snabbt i början av pandemin kom lite olika förslag från regeringen om vad man skulle kunna göra.

Bland annat fick regionerna otroligt mycket pengar för att kunna se till att sjukvården, kollektivtrafiken och andra saker fungerar så bra som möjligt. Där finns det alltså pengar som regionerna hade kunnat använda bland annat för att rädda en del av kollektivtrafiken. Man hade också, som i Mälardalsdelen, kunnat använda pengarna för att se till att järnvägen också får sin del som den kollektivtrafik den är.

För det andra är det så att även om staten äger en del av SAS sker det förstås, förhoppningsvis, en diskussion i styrelserna i de olika företag som bland annat staten äger om hur mycket man bidrar. Det är inga diskussioner som jag deltar i; jag har ingen aning om hur dessa styrelsemöten går till och vem som lägger hur mycket pengar. Jag vet inte om familjen Wallenberg lägger lika mycket till SAS, en och en halv miljard till.

Det kanske finns information om detta man kan hämta, men vi vet ju också att mycket av det som görs i företag är företagshemligheter. Det är ibland svårt för oss att få ta del av vissa papper för att se vad som har hänt. Jag vågar inte säga hur mycket Wallenbergfamiljen har gett till SAS.

Anf. 41 ÅSA COENRAADS (M):

Fru talman! Årets luftfartsbetänkande skiljer sig lite från tidigare års. I år har vi nämligen bakat in en proposition och ett utskottsinitiativ i betänkandet. Det handlar både om miljöåtgärder och om den ideologiska synen på flyget som trafikslag. Jag ska redogöra lite för hur Moderaterna ser på detta.

Flyget står för en stor del av klimatutsläppen i Sverige, och detta behöver vi åtgärda – men utan att hindra flygets framtid och utveckling. Efter ett tidigare tillkännagivande från riksdagen har regeringen nu återkommit med en proposition om miljöstyrande start- och landningsavgifter för flyget. Det här är ett välkommet förslag, då de differentierade avgifterna kan bidra till ett långsiktigt hållbart flyg i Sverige. Detta ställer vi moderater oss såklart bakom; det går helt i linje med att uppmuntra bra miljöåtgärder.

Flyget över hela världen har såklart varit påverkat av pandemin när världen har stått stilla i väntan på vaccin och återstart. Sverige är inget undantag, och det är därför bättre att vänta med införandet av de nya miljöstyrande start- och landningsavgifterna ett år för att flyget ska hinna återhämta sig något.

Regeringen föreslår att detta ska börja gälla inom mindre än en månad, och vi befinner oss fortfarande mitt i pandemin. Även om vaccineringen har kommit igång och vi så smått börjar återstarta Sverige och släppa på de svenska restriktionerna vet vi inte när pandemin är över och flyget kan komma igång på allvar igen. Moderaterna och Kristdemokraterna har därför skrivit en reservation där vi föreslår att ikraftträdandet skjuts på i ett år.

Fru talman! Den andra delen av betänkandet handlar om framtiden för Arlanda och Bromma flygplats. Tidigare i våras presenterade regeringen på en presskonferens två beslut. Det första handlade om att lägga ned Bromma flygplats i förtid, och det andra beslutet var att utreda hur detta ska gå till. Efter presskonferensen firade den miljöpartistiska delen av regeringen med tårta offentligt.

Vi misstänker dock att den socialdemokratiska delen av regeringen gick hem till Regeringskansliet och svarade på frågor från upprörda kommunalråd i hela Sverige som undrade hur detta egentligen ska gå till. Det är nämligen inte bara vi moderater som tycker att beslutet att först lägga ned och sedan utreda hur är lite konstigt.

Mitt under brinnande pandemi har regeringen bett Swedavia att utreda en förtida nedläggning av Bromma flygplats. Utredningen presenterades offentligt och för trafikutskottet i form av en kort sammanfattning på några sidor. I sammanfattningen stod att Bromma flygplats inte var lönsam och inte kunde fortsätta att drivas på affärsmässiga grunder.

Det är möjligt att utredningen visade detta, men eftersom vi riksdagsledamöter inte fått se regeringens hemligstämplade utredning har vi inte kunnat ta del av innehållet. Regeringen har inte heller involverat riksdagen i detta beslut utan tagit det själv. Detta har man gjort trots kammarens tillkännagivande från 2016 om att fortsätta att utveckla Bromma flygplats.

Nu väljer regeringen alltså att gå emot riksdagens och folkets vilja. I och med dessa ändrade förutsättningar väljer vi att lyfta upp frågan genom ett nytt tillkännagivande. Regeringen kan inte bete sig hur som helst bara för att behålla makten. Här tillgodoser man ett litet partis önskan att avveckla flyget helt och hållet och låter därför bli att förankra beslutet i riksdagen.

Det är inte bara vi moderater som tycker att det här beslutet är konstigt och förhastat. Röster hörs från såväl näringsliv och handelskammare som socialdemokratiska kommunalråd runt om i landet. Bromma flygplats är i dag ett nav för inrikesflyget och en förutsättning för snabba och effektiva transporter till och från landets huvudstad.

För en affärsresenär är tid viktigt, och Bromma spelar en stor roll för att näringslivet i hela Sverige ska fungera effektivt. Bromma flygplats används inte i första hand som en flygplats för resor vidare ut i världen utan är en utpräglad citynära flygplats för inrikesflyget.

En överflyttning av inrikesflyget till Arlanda är i dag inte möjligt om inrikesflyget ska kunna behålla effektiva restider. Visst har flygandet minskat, som regeringen påpekar. Men det råder en pandemi just nu, och det är inte bara dumt utan även slösaktigt att riva dyr infrastruktur när den kan komma att behövas i framtiden. Vi vet inte hur resandet kommer att se ut i framtiden, men prognoserna säger att flygandet kommer att återgå till det normala inom en tioårsperiod. Morgondagens flyg kan dessutom hjälpa oss att nå de klimatmål vi satt upp genom smartare och renare resor än dagens.

Arlanda kommer på sikt att behöva ytterligare en rullbana. Om den över huvud taget kan byggas vet vi inte, för det beslutet ska regeringen ta i framtiden. Det blir kanske inte heller någon ny rullbana så länge Miljöpartiet sitter i regeringen. Miljöpartiet har ju tydligt uttalat att man inte vill ha någon ny rullbana på Arlanda eftersom flyget inte är viktigt.

Arlanda har dessutom en underkapacitet för bagagehantering och transfer, och den planerade utbyggnaden är lagd på is under pandemin. Transfer till och från Stockholm är antingen extremt dyr eller tar lång tid. När företag och näringsliv ska återstarta Sverige har vi varken tid eller råd att vänta längre på utbyggnaden.

Fru talman! Jag vet att vi inte ska diskutera kommunala frågor i kammaren, men frågan om Bromma flygplats hänger ihop med avtal som är

gjort mellan staten och Stockholms stad. Regeringen hänvisar dessutom till lokalt bostadsbyggande i sin reservation, och jag vill ändå bemöta detta lite kort.

Ja, det behöver byggas fler bostäder i Stockholm. Det är bra för svensk ekonomi och för hela landet, och infrastrukturen kommer att bli ännu viktigare när fler människor ska röra sig till och från Stockholm. Men att tro att det plötsligt kommer att byggas en massa bostäder i Stockholm bara för att man tar ett förhastat beslut att lägga ned Bromma flygplats i förtid är lite naivt.

I Stockholm skulle man i stället kunna börja med att bygga bostäder i Norra Kymlinge. Tunnelbanelinje finns, men stationen ligger öde för att Miljöpartiet inte vill att det byggs bostäder där. Det vore smartare att bygga där infrastrukturen redan finns än att riva Bromma flygplats för att det kanske kan byggas bostäder där – något vi som sagt inte vet eftersom beslutet inte är taget än.

Fru talman! Så sent som för två veckor sedan fick trafikutskottet en dragning av entreprenörer som vill fortsätta att driva Bromma flygplats i egen regi.

Samtidigt fortsätter regeringen att hemlighålla Swedavias nedläggningsrapport av affärsmässiga skäl. Det här är lite konstigt, för om Bromma flygplats inte anses vara affärsmässig men näringslivet tror sig kunna driva den vidare på affärsmässiga grunder borde Swedavias rapport inte behöva vara hemlig längre.

Man skulle nästan kunna tro att regeringen inte vill lägga ned Bromma flygplats av affärsmässiga skäl utan av ideologiska skäl. I så fall vore det ärligare att erkänna det.

Vi har nu samlat en majoritet i riksdagen – precis som man ska göra i en demokrati för att få igenom sina beslut – för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats. Det är viktigt att hela landet kan säkra tillgången till snabba och effektiva kommunikationer till och från Stockholm, och Bromma flygplats fyller tillsammans med Arlanda en viktig funktion för landets flygkapacitet både nu och i framtiden.

Fru talman! Så till den tredje delen av betänkandet och en av Moderaternas reservationer. Det handlar om Sveriges regionala flygplatser, och det finns en koppling till frågan om Bromma och Arlanda.

Som vi vet har flyget mer eller mindre belagts med näringsförbud under pandemin, och de regionala flygplatserna blöder ekonomiskt. Alla dessa flygplatser fyller en viktig funktion för samhället. På senare år har vi haft förfärliga skogsbränder, och brandflyget har spelat en avgörande roll för att begränsa förödelsen. Under pandemin har vi också sett hur ambulansflygets sjuktransporter dagligen räddar liv.

Det är viktigt att tänka på Sveriges beredskap vid krig och konflikter. De regionala flygplatserna spelar en viktig roll när krisen väl är här och kan därför inte läggas ned.

Vi vill att regeringen säkerställer jobb, säkerhet, tillväxt och trygghet i hela landet. Vi anser därför att Swedavia ska ta ett större ansvar för de 27 regionala flygplatserna runt om i Sverige.

Jag står givetvis bakom alla våra reservationer i betänkandet men yrkar bifall endast till reservation 4 om stöd till de regionala flygplatserna.

Anf. 42 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Moderaterna brukar bekämpa ökade statliga bidrag. Moderaterna är motståndare till höjd a-kassa, Moderaterna är motståndare till höjd sjukersättning för de sjuka och Moderaterna är motståndare till höjda bostadsbidrag för dem som behöver hjälp att betala sin hyra. Det är Moderaternas politik att staten inte ska betala bidrag.

Men när det gäller flygsektorn tycks det inte finnas några begränsningar. För ett år sedan beviljade regeringen 3,15 miljarder kronor i bidrag till statliga Swedavia, som är det bolag som driver och äger våra tio statliga flygplatser, däribland Bromma. Bromma flygplats har alltså fått del av denna statliga subvention. Flygplatserna ska annars stå på egna ben och finansiera sin verksamhet med avgifter från flygbolagen.

När det inte flygs till och från en flygplats finns det ingen grund för Swedavia att finansiera denna verksamhet, och därför har Swedavia värdjat om att få avveckla Bromma flygplats. Swedavias bedömning är nämligen att flygandet till och från Bromma flygplats inte kommer att återhämta sig. Därför kan flygtrafiken flyttas över till Arlanda och även till viss del ersättas av tåg och digitalt arbete.

Nu vill Moderaterna att vi till varje pris ska bevara Bromma, även om ingen kommer att flyga därifrån i framtiden. Det tycker jag är en märklig hållning. Den direkta konsekvensen för Sveriges skattebetalare blir fortsatta statliga subventioner till Bromma flygplats. Jag vill därför fråga Moderaterna: Har ni gjort en konsekvensanalys av ert förslag till beslut? Hur mycket mer i form av statliga subventioner ska staten behöva plöja ned i Bromma flygplats för att bevara den så som ni vill?

Anf. 43 ÅSA COENRAADS (M) replik:

Fru talman! Tack, Jens Holm, för frågan!

Jens Holm har helt rätt i att vi tror på privatisering och marknadslösningar. Jag tror att infrastruktur är något som måste få kosta. Det är ett av statens grundläggande fundament för att ett land ska fungera, särskilt ett land som Sverige, som har så stora avstånd.

Vi behöver inte ställa trafikslagen mot varandra, men vi kan konstatera att flyget är viktigt för Sverige därför att det inte går att ta sig med andra transportvägar än flyget till och från till exempel huvudstaden.

Ja, det får kosta. Det får kosta under en pandemi, och vi har visat det gång på gång i denna kammare då vi har tillsatt extra pengar till olika sektorer som har varit i behov av hjälp. Om man tittar långsiktigt, bortom pandemin, ser man att vi i trafikskottet har fått förslag från entreprenörer som är villiga att ta över driften av Bromma flygplats på marknadsmässiga grunder så att Swedavia och staten slipper pumpa in pengar.

Jag vill rikta en fråga tillbaka till Jens Holm: Hur ställer han sig till att privata entreprenörer tar över driften av Bromma flygplats så att staten slipper punga ut med de pengarna?

Anf. 44 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Svaret på den frågan är nej därför att det är helt orealistiskt eftersom flygandet inte kommer att återhämta sig. Det är den bedömning som Swedavia gör, och det är den bedömning som Transportstyrelsen gör. Det är bara att se sig omkring. Det digitala arbetet har kommit för att stan-

na. Man kommer inte att fly in, fly out till Stockholm bara för ett eller två möten samma dag.

Precis som Åsa Coenraads sa i sitt anförande är den absoluta merparten av flyget till och från Bromma just inrikesflyg, som enkelt kan flyttas över till Arlanda samt ersättas med digitalt arbete och tågresor.

Jag svarade på Åsa Coenraads fråga, fru talman. Dessvärre svarade Åsa Coenraads inte på min fråga, så nu vill jag att Åsa Coenraads har anständigheten och respekten för alla som lyssnar på denna debatt att svara på denna fråga: Hur mycket mer i form av statliga subventioner bedömer Moderaterna att staten ska behöva plöja ned i Bromma flygplats för att den ska upprätthållas?

Anf. 45 ÅSA COENRAADS (M) replik:

Fru talman! Jag tyckte nog att jag svarade på Jens Holms fråga genom att säga att staten får betala vad det kostar att behålla en infrastruktur. Jag tror nämligen att det i det stora hela är mer lönsamt att behålla Bromma flygplats så att vi får ett fungerande näringsliv, inte bara i Stockholmsregionen utan runt om i Sverige, där vi också har näringslivskluster som man lätt glömmer bort när man är i Stockholm. Det kommer att generera mer pengar in till den statliga kassan än vad som betalas ut tillfälligt för att behålla Bromma flygplats under en pandemi.

Vi har sagt i vårt förslag till tillkännagivande att man först behöver utreda förutsättningarna för Arlanda flygplats för att kunna flytta över inrikesflyget, innan man lägger ned Bromma flygplats. Vi försöker göra saker och ting i rätt ordning, vilket regeringen inte har gjort vid detta tillfälle.

Jag tycker att det är väldigt tydligt att Jens Holm konstaterar att det inte spelar någon roll om man kan bedriva flyget på affärsmässiga grunder eller om man kan flytta över det någon annanstans, för Jens Holm och Vänsterpartiet vill inte ha något flygande. Där har de samma åsikt som delar av regeringen – att flyget som transportslag är dåligt. Den bilden delar inte vi moderater. Vi tycker att flyget är viktigt. Vi vill ge flyget en framtidstro, och vi tror på den teknikutveckling som kan lösa morgondagens problem med klimatet.

Bromma kan spela en stor roll för klimatudelen. Vi kommer senare i dag i denna debatt säkert att få höra mycket mer om de fantastiska möjligheter som finns när det gäller alternativa flygplan, elbränsle och vätgas och liknande, som kan göra korta flygresor mycket mer klimatsmarta än till exempel de dyra och miljödåliga höghastighetståg som man vill bygga.

Anf. 46 DENIS BEGIC (S) replik:

Fru talman! Min fråga går till Åsa Coenraads. I sitt anförande sa ledamoten att det kanske kommer att ta tio år innan flyget återhämtar sig. Det handlar kanske framför allt om det nationella flyget. Jag sa att många företag nu väljer att inte flyga utan använder digitala tjänster. Moderaterna menar att flygandet kommer att komma upp på samma nivå rätt så snabbt och att Bromma kommer att spela en otroligt viktig roll för det nationella flygandet.

Om nu alla bedömare – handelskammaren, Svenskt Näringsliv, Ericsson, ABB etcetera – tillsammans med Swedavia gör bedömningen att vi förmodligen kommer att minska vårt flygande eller resande med cirka

50 procent, vad är det som säger att vi kommer att öka vårt resande just till Bromma och inte till Arlanda?

Min fråga blir: Tror Moderaterna att flygandet på Bromma kommer att öka efter pandemin? Om det tar tio år att återhämta sig hamnar vi på 2032, vilket ger oss endast sex år till innan Bromma ska avvecklas. Vem ska betala för det flygande som i så fall inte kommer att ske på Bromma?

Anf. 47 ÅSA COENRAADS (M) replik:

Fru talman! Tack, Denis Begic, för frågorna! Jag tyckte att det var lite lurigt och förstod inte riktigt, så du får rätta mig om jag inte svarar på frågorna.

Jag och Moderaterna har inte den spåkula som regeringen har för att bedöma framtiden för resande. Däremot kan vi titta på de prognoser som bland andra handelskammaren här i Stockholm har presenterat, som Swedavia har presenterat, som WWF har presenterat och som privata entreprenörer har presenterat för oss i trafikutskottet. Det är samma föredragning som både Denis Begic och jag har hört samtidigt. Man tror att resandet sakta kommer att återhämta sig, men vad som händer senare i framtiden vet vi inte alls.

Jag tror att pandemin har lärt oss att jobba mer hemifrån och digitalt, men jag tror inte att vi kommer att resa mindre. Ju längre pandemin håller på, desto mer sugna blir vi på att träffas fysiskt. Jag tror att resandet till Bromma på sikt kommer att kunna öka därför att man vill ha sina företag runt om i Sverige.

Om vi dessutom har privata entreprenörer som är villiga att ta över och drifva Bromma flygplats behöver det inte kosta staten något, utan Swedavia kan lägga pengarna på att utveckla till exempel Arlanda på sikt. Det behövs oavsett om vi flyttar över inrikesflyget från Bromma dit eller inte.

Mina frågor tillbaka till Denis Begic utifrån det beslut som regeringen har tagit om att förtidsavveckla Bromma är: Hur går planeringen med ytterligare en rullbana på Arlanda? Hur ser det ut med upphandlingen av A-Train för att kunna åka transfer till och från Stockholm på ett för företagen snabbt, effektivt och billigt sätt så att vi kan behålla ett blomstrande näringsliv runt om i Sverige?

Anf. 48 DENIS BEGIC (S) replik:

Fru talman! Som ledamoten Coenraads sa är det ingen som har spåkula, utan vi måste lyssna på vad som sägs runt om i Sverige och runt om i världen. Det är ett minskat flygande, oavsett vem man pratar med. I synnerhet affärsflygandet, som Bromma lever på i dag, kommer att minska kraftigt.

Min oro är att Arlanda inte kommer att kunna utvecklas så att det blir den flygplats i Norden som är nummer ett och att den flygplatsen kommer att ligga i ett annat land. Jag blir orolig för svenskt näringsliv och för de företag som vi kanske mister till en annan huvudstad i Norden därför att vi inte har en flygplats med direktlinjer till USA, Asien eller den plats i världen där de behövs. För mig är det avgörande att Arlanda utvecklas.

Vilka behov Arlanda har måste Swedavia tala om för regeringen och riksdagen. Hittills har de sagt att det inte behövs något just nu, utan de kan svälja hela Bromma direkt.

Jag håller med Åsa Coenraads om att kollektivtrafiken till Arlanda är under all kritik. Moderaterna valde att låta Arlanda Express fortsätta som de gör, och nu har vi ett läge där ingen av operatörerna vill åka på Arlanda Express bana därför att det blir alldeles för dyrt. I stället bygger Swedavia mer och mer parkeringsplatser.

Därför är min fråga: Tycker Moderaterna också att Arlanda ska vara Nordens flygplats nummer ett, eller ska vi ha två flygplatser i Stockholm som man får åka emellan när man ska ansluta till ett flyg utomlands?

Anf. 49 ÅSA COENRAADS (M) replik:

Fru talman! Moderaterna tycker att Arlanda ska bli Nordens ledande flygplats. Men vi tycker också att Bromma flygplats ska vara en citynära och effektiv flygplats för framför allt inrikesflyget. Vem som reser med inrikesflyget lägger vi oss inte i. Men vi kan konstatera att det är affärsflyget som dominerar på Bromma flygplats.

Jag tycker att Socialdemokraternas spåkula när det gäller framtiden är lite dimmig. Det finns nämligen ett problem med den utbyggnad av Arlanda som Socialdemokraterna talar sig varma för, och det är att Socialdemokraterna sitter i knät på Miljöpartiet. Och Miljöpartiet vill inte bygga ut Arlanda flygplats eftersom man driver en flygfientlig politik från regeringens sida.

Detta blir ett problem när man väljer att inte flyga från en del platser till Arlanda i dag, utan man väljer andra nordiska länder. Sverige har redan tappat flera destinationer därför att flygbolagen och näringslivet inte vågar lita på regeringens politik i framtiden. Jag tycker att detta är tråkigt. Sveriges förtjänar någonting bättre. Sverige förtjänar en ny regering som tror på framtiden, som tror på teknikutvecklingen och som tror på flyget som helhet.

Anf. 50 DAVID PEREZ (SD):

Fru talman! Sverigedemokraterna står självklart bakom alla sina reservationer, men för att spara tid vid voteringen yrkar jag bifall endast till reservation 5.

Gällande regeringens proposition om miljöstyrande start- och landningsavgifter säger vi från Sverigedemokraterna ett tydligt nej till ett sådant förslag. Under det senaste året har flyget påverkats oerhört negativt till följd av alla nationella och internationella restriktioner. Vi ser gärna att flyget ska kunna återhämta sig och att det ska vara prioriterat. Flyget har redan i dag liknande regelverk på internationell nivå och på EU-nivå och behöver inte ännu ett förslag som skulle försvåra situationen. Detta förslag riskerar också att göra det svårare för små regionala aktörer och även för fraktflyget som i dag tyvärr är beroende av äldre flygplanstyper. Men detta förslag skulle samtidigt inte göra att de tas ur drift, utan de skulle bara flyga till andra destinationer.

Vi anser att det vore oklokt om vi som första och enda land skulle införa ett sådant system. Vi ser hellre att motsvarande avgiftssystem införs på bred front, kanske inom EU eller internationellt, så att alla får samma spelregler. Resultatet av propositionen blir, som sagt, att de bara trafikerar andra destinationer, och det skulle inte påverka de globala utsläppen.

Flyget står inför en omfattande återhämtning, samtidigt som det står inför en omställning. På i stort sett ett par månader förlorade flyget sitt

kundunderlag. Anställda hade inte längre ett jobb att gå till, och bolagen slutade få kunder. Detta slog självfallet hårt mot flygbolagen men även mot de jobb som finns runt omkring. Det handlar om markpersonal, service, hotell, administration, butiker, turism – ja, listan kan göras lång.

Flygplatser är och förblir en viktig del av svensk infrastruktur. Sverigedemokraterna värnar och vill utveckla systemet med beredskapsflygplatser som spelat en väldigt viktig roll, som vi har hört här från talarstolen, inte minst under pandemin. De utför i dag flera viktiga insatser. Ambulanstransporter, sjöräddning, fjällräddning, brandspaning är bara några exempel.

Vidare föreslår vi att regionala flygplatser, som i dag gör det möjligt för företag, myndigheter och annan samhällsviktig service att fungera runt om i vårt land, ges ett tydligare stöd. Flyget till dessa destinationer gör det dessutom möjligt att knyta samman stad och landsbygd, och det ska vi alla verka för och vara glada för. Men på senare tid har staten tyvärr inte tagit ett helhetsansvar i denna fråga, och man har valt att avyttra flera flygplatser. Samtidigt har man lagt över ansvaret på flera av Sveriges regioner och kommuner som går på knäna för att hålla dem igång.

Sverigedemokraterna vill verka för att vi har en fungerande infrastruktur i hela landet och förordar därför att ett utökad och förutsägbart driftsstöd utreds.

När branschen ännu inte tagit sig ur denna kris kom regeringen med beskedet att Bromma flygplats ska läggas ned. Det är glädjande att vi från utskottet lyckades stoppa detta förslag, eller åtminstone rikta ett tillkännagivande till regeringen. Detta förslag riskerar att slå hårt mot Stockholm men även mot resten av landet. Regeringen struntade blankt i att det knappt fem år tidigare hade gjorts ett tillkännagivande om att Bromma flygplats skulle vidareutvecklas. Fem år är inte särskilt lång tid när vi talar om infrastruktur, och jag tycker att man borde ha hört sammat vad den politiska oppositionen sa redan då.

När det gäller syftet bakom denna nedläggning har vi fått höra att det framför allt finns andra flygplatser såsom Arlanda som har kapacitet att ta hand om resandeunderlaget och att resandet minskat. Flyget står, som sagt, inför en omställning. Men att utgå från att det kommer att minska tror vi är fel.

Innan vi ens ska tänka tanken om en nedläggning bör vi se till att bygga ut Arlanda. Det borde vara prioriterat oavsett besked. Experter slår fast att Arlanda på sikt även kommer att behöva ytterligare en rullbana om vi på allvar ska verka för en teknikutveckling för flyget och välkomna elflyget på riktigt.

Bromma flygplats med sitt stadsnära läge innebär en unik möjlighet att knyta resten av landet närmare huvudstaden. Dessutom är det ett alternativ som en stadsnära hubb för den kommande utvecklingen av elflyg.

Vidare skulle det vara ett slöseri om vi inte utnyttjade flygplatsen och dess infrastruktur tills den behöver förnyas. Först då bör vi fundera på vilka alternativ som står för dörren. En nedläggning görs inte i en handvändning, och marken kommer dessutom att behöva saneras innan den kan brukas på nytt.

Avslutningsvis tror vi att en framtida satsning på elflyg görs bäst i samarbete med våra nordiska grannländer. Det görs redan till viss del i dag, men det krävs en gemensam ambition och ett gemensamt krafttag på natio-

nell nivå för att skapa en infrastruktur som långsiktigt bidrar till att elflygplan kan utvecklas.

Fru talman! Sverigedemokraterna kommer att fortsätta värna om flyget som är och förblir en viktig del av svensk infrastruktur.

Prot. 2020/21:132

2 juni

Luftfartsfrågor

Anf. 51 MIKAEL LARSSON (C):

Fru talman! En fungerande transportinfrastruktur där flyget är en självklarhet är viktig för hela landet. I dag debatterar vi betänkandet om luftfartsfrågor. Centerpartiets ingångar är följande:

De regionala flygplatserna har stor betydelse som noder för person- och godstransporter, och de knyter samman Sverige för alla människor som ska resa. Flyget har en viktig roll i transportsystemet och behövs i likhet med vägar, järnväg, sjöfart och it. De regionala flygplatserna är även betydelsefulla för trafiken till och från Swedavias flygplatser men också för att skapa tillräcklig tillgänglighet i de delar av landet som ligger en bit från stambanestrukturen och där restiderna annars blir helt orimliga.

Vi i Centerpartiet vill vidare peka på att landets regionala flygplatser – det finns ett trettiotal – har stor betydelse för den svenska besöksnäringens möjligheter att växa utanför storstadskärnorna. Dessa flygplatser ägs i regel av de kommuner och regioner där de ligger. De har under många år brottats med ekonomiska problem och riskerar därför nedläggning. Vi vill att staten i större utsträckning ska gå in med ekonomiska garantier och se till att verksamheten fungerar.

Vi har likt många andra kunnat se att denna diskussion har blivit än mer relevant i och med coronapandemin, som slog hårt mot flygtrafiken och innebar att intäkterna till de regionala flygplatserna minskade. Centerpartiet vill därmed framhålla behovet av att säkerställa de regionala flygplatserna så att de också framgent kan vara noder i arbetet med att utveckla besöksnäring och näringsliv i hela landet.

Vi vill även understryka vikten av att staten skapar långsiktigt hållbara driftsförutsättningar för de regionala icke-statliga flygplatserna. Sveriges stora avstånd gör att vi är helt beroende av ett fungerande flyg och möjligheten för människor inom näringslivet att lätt kunna ta sig till och från destinationer inom landet och vidare ut i världen. De regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet.

När EU-kommissionen tidigare har genomfört granskningar av en rad regionala flygplatser som erhåller statsstöd har det rått osäkerhet kring hur framtiden ska se ut för dessa. Mot denna bakgrund anser Centerpartiet att Swedavias vinstdelningsmodell bör utredas, i syfte att stärka driftssäkerheten för de regionala flygplatserna.

Fru talman! Under normal verksamhet kan viktiga system som flygtrafikledning och säkerhetsverksamhet finansieras genom de avgifter som tas ut för passagerar- och godstrafik via flygbolagen. Vi kan dessvärre konstatera att dessa intäkter faller till i princip noll i just det vi är inne i nu, nämligen en kris. Eftersom säkerhet är helt grundläggande kommer flyget inte att kunna starta upp fullt ut om inte dessa system är finansierade. Centerpartiet anser därför att staten bör ta ett större ansvar för att säkerställa att dessa system underhålls och driftas även om flygtrafiken är väldigt svag.

För de statliga flygplatsernas del menar vi att Swedavia bör bemyndigas i detta avseende. Även när det gäller det trettioårliga regionala flygplatser som finns i landet måste staten kunna gå in och via ekonomiska garantier säkerställa att verksamheten kan fortsätta fungera. Även under en kris – och kanske i synnerhet då – måste landets finmaskiga flygplatsnätverk fungera och kunna bedriva en säker operativ verksamhet.

Exakt hur detta ska gå till anser Centerpartiet behöver utredas. Mot denna bakgrund anser vi att flygets egenfinansiering av trafikavgifter i tider när flygtrafiken ligger nere som följd av att myndighetsföreskrifter ska ses över så att staten tar en större del av dessa avgifter. Vi vill vidare framhålla behovet av att säkerställa de regionala flygplatsernas funktionalitet och robusthet avseende samhällskritiska funktioner även när ordinarie flygtrafik ligger nere i händelse av kris, som just nu.

Fru talman! Utsläppen från flyget både ska och måste minska, men det är oerhört viktigt att understryka principen att man ska jaga utsläppen och inte transportererna. Detta gäller självklart även för flyget. Det behövs en hållbar omställning av flygsektorn. För att höja omställningstempot i flygbranschen anser Centerpartiet att det behövs åtgärder för att öka användningen av biobränsle, och för att underlätta den omställningen krävs att staten tar sitt ansvar och bidrar. Vi vill därför se mer forskning för en grön omställning av flyget, till exempel kring tekniska lösningar för att ställa om och effektivisera flygsektorn.

Centerpartiet anser vidare att Norden bör vara ledande när det gäller fossilfritt flyg. Flera av de nordiska länderna har redan höga ambitioner när det gäller fossilfritt resande, vilket bör tas till vara och utvecklas med gemensamma ansträngningar.

Fru talman! Elflyget har stor bäring på frågan om tillgänglighet i hela landet. Med mindre, eldrivna flygplan kommer nya resruttor att uppstå som inte hade varit aktuella med den traditionella flygplansflottan. Detta ger förutsättningar för att göra Sverige mer tillgängligt och utveckla landsbygden. Vidare måste miljö- och klimatpåverkan från flyget minska för att vi ska kunna bidra till Sveriges nationella klimatmål och internationella åtaganden utan att riskera tillgänglighetsmålet.

Centerpartiet vill därför underlätta introduktionen av elflyg i Sverige. En snabb teknikutveckling sker just nu inom luftfarten, och el- och hybridflyg kommer att finnas på marknaden inom några år. Vi anser dock att det krävs ett större statligt engagemang för att elflygets fulla potential ska tas till vara. I den flygstrategi som regeringen antog 2017 behandlas elflyg endast summariskt. Vidare saknar Sverige i dagsläget ett politiskt mål för elflyg, vilket vore önskvärt för att accelerera just den omställningen.

Centerpartiet anser att alla flygresor från Sveriges flygplatser ska vara fossilfria senast år 2040. Det är i detta syfte också angeläget att främja innovation på området, som exempelvis projektet Elise, Elektrisk Lufttransport i Sverige. För att Sverige inte ska tappa ytterligare mark krävs att regeringen agerar nu. Centerpartiet anser att Sverige bör införa en nationell elflygsstrategi.

Fru talman! En stor fråga som rör detta betänkande och som har präglat medierna den senaste tiden är frågan om Bromma flygplats. Ett väl fungerande flyg i hela Sverige kräver infrastruktur i form av flygplatser. Bromma flygplats fyller i dag en viktig funktion för att hålla ihop inrikesflyget, och innan pandemin var Bromma navet i landets inrikesflyg. Flyget har

drabbats hårt av coronapandemin, och hur flygandet kommer att se ut efter att samhället åter öppnats upp är det svårt att säga.

Att välja att stänga ned Bromma just nu vore oklokt. Även det sätt som regeringen presenterade detta på den 21 april är oklokt, för även om Bromma inte längre ska användas för det kommersiella linjeflyget återstår många verksamheter som behövs på Bromma. Flera viktiga frågor behöver besvaras. Får all trafik plats på Arlanda? Behöver Arlanda byggas ut? Hur säkerställer vi samhällsviktigt flyg? Elflyget är på frammarsch – kan Bromma användas som en nod för elflyget? Vad händer med Arlandas kapacitet när flygplan i olika fartregister blandas i långt större utsträckning än i dag? Det är som sagt många frågor som inte är besvarade. Att stänga en flygplats, oavsett var den ligger, gör man inte över en natt.

Vi är i behov av fungerande infrastruktur i hela landet, och just nu är Bromma en viktig del i det nät som finns. Om det är så om tio år får vi vänta och se. Beslut ska fattas i rätt ordning, och många frågor behöver fortfarande besvaras. Att i det läget gå ut och säga att Bromma ska läggas ned nu är oansvarigt. Centerpartiet står därför bakom det tillkännagivande angående Bromma som föreslås i dagens betänkande om luftfart.

Avslutningsvis, fru talman, vill jag yrka bifall till Centerpartiets reservation nummer 6.

Anf. 52 MAGNUS JACOBSSON (KD):

Fru talman! Detta är en av årets alla viktiga infrastrukturdebatter. Jag vågar påstå att vårt utskott är ett av de absolut mest spännande i riksdagen, för vi jobbar med frågor som berör hela riket och påverkar människor i vardagen, varje dag.

Fru talman! Sverige är ett av Europas till ytan största länder. Det gör att vi är beroende av god infrastruktur i hela landet, oavsett om det handlar om väg, järnväg, sjöfart eller flyg. Kristdemokraterna anser att man ska utveckla flyget och hitta gemensamma infrastrukturlösningar där man kan kombinera exempelvis flyg och järnväg för att skapa snabba och goda kommunikationer.

Flyget fyller olika funktioner i olika delar av landet. På en del orter är flyget ett snabbt sätt att ta sig till och från Stockholm för att delta i ett affärsmöte. I andra delar av landet är flyget en del av näringslivets direkta kommunikation med andra länders näringsliv. Flyget fungerar också som kollektivtrafik för människor som vill flyga vidare till en annan ort eller träffa släkt och vänner i andra delar av landet. Till detta kommer allt samhällsviktigt flyg som betjänar samhället med sjuktransporter och hjälp vid bränder, polisövervakning, kustbevakning med mera. Flyget är en viktig del av vår nationella infrastruktur.

Fru talman! För att utveckla flyget över tid anser vi att man ska se över hur vi finansierar den infrastruktur som betjänar våra flygbolag. Dagens lösning, där kommuner och regioner finansierar de mindre flygplatserna samtidigt som staten via Swedavia hanterar de större flygplatserna, har skapat en del problem, då det enbart är den statliga delen som tjänar pengar samtidigt som de kommunala och regionala flygplatserna ofta går med förlust.

Vi vill därför se över hur man finansierar framtidens flygplatser. Vi vill också möjliggöra för kommuner och regioner att upphandla trafik som man anser att man behöver för att utveckla det egna näringslivet. Dessutom

vill vi se över hur man kan få fram bättre start- och landningsavgifter som tar hänsyn till framtidens miljöutveckling.

Vi anser också att skatter och avgifter i första hand bör förhandlas internationellt, då stora delar av flyget går mellan länder och det svenska flyget måste ha samma konkurrensförutsättningar som våra grannländer. Vidare anser vi att man ska påskynda arbetet avseende ett gemensamt europeiskt luftrum.

Fru talman! KD står bakom utskottsinitiativet avseende Bromma och Arlanda. Bromma ska fortsätta vara en modern flygplats, och beslutet om Brommas framtid bör först tas när flyget återhämtat sig och tillförlitliga prognoser kan göras för flygets framtida utveckling. Vi anser också att det måste tas fram en nationell plan för Arlanda samt att det måste fattas beslut avseende nya miljötillstånd, så att vi via Arlanda kan säkerställa tillräcklig flygkapacitet i Stockholmsområdet.

Diskussionen om Bromma och Arlanda handlar inte bara om Stockholmsregionen utan om att hela Sverige ska ha en fungerande infrastruktur. När Arlanda har fått rätt förutsättningar och har förmåga att hantera både inrikes- och utrikesflyg är det möjligt att diskutera Brommas vara eller icke vara. Men att stänga Bromma bara för att tillfredsställa Miljöpartiet är inte okej.

Fru talman! För oss är det självklart att Arlanda ska utvecklas till en nod för internationellt flyg. Det är därför viktigt att man investerar på Arlanda. Men det räcker inte att vi enbart investerar på själva flygplatsen. Vi måste också förbättra infrastrukturen till och från Arlanda. Arlanda är inte bara viktigt för Stockholmsregionen. Om vi utvecklar Arlanda på rätt sätt kommer Arlanda att vara en viktig nod för hela Norden och Baltikum.

Fru talman! Som västsvensk politiker är jag stolt över att flera av våra företag är med och utvecklar framtidens miljövänliga flyg. Heart Aerospace i Göteborg håller på att utveckla ett elflyg med 19 säten som i första hand kommer att betjäna framtidens inrikesflyg. GKN Aerospace i Trollhättan levererar delar till cirka 90 procent av alla flygmotorer. För en tid sedan meddelade GKN att man arbetar på att ta fram motordelar som ska fungera i framtidens vätgasflyg. Vi ser också hur flera av våra bränsleproducenter utvecklar nya förnybara flygbränslen.

Vår bedömning är att framtidens flyg kommer att vara miljövänligt – elflyg kommer att dominera inrikesflyget, vätgas kommer att dominera det europeiska inrikesflyget och olika former av biobränslen kommer att användas för de längre distanserna.

Fru talman! Denna bränslemix kommer att ge oss alla ett miljövänligt flyg. För oss som kristdemokrater är det viktigt att bejaka teknikutveckling och att bidra till att framtidens flyg är både miljövänligt och ett effektivt kollektivtrafiksystem. Vi känner dock stor oro för att Miljöpartiet via regeringen försvårar den positiva utveckling som just nu sker.

Fru talman! Vid sidan av teknikutvecklingen är det viktigt att vi arbetar internationellt för att flyget ska bli mer miljövänligt. Förutom att detta internationella arbete är rätt i sak kommer det även att på sikt gynna vårt näringsliv och ge jobb i Sverige, då vi har flera företag som redan fokuserar på att utveckla framtidens miljövänliga flyg.

Fru talman! Att Jens Holm och Vänsterpartiet inte gillar flyget vet vi. Det är därför inte heller förvånande att Jens Holm och Vänsterpartiet vill skatta bort flyget. Vi kristdemokrater tror dock inte på den strategin. Vi

tror på teknikutveckling och anser att flyget har en viktig funktion i samhället.

Fru talman! Det har i kammaren pågått en diskussion om när flyget kommer att vara tillbaka. Hur lång tid tar det? Vi är flera som har lyssnat på olika föredrag. Vi har lyssnat till delar av näringslivet. Vi har lyssnat till Swedavia. Det som har fascinerat mig när jag har suttit och lyssnat på de här dragningarna är att ingen har lyft blicken högre än Sverige och Europa. Vad är det egentligen som pågår i vår omvärld? Vi ser en ekonomisk utveckling i Sydamerika. Vi ser en ekonomisk utveckling i Afrika. Vi ser en ekonomisk utveckling i Asien. Vi ser hur allt fler människor lämnar fattigdom och går in i den internationella medelklassen.

Det som vi vet om internationell medelklass, och som professor Rosling, numera bortgången, visade i många av sina undersökningar, är att den rör på sig. Det här märker vi om inte annat ibland i migrationsdebatter. Det är lättare att röra sig över större områden. Men det är exakt samma sanning när vi pratar om ekonomi och ekonomisk utveckling. Det kommer att vara fler människor i den internationella medelklassen som rör på sig. Man gör affärer. Man gifter sig. Man möts mellan generationer och nationer och träffar människor från övriga delar av världen. Det pågår alltså en förändring, men den har ingen nämnt när man har försökt diskutera flygets framtid.

Fru talman! För egen del tror jag att flyget kommer att fortsätta öka på precis samma sätt som väg, järnväg och sjöfart. Det kommer att ha en dipp. Men den internationella medelklassen växer. Därmed växer också handeln och resandet.

Fru talman! Vi kristdemokrater yrkar bifall till förslaget om tillkännagivande avseende Bromma och Arlanda. Vi står också bakom alla våra reservationer, men för tids vinnande yrkar vi bifall enbart till KD:s och M:s gemensamma reservation nummer 1.

Fru talman! Det är väldigt varmt ute, och det är ett härligt utskott. Vi kristdemokrater bjuder alla på tårta efter debatten. Ni är varmt välkomna att dricka kaffe och ta en bit tårta med oss!

Anf. 53 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag tycker inte att vi som riksdagsledamöter ska tillskriva varandra olika saker utan att ha grund för det. Magnus Jacobsson sa att jag och Vänsterpartiet inte gillar flyget. Det stämmer inte riktigt. Vi gillar inte flygets *utsläpp*. Det är de som måste hanteras. Det är naivt att tro att flygets utsläpp endast kan minskas med elektrifiering och biobränslen, vilket tycks vara Kristdemokraternas svar på det hela.

Att vi vill straffa ut flyget med skatter stämmer inte heller riktigt. Vi tycker att alla transportslag ska bära sina egna utgifter och i synnerhet sin egen miljöbelastning. Flyget är det mest subventionerade av alla transportslag. Det går 8 miljarder i svenska subventioner varje år bara till flygets skattebefrielse. Ovanpå det har vi momsbefrielse och momsnedläggning för utrikesflyg respektive inrikesflyg. Nu under pandemin har man skapat massiva stödpaket för att rädda flyget. Vissa kan ha varit befogade, andra mindre. Totalt har det satsats 16 miljarder kronor, mer än sju gånger så mycket som det riktade stödet till järnvägssektorn.

Fru talman! Det som jag skulle vilja fråga Magnus Jacobsson om rör just subventioner. Det handlar om Kristdemokraternas förslag om att be-

vara Bromma. Man ska komma ihåg att Bromma under överskådlig tid inte kommer att kunna finansiera sin egen verksamhet utan kommer att vara beroende av statliga subventioner. Hur mycket är Kristdemokraterna beredda att bidra med i statliga subventioner för att hålla Bromma kvar? Det är precis det som förslaget handlar om.

Anf. 54 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Det är väldigt svårt att bedöma vad det kommer att bli i kostnader. Ledamoten Holm har helt rätt i att just nu i detta ögonblick är det kostnader för att behålla Bromma. Det var precis det jag försökte gå in på i slutet av mitt anförande.

Alla framtidsanalyser säger att det kommer att ta olika lång tid innan flyget är återställt. Nu befann jag mig i den här kammaren vid ”nine eleven”, och jag var då flygansvarig för Kristdemokraterna.

Man såg samma effekt där, vilket var helt logiskt. Det skedde ett fruktansvärt angrepp. Flyget internationellt gick ned, men det återhämtade sig förhållandevis snabbt.

Det som i teorin skulle kunna tala emot att det återhämtar sig lika snabbt den här gången skulle kunna vara digitaliseringen. Vi vet bara inte hur länge vi som människor upplever att digitaliseringen är en bra lösning.

Jag hör till dem som tror att människan i mångt och mycket är en social varelse. Man kommer att använda digitala lösningar för en del snabba möten. Men i längden kommer vi nog att vilja umgås igen.

De mellansamtal som blir när man tar lite kaffe vid ett möte är lika viktiga i näringslivet och den offentliga sektorn som i det privata familjelivet. Det mellanmännskliga kommer att tala för att återhämtningen sker snabbare än vad vi tror.

Det är också så, vilket jag försökte peka på i slutet av mitt anförande, att vi nästan bara har talat om den inhemska svenska rörelsen och den europeiska rörelsen. Men det pågår någonting. Det pågår en förändring internationellt.

Kina är i dag världens största ekonomi. För bara några år sedan var det USA. Det händer grejer utanför vårt område som påverkar även flyget. Jag delar helt enkelt inte ledamotens analys att det kommer att vara en så lång risk, men det är svårt att bedöma hur länge det är en risk.

Anf. 55 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag tackar för Magnus Jacobssons utblick ut i världen. Självklart händer det mycket. Men nu talar vi om Bromma flygplats, och mer än nio av tio flyg som går till och från Bromma flyger och landar inom Sverige. Det är en flygplats för inrikesflyget.

Alla är nog rätt överens om att en stor del av de resor som gjordes med inrikesflyget innan pandemin inte kommer att behövas efteråt. De flygresor som kommer att behöva göras kan tas om hand av Arlanda. Det är väldigt tydligt i den information som Swedavia har visat oss.

Det är Swedavia som äger och driver både Bromma flygplats och Arlanda. Därför tycker jag att det är lite märkligt att Magnus Jacobsson och Kristdemokraterna anser sig veta bättre än de som faktiskt arbetar varje dag med dessa flygplatser.

Min fråga till Magnus Jacobsson är: Hur kommer det sig att Kristdemokraterna vet bättre än de som arbetar varje dag med både Bromma flyg-

plats och Arlanda flygplats, nämligen Swedavia, som anser att Bromma flygplats inte behövs?

Prot. 2020/21:132

2 juni

Luffartsfrågor

Anf. 56 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! På den retoriska frågan väljer jag att svara retoriskt att vi alltid vet bättre än V. Men vi lämnar det därhän.

Det som de andra har sagt, och vi har suttit på samma möten, är en tidsbedömning. En del bedömer att det kommer att ta väldigt lång tid. Andra bedömer att det kommer att ta något kortare tid.

Vi har även haft en professor hos oss i utskottet som har konstaterat att infrastruktur alltid växer med 1 ½–3 procent över tid. Det hänger ihop med hur den allmänna ekonomiska tillväxten är.

Det är just det som är min poäng när jag pekar på den internationella rörelsen. Om ekonomin växer i världen kommer det att påverka ekonomin i Europa eftersom vi i dag är beroende av varandra.

Sverige är ett av de mest exportberoende länderna i världen. När ekonomin växer så växer även den svenska ekonomin. Det leder också till inhemska flygrörelser. Jag är väl medveten om att Bromma framför allt har inrikesflyg.

Sedan ska man vara medveten om en sak. Det tillkännagivande vi gör är en tydlig markering mot i första hand Miljöpartiet som vill stänga Bromma, och sedan vill man helst inte utveckla Arlanda.

Med det tillkännagivande som vi nu gör har vi signalerat att man måste fatta beslut om Arlanda innan man går in i Brommadiskussionen. Det sätter en otrolig press på regeringen att göra saker i rätt ordning.

Det är framför allt det som vi kristdemokrater har pekat på. Vi delar den uppfattning som har lyfts fram av Socialdemokraterna i talarstolen i dag. Arlanda måste utvecklas. Men då kan man inte börja med att stänga Bromma för att sedan bromsa Arlanda.

Det är därför som vi har ställt oss bakom initiativet. Det är för att sända en tydlig signal att Sveriges riksdag vill ha ett levande och väl fungerande flyg. När vi vet hur utvecklingen blir kan vi eventuellt fatta ett framtida beslut om Bromma.

Anf. 57 DENIS BEGIC (S) replik:

Fru talman! Jag vill först säga att jag vänder mig mot att vi bara ska se till att Miljöpartiet ska vara nöjt. Som socialdemokrat tycker jag att det är otroligt viktigt att lyssna på det som sägs på de utskottssammanträden och de möten där vi träffar företag, näringsliv, facket etcetera.

Swedavia har sagt att det är nu man kan stänga Bromma och flytta hela flyget till Arlanda och se till att utveckla Arlanda ytterligare. Det är ingenting som jag kan ifrågasätta utifrån den diskussion som Swedavia har gett oss även innan pandemin.

Före pandemin utvecklades flyget i Sverige åt fel håll, alltså negativt. Det gick ned. Jag tror att minskningen var cirka 5 procent 2019. Ingenting pekade på att det skulle förändras.

Sedan kan vi tro och absolut hoppas att den internationella medelklassen ökar. Det skulle ge bättre levnadsstandard för många människor i världen som behöver det. Men här diskuterar vi Bromma, där 90 procent av flyget går nationellt mellan regionala flygplatser.

Därför blir min fundering till ledamoten Jacobsson följande. Swedavia, Stockholms Handelskammare och några till säger nu att vi i dag kan flytta hela Bromma till Arlanda och utveckla. Allt det flyg som finns på Bromma skulle kunna sväljas där, och man kan så småningom titta på vad som händer.

Tycker inte ledamoten Jacobsson att vi som utskott och som riksdagsledamöter har en skyldighet att lyssna på vad våra myndigheter säger?

Anf. 58 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Det är jätteviktigt att vi lyssnar på vad olika parter säger. Swedavia är i det här fallet en part, nämligen den som driver just de här flygplatserna.

Sedan finns det andra parter, exempelvis de som landar på flygplatserna. De har konstaterat att det finns en del problem med detta. De har till och med haft problem att få slottider när de har försökt att komma in på Arlanda.

Det är också viktigt att vi refererar till olika organisationer hyfsat lika. Stockholms Handelskammare är tydlig med att man nog på sikt kan stänga Bromma. Men då måste det ske investeringar i Arlanda. Det sa inte regeringen vid den presskonferens man hade. Här finns alltså en väldigt tydlig tonskillnad.

När det gäller det tillkännagivande vi gör i dag sa Handelskammaren i utskottet rent ut: Det är ett bra tillkännagivande. Det var inte för att de i första hand kanske försvarade Bromma. Det gäller den delen i tillkännagivandet där vi är otroligt tydliga med att man måste utveckla Arlanda om man ska klara både inrikes- och utrikeskapaciteten.

Svaret på frågan är att vi kristdemokrater delar analysen att vi just nu har ett pandemiläge. Vi vet inte hur snabbt det återhämtar sig. På den inhemska marknaden, och med inhemska menar jag även den europeiska marknaden, ser vi att återhämtningen troligtvis kommer att ta tid.

På den något större marknaden sker andra saker som vi inte ens har fått analyser på. Den internationella medelklassen växer faktiskt. Det är något som är positivt när människor går från fattigdom in i medelklass och från fattigdom in i bättre välfärd.

Det påverkar våra handelsmönster. Det är något som är positivt för Sverige eftersom vi är ett exportberoende land som kommer att sälja mer. Men det kommer också resultera i mer rörelser. Det är väldigt svårt att bedöma.

Vår bedömning och vårt svar har varit att man inte kan stänga Bromma just nu om man inte först har en tydlig strategi med Arlanda, och den saknas hos regeringen.

Anf. 59 DENIS BEGIC (S) replik:

Fru talman! Alla som har varit i utskottet och i alla diskussioner som har förts både utanför den här kammaren och i andra sammanhang gör man bedömningen att det kommer att ta lång tid för flyget att återhämta sig.

När jag pratar med företagare säger de flesta att de inte alls kommer att använda flyget i samma utsträckning som tidigare. Tekniken har ju gått oerhört snabbt framåt. Vi kan jämföra med början av pandemin, när vi började använda Zoom, och hur man kan använda tekniken i dag. För företag som vill vara miljömedvetna och som vill spara ytterligare pengar är

detta ett viktigt steg för att kunna göra det. Det är också viktigt för medarbetare som är sjuka, oavsett var i världen de är.

Affärsresandet på Bromma kommer inte att se ut som det har gjort. Alla gör den bedömningen. Därför är min oro att om vi behåller Bromma och samtidigt har Arlanda kommer vi inte att kunna utveckla Arlanda till att bli ett nav i Norden. Det är det jag vill se. Jag vill se Arlanda som plats nummer ett från vilken man tar sig ut i världen.

Jag tror just nu att tillkännagivandet från högerpartierna kommer att sätta käppar i hjulet. Swedavia själva har sagt: Vi kan göra det här. Vi behöver inte vidta många åtgärder för att svälja hela inrikesflyget.

Jag tycker att det är viktigt att vi lyssnar på Swedavia och på de experter vi har.

Anf. 60 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Ingen ifrågasätter att återhämtningen kommer att ta tid. Ingen ifrågasätter att det sker en digitalisering och att fler kommer att använda den digitala tekniken. Men regeringen var inte tydlig med vad man ville med Arlanda. Man hade en presskonferens där man glad i hågen signalerade att nu stänger vi Bromma.

Vi i den här kammaren vet, för vi har ju hört debatterna förut, att det finns partier som gärna skattar bort flyget, trots att flyget rör sig över nationsgränser och inte kan jämföras med den inhemska strukturen som rör sig inhemskt. När regeringen inte svarar på frågan om den framtida investeringen på Arlanda skapar man en osäkerhet.

Fru talman! Det är väldigt enkelt för regeringen att skapa trygghet i systemet och bidra till att Arlanda får nya flyg. Det räcker att man lyssnar till det som riksdagen i dag säger, för det finns två sidor i den signalen. Den ena är: Stäng inte Bromma innan vi vet hur framtiden ser ut! Den andra är: Kom med ett tydligt besked om att utveckla Arlanda!

Om regeringen kunde komma med en proposition med tydliga besked om att Arlanda ska bli en framtida nod är jag helt övertygad om att fler partier skulle titta på den med stort intresse. Men hittills har vi bara fått höra: Stäng, stäng, stäng!

Vi är några som säger: Flyget är viktigt, flyget behövs och flyget ska utvecklas.

Anf. 61 HELENA GELLERMAN (L):

Fru talman! I dag debatterar vi luftfartsfrågor och flygets framtid i Sverige.

Jag vill börja med att yrka bifall dels till vårt tillkännagivande angående Brommas framtid, dels till Liberalernas reservation nummer 8 om stöd till de regionala flygplatserna.

Fru talman! Under ett drygt år har vi levt under pandemin, en pandemi som påverkar vårt sätt att leva och att transportera oss. Flygbranschen är hårdast drabbad av alla branscher, och Liberalerna har drivit på för omfattande stödåtgärder för att branschen ska kunna återstarta.

Det är viktigt att dessa åtgärder används, inte minst stödet till Luftfartsverket på 900 miljoner som ska täcka intäktsbortfallet på grund av pandemin. Annars riskerar Luftfartsverkets förlorade intäkter att belasta flygoperatörerna och i slutändan flygresenäerna under många år framöver i

form av ökade luftfartsavgifter. Det kan resultera i att återstarten av flyget går långsammare och att Sveriges konkurrenskraft minskar.

Nu ser vi dock ut att börja närma oss slutet på pandemin, framför allt på grund av vaccinationsprogrammet. Restriktioner tas bort, och flygbolagen ser ökande flygbokningar. Prognoser visar hur snabbt flygtrafiken förmodas återhämta sig. Dock är det bara prognoser. Ingen har erfarenhet av den situation som vi befinner oss i nu eller vet hur framtidens flygtrafik kommer att se ut.

Att i flygets värsta krissituation någonsin gå ut, som regeringen har gjort, och säga att man vill lägga ned Bromma flygplats med hänvisning till det aktuella marknadsläget, alltså hur många flygplan som lyfter från Bromma mitt i en pandemi, är helt oacceptabelt. Det står dessutom i direkt strid med det beslut som riksdagen fattade 2016, att regeringen bör verka för en fortsatt utveckling av Bromma flygplats. Regeringens svar på det beslutet är att lägga ned Bromma, trots att de så sent som den 11 mars i år i en skrivelse till riksdagen säger att de ska återkomma till riksdagen med hur de tänker utveckla Bromma. Dessutom fattar de beslut om att lägga ned Bromma och därefter utreda konsekvenserna – helt bakvänt mot det vanliga arbetssättet.

Fru talman! Skälen för att utveckla Bromma kvarstår, att det är viktigt för hela landet att säkra den framtida tillgången till snabba och effektiva kommunikationer till och från Stockholm. Bromma flygplats fyller tillsammans med Arlanda en viktig roll för flygkapaciteten i hela landet, inte minst som nav för inrikesflyget.

Liberalerna anser att man inte kan fatta beslut om förändringar mitt i en pandemi. Det är extremt svårt att bedöma hur stort behovet av flygplatskapacitet kommer att vara när flyget väl återhämtar sig. Samtidigt går nu utvecklingen av elflyg för passagerartrafik framåt i snabb takt. Det gör att regionala flygplatser för elflyg i stadsnära lägen kan bli ett klimatsmart alternativ för inrikes resor. Här kan Bromma spela en viktig roll för elflygets utveckling.

Liberalerna har samlat ett stöd här i riksdagen för vårt utskottsinitiativ om att det är fel tidpunkt att utreda Brommas framtid och att snabbutredningen ska avbrytas. Den riskerar att hota såväl näringslivet som möjligheten att bo och verka i hela landet.

Vi bör i stället fokusera på flygets återstart. Bromma flygplats behövs för att möjliggöra inrikesflygets uppstart och utveckling efter pandemin. Flygtrafikens totala utveckling till och från Stockholm efter pandemin måste dessutom säkras, vilket leder till ett behov av att ta fram en plan för utveckling och utökning av Arlanda flygplats. Först när flyget nått ett normalläge igen, och det därmed går att göra tillförlitliga prognoser om flygtrafiken i framtiden, kan vi genomföra en utredning om Brommas framtida utveckling. Bromma flygplats ska fortsatt vara en modern flygplats.

Fru talman! Flygets snabba återstart är väsentlig för att trygga tillgängligheten och svenska företags konkurrenskraft. Här spelar de regionala flygplatserna en avgörande roll. Baserat på flygets svåra ekonomiska läge och de regionala flygplatsernas strategiska betydelse för att binda ihop hela landet, det framtida elflygets behov och landets beredskap behöver de regionala flygplatsernas ekonomiska situation klarläggas och en långsiktig och hållbar strategi för att säkerställa de regionala flygplatsernas utveck-

ling och överlevnad tas fram. Jag efterlyser regeringens långsiktiga flygplatsstrategi.

På kort sikt är den ekonomiska återhämtningen den största utmaningen för flygbranschen. Ur ett längre perspektiv är det flygets påverkan på klimatet som vi behöver fokusera på och lösa för att behålla fördelarna med flyget. För Liberalerna är det inte flyget i sig som är problemet utan själva utsläppen. Det är där vi måste fokusera våra insatser. Vi tror att det är ett lätt beslut för flygresenärerna i valet mellan att betala några hundralappar extra för biobränsle och att inte flyga alls. Vi ser positivt på den nyligen beslutade reduktionsplikten för flygbränsle.

Vi behöver också satsa på forskning om andra fossila bränslen, till exempel vätgas. På sikt behöver även flygets höghöjdseffekter kompenseras. Vi vill även driva på för ett internationellt system med flygbränsleskatt baserat på utsläpp och därmed ersätta dagens biljettskatt på flyget. Vi är även positiva till ett system för miljöbaserade start- och landningsavgifter. Vi vill verkligen att flyget tar sitt ansvar för att ställa om.

Fru talman! Elflyget är jämte biobränslen en viktig möjlighet för att komma till rätta med flygets klimatpåverkan, i Sverige och globalt. Området har också, baserat på Sveriges omfattande flygkompetens, en möjlighet att bli en ny industrigren i Sverige. Vi har i Göteborg till exempel Heart Aerospace och i Trollhättan GKN. Heart Aerospace utvecklar ett nytt elflygplan som ska kunna ta 19 passagerare.

Liberalerna tror på teknikens möjligheter. Elflyget har potential att åter göra flygningar direkt mellan olika regioner lönsamma, vilket samtidigt pekar på betydelsen av mindre flygplatser som komplement till de stora knutpunkterna.

Trafikanalys rekommenderar i sin utredning att flera styrmedel övervägs för elflyget och att ett styrmedelspaket, liknande det i Norge, tas fram för att skynda på introduktionen av elflyg. I det norska programmet finns konkreta, tidssatta mål kombinerat med åtgärder inom tre områden: forskning och innovation, riskavlastning vid introduktion av planen på marknaden samt stöd till drift.

Liberalerna anser att regeringen bör utveckla ett samarbete med övriga nordiska länder så att regelverken samordnas för att skapa en gemensam nordisk plattform för elflyg. Det behövs en gemensam ambition att skapa en infrastruktur som långsiktigt bidrar till att elflygplan kan utvecklas och en nordisk marknad med elflyg skapas. Därför anser vi att en strategi för att samverka kring elflyg i Norden behöver tas fram.

Liberalerna anser också att Sverige ska delta i den gruppering som Storbritannien har tagit initiativ till, som ska ta fram en verktygslåda för lagförändringar för att skynda på avvecklingen av fossila bränslen. Här kan Sveriges erfarenhet göra skillnad, och här behöver regeringen ta ett initiativ.

Jag vill avslutningsvis, fru talman, återigen poängtera vikten av utskottets förslag till tillkännagivande om att Bromma fortsatt ska vara en modern flygplats. Det är viktigt för Sveriges konkurrenskraft och för att man ska kunna bo och leva i hela Sverige.

Anf. 62 DENIS BEGIC (S) replik:

Fru talman! Det är alltid roligt att lyssna på ledamoten Gellerman. Hon är teknikoptimist och är alltid, oavsett vilket trafikslag det handlar om, på

tårna för att se till att innovationer och tekniker kommer fram på olika sätt. Ledamoten och jag delar nog den entusiasmen kring tekniken och vad som ska hända i framtiden.

En av de saker som ledamoten Gellerman nämner är att utveckla Bromma flygplats. Hon säger att det skulle vara utmärkt att ha Bromma flygplats som, vad ska man säga, kanske en testbädd för elflyg. Varför är det just Bromma som är lämpligt för det? Är inte Landvetter i Göteborg kanske ännu lämpligare? Heart finns ju där. Det pågår spännande projekt i Åre och i Östersund. Det pågår spännande projekt i Örebro kring autonoma flygplatser. På många olika flygplatser i Sverige pågår de här projekten. Vad är det som gör att just Bromma skulle vara det utmärkta valet?

Jag tror nämligen inte på det. Om jag bodde nära Bromma skulle jag inte vilja att det var en testbädd för olika flyg. Man vet ju inte vad som kan hända. Jag tror att de här testbäddarna behöver ligga lite utanför stan innan vi är hundra procent säkra.

Därför blir min fråga: Vad är det som gör att Liberalerna tror att just Bromma är det utmärkta stället att testa olika flygplanstyper? Och om man nu vill utveckla Bromma flygplats, vad är det man vill utveckla den till? Ska det vara större flygplan? Ska det vara mer flygplan? Ska det vara andra flygplanstyper? Vad är det mer man vill utveckla på Bromma? Vi får ju inte glömma att det bara är några år kvar tills Bromma i vilket fall som helst ska läggas ned.

Anf. 63 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Jag får tacka så mycket för frågan, Denis Begic. Jag håller med om att vi i de diskussioner vi haft ser väldigt positivt på utvecklingen inom svenskt flyg och att det finns en färdplan för att nå fossilfria flyg.

När det gäller elflyget specifikt får vi i det sammanhanget inte glömma att en testbädd för elflyg innebär att när elflyget börjar flyga på vanliga flygplatser kommer flygplanen att vara certifierade enligt exakt samma regler som dagens flygplan. Det kommer inte att släppas ut elflygplan som inte är certifierade och godkända enligt de gängse, globala reglerna.

När det gäller att testa elflyg ligger ju Heart Aerospace vid Säve flygplats, en avlyst flygplats som inte har kommersiell trafik. Där kommer de att testa planen, men när dessa väl kommer ut i kommersiell trafik kommer det att vara certifierade flygplan. Jag är alltså inte ett dugg orolig. Den oron delar vi inte.

När det gäller att använda just Bromma som en stadsnära flygplats för elflyget lämpar sig Bromma väldigt bra eftersom flygplatsen ligger nära Stockholm, och Stockholm är en destination som väldigt många i hela landet vill komma till av olika orsaker, även som mellanlandning för att flyga vidare.

Just med sin position som stadsnära flygplats har Bromma också väldigt mycket bostäder runt omkring sig. Därför är det väldigt positivt att använda Bromma för att titta på hur bullernivåer och sådant går ned med elflyget.

Anf. 64 DENIS BEGIC (S) replik:

Fru talman! Helena Gellerman säger i sitt anförande att vi inte ska lägga ned förrän vi vet hur flyget återhämtar sig. Samma sak gäller ju för elflyget: Vi vet inte när de första kommersiella flygplanen kommer att

finnas på plats. Heart Aerospace bedömer att de 2026 kanske har ett flygplan som kan flyga. Det är om fyra år, så det är relativt snabbt. Men återhämtningen, säger vissa bedömare, kan ta tio år eller tolv år. Vi börjar hamna i 2032; vi börjar hamna i 2034. Elflyget kanske är kommersiellt 2032 eller 2034, och vi har då bara fyra år kvar av arrendet på Bromma i Stockholm.

Då blir min fråga: Tror Liberalerna att det är redan i morgon, i övermorgon eller kanske 2022 som vi kommer att ha kommersiellt elflyg från Bromma? Varför skulle inte detta flyg i så fall också kunna resa från Arlanda? Swedavia och alla andra hävdar ju att det är fullt möjligt att den kapacitet som i dag finns och sedan tidigare har funnits på Bromma skulle kunna sväljas av Arlanda. När är normalläget, tror Liberalerna? Är det 2023, eller är det 2033?

Anf. 65 HELENA GELLERMAN (L) replik:

Fru talman! Tack för följdfrågan, Denis Begic!

Jag tar först frågan om att bevara Bromma. Vi tror ju på att flyget kommer tillbaka. När det gäller återhämtning efter kriser har man i princip alltid underskattat takten i återhämtningen. Vi tror att flyget kommer att återhämta sig i betydligt snabbare takt än vad många av prognoserna säger.

En av de saker som vi har reagerat väldigt starkt på är att Swedavia i sin rapport talar om att man just nu kan flytta över kapaciteten. Det är inte så konstigt att man just nu kan flytta över kapaciteten, för just nu flyger nästan ingen från Bromma. Då är det ganska enkelt att flytta över den kapaciteten till Arlanda. Men före pandemin sa man att det inte fanns plats för den kapaciteten på Arlanda. Man sa även att Bromma var en lönsam flygplats.

Vi tror att flyget kommer tillbaka till Bromma och att det kommer att öka i snabb takt. Därför tror vi inte att man kan flytta över den kapacitet som kommer att finnas inom tre fyra år. Det är vår utgångspunkt.

Vi tror att om man tar beslutet att lägga ned Bromma kommer man att allvarligt skada flygplatskapaciteten i hela Sverige. Då kommer man inte att kunna flyga.

Om vi ska fokusera lite grann på elflyg och Bromma är det så att elflygen kommer att vara mindre och har behov av en kortare bana, och därför passar Bromma väldigt bra. Elflygplanen kommer att vara mindre, och det kommer att vara många fler flygplan. Det gör att kapaciteten på Arlanda inte kommer att räcka till. Vi behöver bevara Bromma för framtiden.

Anf. 66 LORENTZ TOVATT (MP):

Fru talman! Först och främst vill jag yrka bifall till reservation 3.

Låt mig börja med att prata lite om de positiva förändringar som regeringen just nu jobbar med när det gäller flygandet. Det är några saker som jag särskilt vill lyfta fram.

Flygskatten är en viktig skatt som bidrar till att dämpa efterfrågan på flygande, som ju är väldigt klimatskadligt.

En sak som vi jobbar med just nu och som ska fram så snart som möjligt är miljöstyrande landningsavgifter, vilket också avhandlas i det här betänkandet. Det är också en viktig åtgärd för att sätta press på en ganska långsam bransch när det gäller teknikutveckling.

Det tredje som jag vill lyfta fram är klimatdeklarationer, vilket innebär att flygbolag ska behöva redovisa hur klimatskadliga deras resor är. Det är inte minst viktigt utifrån ett konsumentperspektiv – man ska ha rätt att veta hur mycket man skadar klimatet genom att köpa en resa.

Det sista jag vill nämna är att vi inom Miljömålsberedningen just nu jobbar på uppdrag av regeringen med att titta på utsläpp från konsumtionen och ett specifikt etappmål för minskade utsläpp från flyg. Det arbetet följer jag nära, och jag ser fram emot resultatet.

Mer behövs naturligtvis, men det här lägger en ganska bra grund som man sedan kan arbeta vidare med för att skruva upp tempot och ambitionsnivån.

Låt mig då komma till det som kanske är dagens huvudämne: Bromma flygplats. Jag vet ärligt talat knappt var jag ska börja, fru talman. Jag har nästan börjat ge upp idén om att argumentera logiskt och rationellt i den här frågan, för det verkar tyvärr inte ha någon effekt.

Vi kan börja med trenden kring flygande. Trenden är att vi flyger mindre, och den är väldigt tydlig. Det här var en tydlig trend redan före pandemin. Det är viktigt att komma ihåg det. Den satte igång i samband med att regeringen införde flygskatten och den debatt i samhället som då uppstod om flygskam och liknande och som handlade om hur snabbt planeten riskerar att stekas om vi flyger mer. Nu är det naturligtvis också en följd av coronapandemin.

Ingen seriös bedömare menar att flyget inom den närmaste tiden kommer att återkomma till tidigare nivåer. Framför allt är det affärsflyget som har drabbats och som inte kommer att komma tillbaka till samma nivå som tidigare. Vi kommer antagligen att se en permanent nedgång för affärsflyget – det är de flesta bedömare överens om. Det beror på att man har fått nya sätt att organisera sitt arbete på i form av digitala möten och liknande. Då kanske man inte vill ödsla en massa tid på att flyga.

Det är så det ser ut, helt enkelt. Transportstyrelsens prognoser säger att först framåt 2027 kommer nivån att vara lite högre än nu men inte ens i närheten av var den var 2019. Och då var trenden, som sagt, redan på väg nedåt. Det är alltså så det ligger till.

Det här betyder att svenska flygplatser har en för stor kostym. Och en för stor kostym och den ekonomiska skada som det innebär för flygplatserna kan man åtgärda på två sätt.

Om man är lagd åt det hållet kan man pumpa in statliga medel. Då handlar det om stora miljardbelopp som måste in för att hantera den för stora kostymen. Det andra sättet är att man har en marknadsmässig approach och låter flygplatserna själva hantera situationen, och det kommer att få som konsekvens att flyglinjer läggs ned. Det är den direkta konsekvensen av att hantera det på det sättet.

När det gäller frågan om Bromma och Arlanda är det smartaste sättet att hantera det här, givet att de som driver flygplatserna går back så otroligt mycket, att lägga ned Bromma flygplats. Om man tänker logiskt och rationellt är det vad man landar i.

Men då är frågan: Kan vi flytta kapaciteten till Arlanda? Det korta och helt uppenbara svaret är ja, och det gäller både under pandemin och före pandemin. Det här vet egentligen ledamöterna som sitter i den här salen, men eftersom det inte verkar ha gett effekt tar jag det än en gång och gör det väldigt pedagogiskt.

Arlanda har ett miljötillstånd på 350 000 rörelser per år. År 2019, före pandemin, hade man 233 000 rörelser. Miljötillstånden tillåter alltså 350 000 och 2019 var man på 233 000. Det är så det ser ut. Det finns alltså redan i dag en stor överkapacitet på Arlanda.

Då kommer någon och säger: ”Men under peaktimmen då? När det är som störst tryck på landningsbanorna kommer vi kanske inte att klara det.” Först och främst är det resonemanget i grunden märkligt. Varför ska man dimensionera en flygplats efter bara en timme? Det blir en stor överkapacitet och på totalen väldigt kostsamt för det offentliga. Och även om man tittar på peaktimmen är nivån då långt ifrån kapacitetstaket. Som mest kan Arlandas banor hantera 90 rörelser per timme. Aldrig mellan 2016 och 2019 kom vi över 73. Den timme då vi hade det största trycket av alla timmar under de här åren kom vi inte över 73.

Matematiken är väldigt tydlig. Om ambitionen är att flytta all kapacitet går det att göra.

Fru talman! Det som händer nu är att högern på väldigt skakig grund och med tillgängligheten och skattebetalarnas pengar som insats obstruerar nedläggningen av Bromma flygplats med L, KD och M i spetsen. Och då har jag inte ens kommit in på klimataspekten.

Det finns egentligen inga problem här. Som jag har sagt tidigare fanns det ett Instagramkonto som kallades Aningslösa influencers; vi måste börja prata om aningslösa politiker. Det handlar nämligen, återigen, bland annat om skattebetalarna, och det handlar om hur irrationellt man väljer att formulera sin politik för de flygplatser vi har.

Men det handlar som sagt även om klimatfrågan. Låt mig avrunda med den och säga saker som jag har sagt många gånger i den här talarstolen. Jag ska därför hålla det ganska kort. Det ena är att det är på det sättet att svenskar flyger fem gånger mer än det globala genomsnittet. Det är inte hållbart, inte på något sätt. Det andra är att det i dag inte finns någon teknik som radikalt och på kort sikt kan minska utsläppen från flyg.

De här två sanningarna leder oss till slutsatsen att man antingen väljer att ha en fullständigt urvattnad och dålig flygpolitik – men då måste man säga hej då till Parisavtalet – eller så väljer man att agera och driva på för politik som ställer om flygflottan och flygbranschen men också minskar flygandet.

Anf. 67 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Jag vill tacka Lorentz Tovatt för anförandet. Jag instämmer i så gott som allt.

Nu skulle jag vilja fråga Lorentz Tovatt om det särskilda yttrande som Miljöpartiet har skrivit tillsammans med Socialdemokraterna. På sidan 105 lägger man ut texten om förutsättningarna för att avveckla Bromma flygplats. Man skriver ”att en grundläggande förutsättning är att Stockholm Arlanda Airport får långsiktiga förutsättningar att utvecklas i takt med marknadens utveckling”. På en annan plats står det något liknande, att det är en grundläggande förutsättning att Arlanda ska ”utvecklas i takt med marknadens och samhällets behov”. I det särskilda yttrandet står det alltså att Arlanda flygplats ska utvecklas och att den ska utvecklas i takt med både marknaden och samhället.

Mina frågor till Lorentz Tovatt är helt enkelt: Ska Arlanda flygplats få expandera, och i så fall på vilket sätt? Vad betyder formuleringarna om att Arlanda ska utvecklas i takt med marknaden?

Anf. 68 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Tack, Jens Holm, för frågeställningarna!

De där formuleringarna kan man tolka på lite olika sätt. Jag kan bara ta min tolkning. När man säger att en flygplats ska utvecklas ser jag framför mig att den ska ha mer biobränsle, att det ska finnas möjlighet för elektriska flygplan att ladda och så vidare.

Även om man ser framför sig en utbyggnad med hänsyn till kapacitet – jag tänkte säga det i mitt anförande men hann inte riktigt med det – kan man, om man tittar på prognoserna framåt, se att Arlanda, även om Bromma läggs ned, inte är i närheten av att slå i taket förrän någonstans 2050–2060. Därför landar jag i den för mig självklara slutsatsen att det är helt meningslöst att bygga ut Arlanda med nya rullbanor. Jag tycker att det är dumt ekonomiskt men framför allt klimatmässigt.

För mig är utveckling just omställning, elektrifiering, hållbara biobränslen och så vidare. Det är den typen av expansion jag ser framför mig, inte ny rullbana.

Anf. 69 JENS HOLM (V) replik:

Fru talman! Det är lite symtomatiskt att Lorentz Tovatt säger i sitt svar att det kan tolkas på många olika sätt. Det är ju Lorentz Tovatts och Miljöpartiets egen text. Visserligen har de skrivit den tillsammans med ett annat parti, Socialdemokraterna, men nog ska man ändå kunna avkräva riksdagsledamoten ett svar på vad det som de har skrivit betyder.

Nu väljer jag att tolka Lorentz Tovatt välvilligt, som att Miljöpartiet och regeringen inte kommer att driva på för Arlandas expansion i den meningen att Arlanda ska expandera med fler flygrörelser och ytterst med en ny rullbana.

När jag läste texten väcktes en hel del frågor. Men om utveckling betyder elektrifiering och modernisering i största allmänhet har vi i Vänsterpartiet inget emot det. Jag undrar dock ifall Socialdemokraterna är av samma uppfattning som Miljöpartiet. Vad tror Lorentz Tovatt?

Anf. 70 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Tack, Jens Holm, för replikskiftet!

Jag ska inte stå och recensera andra partier. Jag kan däremot försöka ge en bild av vad regeringen har kommunicerat. Det man säger är att man nu ser goda förutsättningar för att lägga ned Bromma. Man har också sagt att man inte ser ett behov av ny rullbanekapacitet på Arlanda den närmaste tiden. Det är vad man har kommunicerat.

Man valde dessutom att inte lägga fram Färdplan Arlanda i det skick den var. Vi får se om det kommer att läggas fram en sådan plan. Men man lade inte fram den i det skicket. Det går säkert att tolka in saker i det. Jag delar nog regeringens bedömning i det avseendet; vi behöver helt enkelt inte mer rullbanekapacitet på Arlanda den närmaste tiden.

Om du frågar mig och mitt parti tror jag att det raka svaret är att vi aldrig kommer att behöva mer rullbanekapacitet på Arlanda, framför allt

med tanke på klimatet och att vi inte kan missa Parisavtalet. Det kommer vi att göra om andra partier i den här kammaren får bestämma.

Prot. 2020/21:132

2 juni

Luftfartsfrågor

Anf. 71 MIKAEL LARSSON (C) replik:

Fru talman! Jag vill börja med att tacka Lorentz Tovatt för hans anförande. Det finns några saker som jag skulle vilja att ledamoten förtydligar.

Vi är inne i en pandemi. Det är färre som reser med flyget. Men det ser vi även när det gäller andra transportmedel. Det är kanske färre som väljer att åka buss. Antalet som väljer att åka tunnelbana minskar. Det är färre som åker med kollektivtrafik och på järnväg.

Man säger att vi kanske har en för stor kostym när det gäller flyget. Då skulle vi kunna dra det så långt som att säga att vi också har för mycket järnväg och väg och att vi inte ska satsa på någon form av infrastruktur alls, bara för att vi just nu är inne i en pandemi.

Jag tror att flyget är viktigt också framöver, liksom att det är viktigt att vi bygger ut med nya stambanor för att knyta ihop landet och att vi satsar på det finmaskiga vägnätet på landsbygden. Vi måste se infrastrukturen och alla fem transportslag – där räknar jag även med it – som en helhet.

När ledamoten sa att vi har en för stor kostym började jag tänka på de regionala flygplatserna som en viktig del för att knyta ihop Sverige, för att knyta ihop besöksnäringen, näringslivet och allting. Jag vill därför fråga ledamoten lite om MP:s syn på de regionala flygplatserna. Tycker man att de är viktiga för att knyta ihop hela Sverige?

Anf. 72 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Tack, Mikael Larsson, för frågorna!

Om vi börjar med de regionala flygplatserna har vissa av dem ett uppenbart samhällsvärde. De bidrar till tillgänglighet men inte minst beredskap. Sedan finns det regionala flygplatser som inte har ett samhällsvärde. Det är de som ligger väldigt nära andra flygplatser och där det finns väldigt bra järnvägsförbindelser. Jag tycker att de får klara sig själva. Västerås flygplats, för att bara nämna en, behövs helt uppenbart inte utifrån ett samhällsperspektiv.

Staten borde kanske renodla sitt ansvar och se över vilka flygplatser vi verkligen behöver och se till att de klarar sig bra, medan andra får klara sig på egen hand.

Sedan vill jag bara påpeka en skillnad mellan mig och Mikael Larsson. Jag tror att den rent av är ideologisk. Det talades om för stor kostym. Frågan är vad man vill göra framöver. För oss miljöpartister är klimatfrågan väldigt viktig. Mikael Larsson nämnde i sitt huvudanförande att man inte ska ställa trafikslag mot varandra och att man ska jaga utsläppen och inte fordonen. I min värld måste vi ställa trafikslag mot varandra eftersom vissa trafikslag är bättre än andra. Det är helt uppenbart att järnväg alltid kommer att vara ett mer hållbart alternativ än flyg, och det av rent fysiska skäl. Fysikens lagar säger att det kommer att vara mer hållbart att transportera sig på marken och med järnväg.

Det blir en skillnad när jag säger att vi visst ska ställa trafikslag mot varandra. Vi ska välja det trafikslag som är bäst för klimatet, kapaciteten och så vidare. Där landar vi nog i delvis olika slutsatser.

Anf. 73 MIKAEL LARSSON (C) replik:

Fru talman! Jag tror att samtliga transportslag kommer att behövas i framtiden. Det är bara att titta på det som flera av ledamöterna tidigare har varit inne på, nämligen att det som driver utvecklingen framåt är innovation, teknikutveckling och tekniska lösningar. Gå bara 150 år tillbaka i tiden och se vilket bränsle tågen gick på då, och jämför sedan med hur utvecklingen har skett där. Samma sak gäller fordonsflottan med bilar, lastbilar och bussar. Där sker innovation och teknikutveckling på så vis att man tar sig fram på ett mer miljövänligt sätt. Vi ser och vill genomföra en liknande utveckling för flyget.

Jag vill koppla på något annat som sas. Det är viktigt att se infrastrukturen som en helhet och ha ett dörr-till-dörr-tänkande. När man åker hemifrån börjar man kanske på en cykel för att ta sig till en större järnvägsstation, eller så börjar man hemma med bilen och tar sig till en flygplats för att sedan ta sig någonstans i Sverige och därefter fortsätta med buss. Man måste se helheten och se att samtliga våra transportslag hänger ihop.

När ledamoten Lorentz Tovatt från Miljöpartiet nämner att en del flygplatser kan ses som samhällsviktiga vill jag ha ett förtydligande. Vad menas med samhällsviktiga? Jag ser att många av de regionala flygplatserna men även de statliga som finns i Swedavias regi fyller en viktig funktion för såväl näringslivet som besöksnäringen. De är en viktig del för egentligen vilken resa som helst. Jag skulle därför vilja ha ett litet förtydligande från ledamoten. Vad anser han och vad säger han till många av dem som verkligen måste använda flyget dagligdags för att ta sig till diverse möten?

Anf. 74 LORENTZ TOVATT (MP) replik:

Fru talman! Låt oss ta Västerås som exempel. Där var Centerpartiet tyvärr med om att driva fram en folkomröstning och ställde sig på den sida som ville bevara Västerås flygplats. Denna flygplats har nästan inga linjer. De har en linje till spanska solkusten, och den subventioneras i princip med hundratals miljoner per år. Där får skattebetalarna gå in med pengar för att stockholmarna ska kunna ta tåget till Västerås och använda Västerås flygplats, som är betald av kommuninvånarna i Västerås, för att åka till spanska solkusten. Det här är naturligtvis en jättemärklig ordning, inte minst för att Västerås både har järnvägsförbindelser och ligger nära andra stora flygplatser.

Det är sådana flygplatser som vi inte kan fortsätta understödja. De får såklart försöka stå på egna ben, men vi kan inte med offentliga medel, skattebetalarnas medel, pumpa in pengar som hamnar i fickorna på dem som åker till spanska solkusten. Det är ett mycket märkligt upplägg.

Jag vill även kommentera vad som driver utveckling och innovation. Jag delar inte Mikael Larsson bild av det. Det som driver innovation är ofta politiska beslut eller regleringar som tvingar branscher att röra sig framåt. Det är ett himla snack om elflyg och biobränsle för flyget just nu. Detta snack kom igång när Miljöpartiet drev igenom flygskatten. Elektrifieringen av transporter på väg kom igång när Miljöpartiet drev fram bonus-malus, som tvingade branscher att ställa om.

Jag delar alltså inte Mikael Larssons bild, och det är därför jag säger att politiken måste finnas på plats för att sätta ramar och pressa branscher framför sig. Återigen: Den tekniska utvecklingen för flyget är långt ifrån hållbar. Vi har kommit en mycket liten bit, och vi har det stora framför

oss. Det kommer att ta många tiotals år. Därför kan vi inte bara tänka på teknik utan även på beteende.

Prot. 2020/21:132

2 juni

Lufftartsfrågor

Anf. 75 TERES LINDBERG (S):

Fru talman! Jag har med intresse lyssnat till debatten, som primärt har handlat om luftfartsfrågor, men jag tänker uppehålla mig vid det jag har reflekterat över, nämligen diskussionen om Bromma flygplats. Det har ju handlat om Brommas vara eller icke vara. För mig som socialdemokrat handlar det inte om detta, utan det handlar om hur vi i framtiden ska kunna stärka Arlanda och det kapacitetsbehov vi ser där i framtiden.

Jag vet inte om riksdagens ledamöter och partier har missat att det pågår – och har pågått under en längre tid – en ganska viktig ekonomisk match om var norra Europas ekonomiska centrum ska ligga. Massor av faktorer spelar roll för var detta ekonomiska centrumet ska finnas. En sådan är tillgången till bra transportsätt, däribland även flyget.

Jag funderar även på hur man ser på dessa frågor. I Sverige har vi ett starkt behov av en flygplats som kan konkurrera på den internationella marknaden och med andra skandinaviska flygplatser. Det gör vi inte i dag. Vi ligger efter. Vi har färre resenärer än såväl Gardermoen som Kastrup. Vi har också en flygplats tvärs över Östersjön som till exempel är ledande på Asienflyget.

Låt säga att vi förlorar matchen om norra Europas ekonomiska centrum till Danmark eller Tyskland och Hamburg. De ekonomiska konsekvenserna för vårt land vore förödande. Det är därför frågan dyker upp. Pandemin har i sig såklart drabbat både vårt land och alla andra länder i hela världen, men den ger oss också en unik möjlighet att stärka svensk konkurrenskraft och tillväxt. Det kan ge oss möjligheter att skapa kapacitetsbehov och fylla det på Arlanda, både vad gäller framtidens flyg – vi vet i dag inte hur det kommer att se ut – och hur vi kan stärka kapaciteten för resor till och från flygplatsen.

Det är nu vi har ett fönster, inte sedan. Det är nu som slottiderna inte är fyllda. Det är nu det finns ett utrymme. Att vänta med beslut som detta vore som att skjuta sig själv i foten. På så vis skulle vi förstöra och sänka den möjlighet vi har att stärka svensk konkurrenskraft.

Jag kan inte låta bli att dra en parallell till en annan viktig match, eller ett mästerskap, som hölls alldeles nyligen. Sverige gick in och gjorde en riktig dålig entré med förlust mot Danmark. För första gången i modern historia missade vi slutspelet. Låt oss inte göra detta misstag när det gäller norra Europas ekonomiska centrum. Låt oss gemensamt se till att Sverige tar matchen om var det ska ligga. Låt oss ta tillfället att stärka svensk konkurrenskraft och tillväxt.

Anf. 76 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Tack, ledamoten Lindberg! Jag blir glad när jag lyssnar på dig. Jag tycker att det är positivt.

Jag kan ta några enkla exempel. Jag bor i Uddevalla – det är inte i den här delen av Sverige. Min hustru kommer från Estland. Vi flyger faktiskt en hel del. Vi flyger till släkten men har också av andra skäl valt att ibland göra flygresor. Det kan vara affärsresor eller semester.

Vi har i princip aldrig tittat på Arlanda. Teres Lindberg har helt rätt, fru talman. För många av oss i Sverige är Arlanda inte ett alternativ. Vi tittade på Landvetter–Frankfurt när vi skulle till några vänner i Brasilien. När vi åkte till Israel tittade vi på Köpenhamn–Frankfurt, hela tiden med matartrafik från Landvetter. Vi var med släkten i Thailand vid ett tillfälle; då var det Helsingfors.

Det är enligt min bedömning en helt korrekt analys att om Arlanda på sikt ska ha en chans måste man ha en flygstrategi som inte bara handlar om Stockholms stad och Stockholmsregionen utan som handlar om Sverige. Jag är den förste att tillstå detta.

Det finns bara ett litet problem. För några minuter sedan stod en del av regeringsunderlaget och förklarade att man inte står bakom den politiken. Detta är också ett av skälen till att vi har kunnat samla fem partier kring en markering om att vi måste kunna hantera hela landet. Trots att vi har lite olika tonläge när det gäller frågan om Bromma har vi ändå kunnat samla oss och säga: Bevara och utveckla Arlanda. Men regeringen måste göra det!

Anf. 77 TERES LINDBERG (S) replik:

Fru talman! Tack så mycket, ledamoten Jacobsson, för frågorna!

Jag vet inte riktigt var jag ska börja, men det är bra att vi ändå har någon form av gemensam syn. Då är det tråkigt att en majoritet av riksdagen landar i att Brommas bevarande är det primärt viktiga och inte att säkra kapaciteten på Arlanda. Det är ju där diskussionen ligger.

I debatten i dag har också nämnts de eventuella behoven av ytterligare en landningsbana och så vidare. I utskottet har Swedavia inte bara en utan två gånger redogjort för sina kalkyler och analyser. De säger själva: Pondera att flyget kommer att återställas under x år. Men absolut tidigast 2030 behöver vi ha ett beslut om en eventuell ytterligare landningsbana, om flyget fortsätter uppåt.

Det här vet vi inte i dag. Vi kan stå här och sia, men vad vi vet är att det kommer att ske stora förändringar av hur resandeunderlaget ser ut.

Utifrån detta perspektiv skulle man alltså låsa fast Bromma, som kräver enormt stora resurser och som har ett avtal som löper ut 2038. Ingen i Stockholms stad, oavsett politisk färg, aviserar att man vill förlänga detta avtal efter 2038. Det finns ett bästföredatum här, och att i det skedet säga att vi ska bevara Bromma till vilket pris som helst, trots att vi vet att flygplatsen kommer att gå med förlust under åtskillig tid framöver, antagligen ända till 2038, tycker jag är oansvarigt. Det måste jag ändå tillstå.

Anf. 78 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag kan tycka att ledamoten Lindberg kanske bara läser tillkännagivandets ena sida. Det har nämligen två ben. Det har ett bevarandeben – inget snack om det. Men det har också ett framåtsyftande ben, där det pekas just på vikten av att vidta åtgärder på Arlanda så att Arlanda i framtiden kan klara både inrikes- och utrikesflyg.

Det som är så spännande är att vi här i kammaren har fått ett väldigt tydligt besked – samma tydliga besked som gavs på regeringens presskonferens: Med nuvarande regering kommer ingenting att hända på Arlanda.

Det är den oron som är ett av skälen till att vi i dag har denna politiska situation, med fem partier som trots en viss oenighet sinsemellan har kunnat enas om att det är för tidigt att ta beslut om Bromma eftersom vi inte vet hur framtidsutvecklingen ser ut och att det är helt åt skogen att man inte klarar av att ta beslut om att utveckla Arlanda.

Det hänvisas mycket till Swedavia, och jag har stor respekt för det. Men vi är några som känner en viss frustration över att man hänvisar till en rapport som är hemligstämplad och som vi inte ens kunde få ta del av vid något av de två tillfällena i trafikutskottet. Jag ställde en uttrycklig fråga i trafikutskottet om Swedaviarapporten och fick det klara beskedet att de betraktar den som en affärshemlighet.

Vi har alltså inte fullt ut fått det underlag vi har efterfrågat. Det tycker jag, fru talman, är oförskämt, och nu har jag sagt det här i kammaren. Det vore klädsamt att politiken åtminstone fick en chans att få samma och likvärdiga underlag när vi debatterar en fråga.

Ytterst handlar denna debatt inte bara om Bromma. Den handlar om Sverige och Sveriges förmåga att vinna den kamp som ledamoten Teres Lindberg lyfte fram. Jag är glad över Teres Lindbergs engagemang i frågan, och jag skulle vara ännu gladare om regeringen hade samma engagemang.

Anf. 79 TERES LINDBERG (S) replik:

Fru talman! Jag vill för ledamoten Magnus Jacobsson understryka att jag inte tror att någon av riksdagens ledamöter har sett den här rapporten i dess helhet. Det handlar om affärshemligheter, och jag tror inte att vi lättvindigt ska hantera dem öppet på det sättet. Vi har däremot fått ta del av de sammanfattningar som avser Swedavias bedömningar av det framtida flyget, och det är jag otroligt tacksam för.

Uppenbarligen gör jag en annorlunda tolkning av Swedavias analyser än ledamoten Jacobsson gör. Jag ser den unika möjligheten att just nu ta steget och stärka svensk konkurrenskraft och det svenska ekonomiska centrumet men också sätta Sverige på en viktig del av Europas ekonomiska karta. Det är viktigt. Det vore förödande för Sverige om det ekonomiska centrumet flyttade längre söderut. Vi behöver hålla kvar det i norr, för vi är, vare sig vi vill det eller inte, ett ganska perifert land.

Stockholmsregionen, med Arlanda och Bromma, missgynnas av att man har två flygplatser. Det betyder att också Sverige missgynnas. Vad vi än tycker om Stockholmsregionen och Stockholm är det Sveriges huvudstad. Det är det svenska ekonomiska centrumet, och det behöver vi stärka – för framtida arbetstillfällen och för människor som bor både i den här regionen och i resten av landet. Vi behöver stärka det inte minst för den norra delen av Sverige, där Arlanda är en otroligt viktig hubb för möjligheten att resa och förflytta sig.

Jag är uppriktigt ledsen över att vi hamnar olika i denna debatt. Jag önskar att fler av riksdagens partier också klarade av att se den möjlighet vi har just nu.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 18.)

Stärkt skydd för geografiska beteckningar och tydligare regler vid registrering av varumärken och företagsnamn i ond tro

§ 12 Avgift för intyg om godkänd bastjänstgöring

Socialutskottets betänkande 2020/21:SoU31
Avgift för intyg om godkänd bastjänstgöring (prop. 2020/21:177)
föredrogs.

Tredje vice talmannen konstaterade att ingen talare var anmäld.
(Beslut fattades under § 18.)

§ 13 Stärkt skydd för geografiska beteckningar och tydligare regler vid registrering av varumärken och företagsnamn i ond tro

Näringsutskottets betänkande 2020/21:NU23
Stärkt skydd för geografiska beteckningar och tydligare regler vid registrering av varumärken och företagsnamn i ond tro (prop. 2020/21:125)
föredrogs.

Anf. 80 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M):

Fru talman! Svenska företag verkar i en värld som blir allt mindre eller, om man så vill, som blir global, och de kunskapsbaserade tillgångarna, det vill säga immaterialrätten, blir en allt större del av företagets värde.

Dessa tillgångar är därmed också ett attraktivt byte för dem som ägnar sig åt illegal konkurrens genom att på olika sätt tillskansa sig marknadsandelar för entreprenörers och företags produkter, till exempel märkeskläder, mediciner eller läkemedel, mobiler och andra elektronikvaror, smink och leksaker. Attraktionskraften hos produkterna gör att de är utsatta för brottslighet.

Som det står i utskottets ställningstagande i detta ärende har utvecklingen skett snabbt de senaste tio åren. Denna typ av brott har också visat sig öka under hela 2000-talet. Utvecklingen har gått hand i hand med att vi blir alltmer digitala och handlar på nätet och gör fler beställningar där.

Fru talman! Moderaterna ställer sig positiva till regeringens proposition om nya regler för geografiska beteckningar, varumärken och företagsnamn. Det är viktigt att med adekvata medel kunna skydda företag och entreprenörer. Men vi vill också kombinera detta svar med att det tydligare ska belysas hur företag kan ges information om de beteckningar som skyddas av Genèveakten om internationella register över ursprungs-beteckningar, för det är viktigt att företag kan göra rätt i frihandelsavtalen. Vi tar upp att regeringen bör få i uppdrag att återkomma med förslag för att säkerställa att systemet är lätt att använda för Sveriges företagare.

När skyddet mot illegal konkurrens ska stärkas är det viktigt att seriösa och hårt arbetande entreprenörer och deras företag inte fångas i näten på grund av att systemen inte är tydliga. De måste få den kunskap de behöver när det gäller register och hur man ska leta i sökmotorerna, som ligger internationellt inom EU.

Låt mig ta ett exempel. Drycken champagne är en skyddad geografisk beteckning. Den ska tillverkas i och komma från det franska området. En känd dryck som denna är enkel att förstå sig på, men att hitta andra produkter över hela världen som inte man hört talas om eller kommit i kontakt

med är knepigare. Då är det svårare att göra rätt. Därför har vi tittat på remissyttrandet från näringslivet om att detta är ett problem. Särskilt berör detta de företag som är mindre och därmed har mindre kapacitet organisatoriskt för ändamålet.

Näringslivet lyfter fram denna fråga. Det är viktigt att system är lätta att söka i och att skyddade beteckningar är lätta att få vetskap om. Därför blir det också viktigt att införande av sanktioner kopplas samman med bra lösningar.

När det gäller de föreslagna bestämmelserna om hinder mot registrering av varumärken och företagsnamn i de fall sökande är i ond tro har regeringen valt att ta bort bestämmelsen om relativt hinder. Patent- och registreringsverket, PRV, har i sitt remissyttrande tagit upp farhågor kring detta. PRV lyfter att det enligt deras uppfattning inte är möjligt att placera in ond tro bland de relativa eller absoluta hindren, utan man kan komma att hamna i ett läge där båda är aktuella. Myndigheten skriver också att detta med ond tro ofta ses i relation till andra rättigheter.

Därför säger vi att det är viktigt att regeringen följer denna fråga när lagstiftningen ska tillämpas i vardagen. Regeringen har valt att inte ta med denna aspekt.

Att stärka förutsättningar för att värna immateriella rättigheter är en prioriterad fråga för oss moderater i den politik för företagande och innovationer som vi driver. Ett starkt skydd för immateriella rättigheter är avgörande för Sveriges växande och välfärdsskapande företag.

Vi ser att det är angeläget att inrätta en nationell strategi för immaterialrättsfrågor. Immaterialrättsområdet, som i stora delar har ett juridiskt fokus, måste på ett mycket tydligare sätt bli en integrerad del av näringspolitiken. Vi anser att regeringen borde ha gjort mer.

Vi vill se en kartläggning av de immaterialrättsliga aspekterna i det svenska näringslivet. Det är av stor vikt att vi får svenska företag att förstå att skydda sina immateriella tillgångar och att öka den andel som faktiskt gör det. Det ställer krav på att entreprenörer och företag kan få svar av personer som kan immaterialrätt. Det är viktigt att de kan få rätt kunskap för att göra rätt saker.

Vidare bör informations- och utbildningsinsatserna kring immaterialrätt stärkas. Patent- och registreringsverket har en tydlig roll att aktivt informera svenska företag om immaterialrättens möjligheter. Även andra myndigheter, som Vinnova och Tillväxtverket, bör få tydliga uppdrag att sprida kunskap och information om immaterialrätten. Ett ökat kunskapsutbyte mellan myndigheter skulle dessutom vara ett steg i rätt riktning.

En immaterialrättsstrategi bör även innefatta en plan för hur lagstiftaren löpande ska arbeta för en anpassning av lagstiftningen i relation till den rådande tekniska utvecklingen i samhället. Inom exempelvis digitalisering och artificiell intelligens går utvecklingen fort, och Sverige får inte halka efter och riskera att förlora växande företag på grund av brister i de immaterialrättsliga skydden.

Fru talman! Vi står bakom alla våra reservationer, men för tids vinning yrkar jag bifall endast till reservation 1 i detta ärende.

Anf. 81 JOSEF FRANSSON (SD):

Fru talman! I dag debatterar vi näringsutskottets betänkande 23, som förutom en proposition från regeringen angående skydd för geografiska

beteckningar behandlar en rad motioner från den allmänna motionstiden. Det är där jag för dagen avser att lägga tonvikten, och då närmare bestämt på en reservation från Sverigedemokraterna där vi vill stärka skyddet för patent och för alla Sveriges fantastiska uppfinnare. Redan nu vill jag yrka bifall till reservation 10, och för tids vinning nöjer jag mig med det, även om vi självfallet står bakom samtliga våra reservationer.

Fru talman! Det finns ett antal viktiga komponenter när det gäller hur Sverige kunde utvecklas från ett fattigt bondesamhälle till en rik och välmående industrination på bara några decennier under 1900-talet. Naturligtvis låg en internationell industrialiseringsprocess i grunden, men att vi lyckades så bra här i Sverige beror, tror jag, väldigt mycket på att vi svenskar har fått kämpa i vårt tuffa, karga klimat och av nöden varit tvungna att jobba både hårt och smart.

Jag behöver inte gå längre än till min morfars pappa för att levandegöra just detta. Trots enkla livsförhållanden kom han att bli en multientreprenör och en överlevnadskonstnär av rang som förutom försörjning till hans anställda gav diverse varor och tjänster till bygdens invånare. Ett av alla hans förehavanden var att såga ut isblock på vintern och gräva ned dem i jorden, inpackade i sågspån, för att sedan kunna sälja isen sommartid så att människor skulle kunna kyla ned matvaror.

Som ni förstår var detta innan två andra svenskar, Baltzar von Platen och Carl Munters, utvecklade ett kylskåp för hemmabruk som sedan dess har revolutionerat världen till det bättre. Där och då stod ett svenskt företag, Electrolux, redo att ta sig an den fantastiska uppfinningen. Detta i sin tur genererade mängder av arbetstillfällen runt om i Sverige.

Detta exempel är bara en av en lång rad fantastiska uppfinningar som har sitt ursprung i Sverige och som sedermera gett fantastiska industriframgångar till gagn för Sverige och det svenska folket. SKF, med det svenska kullagret, och Tetra Pak är två andra lysande exempel.

Sedan har det hänt mycket här i världen, och i vår tid är det svårare att koppla specifika produkter till enskilda uppfinnare, då komplexiteten är så oändligt mycket större. I dag kan en enda konsumentprodukt innehålla komponenter med hundratals enskilda patent samtidigt som i princip varje större industriföretag lägger stora resurser på egen produktutveckling.

Med dagens globala handel och aktörer i andra världsdelar som skamlöst stjälar och nyttjar patent utan att göra rätt för sig är det dock av stor vikt att vi gör vad vi kan för att skydda svenska uppfinningar och patent.

Fru talman! Sverigedemokraterna har lagt fram en motion som vi kallar *Uppfinningslandet Sverige*, och den innehåller i sin tur ett antal förslag på åtgärder för att stärka skyddet mot immaterialrättsliga intrång till gagn för svenska uppfinnare och svenska företag.

Ett av Sverigedemokraternas förslag är att vi ska ta initiativ till ett kunskapscentrum där man samlar och knyter samman kompetenser inom patentfrågor och immaterialrättsliga frågor. Den ska arbeta bland annat med uppsökande verksamhet vad gäller exempelvis utbildningar och sådant, men den ska också finnas som ett stöd för svenska företag som söker kunskap eller har hamnat i trångmål. Vi tror att ett sådant kunskapscentrum fungerar bäst om det har representanter från myndigheter, akademien och näringslivet.

Vi menar också att den svenska staten kan och bör bli betydligt mer behjälplig vad gäller att skydda svenska patent och hjälpa till i patent-

tvister. En myndighet bör få ett tydligt uppdrag att assistera svenska företag och uppfinnare som råkar ut för intrång i sina patent. Vi har sett tydliga exempel på sådant i USA, Kina och Japan genom åren.

För att öka möjligheterna och viljan att fullfölja en kommersialisering av uppfinningar och innovationer bör en försäkringslösning med statlig garanti kunna erbjudas.

Fru talman! I en internationell jämförelse har Sverige visat sig ha ganska få patenttvister som avgörs i domstol. Det beror nog inte primärt på att det är ett lågt antal intrång. Man kan anta att det kan bero på att den svagare parten tar en väldigt stor risk genom att den eventuellt får betala stora rättegångskostnader om den förlorar målet. Därför menar vi att man från regeringens sida bör utreda möjligheten att inrätta ett tak för hur mycket en part i en rättegångstvist kan bli skyldig för motpartens ombud. På detta vis jämnas spelplanen ut för parterna. Och vi tror att fler patentinnehavare då vågar ta strid för sin rätt. Just detta har visat sig framgångsrikt i bland annat Tyskland och Storbritannien. Vi menar därmed att det är något vi borde pröva också här i Sverige.

Anf. 82 PETER HELANDER (C):

Fru talman! Jag står bakom alla våra reservationer, men för tids vinning yrkar jag bifall endast till reservation 4 i betänkandet.

Skyddet av immateriella tillgångar är för Centerpartiet en självklarhet och en förlängning av äganderätten. Det är något som är grundstenen för många företag. I ett land som Sverige är skyddet för immateriella tillgångar kanske särskilt centralt eftersom en stor del av vårt välstånd bygger på de framgångsrika innovatörer, privatpersoner och företag som lyckats skapa internationella framgångsprodukter: dynamiten, respiratorn och pacemakern. Det är några produkter, men man kan nämna många fler. I dagens digitala ekonomi är det allt från den musik som skapas av Veronica Maggio till designen av en stol från Svenskt Tenn eller källkoden hos ABB:s robotar som kan vara viktigt att säkra och intressant för många att kopiera.

Den tekniska utvecklingen är snabb, och vi lever i ett alltmer digitaliserat samhälle. Därför är det viktigt att lagar och regler är anpassade efter dagens verklighet. Upphovsrättslagstiftningen är i flera avseenden föråldrad, och den reglerar i mångt och mycket förhållanden som gällde för flera decennier sedan. Ett tydligt exempel på detta är de tveksamheter som gäller om huruvida man får dela bilder på offentlig konst digitalt utan att betala ersättning till konstnären samtidigt som det är tillåtet att dela dessa bilder analogt.

Men detta är inte det enda exemplet på att upphovsrätten inte är anpassad till den digitala verkligheten. Upphovsrätsfrågan nummer ett de senaste åren har varit implementeringen av EU:s copyrightdirektiv. Centerpartiets huvudlinje har varit att friheten att yttra sig behöver försvaras och stärkas samt att mellanhänders grundläggande ansvar och skyldighet att framföra information oförvanskad och att den inte får blockeras måste tydliggöras. Samtidigt behöver systematiska och storskaliga upphovsrättsbrott kunna stävjas i en större omfattning än i dag.

Fru talman! Upphovsrätten är en byggsten i det vi övergripande kallar immateriellt skydd. Det är en byggsten som är helt avgörande för att inte bara uppmuntra utan även stimulera kreativt skapande. Vi vill därför

understryka att upphovsrätten måste värnas och respekteras även på internet. Därför är det viktigt att det finns en modern lagstiftning som på ett ändamålsenligt sätt kan hantera upphovsrättsfrågor på den digitala marknaden. Att åstadkomma detta är ingen lätt process. Inte minst riksdagens tillkännagivande relaterat till EU:s upphovsrättsdirektiv vittnar om detta. För Centerpartiet har det varit centralt att man i genomförandearbetet tar sin utgångspunkt i att bevara yttrandefriheten på internet och att detta sedan även får genomslag i lagstiftningen.

Fru talman! Systemet av immateriella rättigheter, från patent till upphovsrätt och varumärkesskydd, måste ses som en helhet och fungera som en helhet.

Två centrala processer i nuläget på detta område är de så kallade Digital Markets Act och Digital Services Act. Beroende på hur dessa förslag utkristalliserar sig kan frågor inte bara om immateriella rättigheter generellt ställas på sin spets. Det handlar även om yttrandefriheten.

När det gäller Digital Services Act vill vi från Centerpartiets sida bland annat se en tydligare ståndpunkt till fördel för yttrandefriheten vid dessa avvägningar. Principen måste vara att användare är helt fria att kommunicera vilken information som helst och att en värdtjänst begår ett brott om den hindrar kommunikation mellan användare om denna information inte tydligt definierats som ett undantag från denna princip i lag eller användarvillkor.

Fru talman! Centerpartiet står bakom utskottsmajoritetens ställningstagande när det handlar om utökad information riktad mot företagen om olika typer av skyddade beteckningar. Det är en fråga som behöver hantearas separat från det aktuella betänkandet. Men för Centerpartiet är det självklart att regeringen måste säkerställa att det ska vara lätt att göra rätt för företagen.

Anf. 83 CAMILLA BRODIN (KD):

Fru talman! Jag vill börja med att yrka bifall till reservation 1 i detta betänkande.

Kristdemokraterna instämmer i huvudsak i propositionens innehåll. Huvudbudskapet innebär att det ska bli ett starkare skydd för geografiska beteckningar och företagsnamn genom att man inför förändringar i lagstiftningen. Detta är bra för rättstryggheten.

Men vi skulle vilja vässa några delar i regeringens proposition. Det handlar om vår grundläggande hållning att det ska vara lätt att göra rätt. Vi politiker ska faktiskt lyssna på vad näringslivet säger och göra vad vi kan för att hyvla bort så många trösklar som möjligt.

Vi kan ta del av de svar som framför allt har kommit under remissrundan. Där har det efterfrågats bättre möjligheter för enskilda företag att informera sig om gällande regelverk för att just minimera risken att göra fel. Detta tycker vi kristdemokrater är ett mycket bra önskemål, och därför vill vi att det förtydligas hur ett enskilt företag kan informera sig på ett snabbt och effektivt sätt om vilka beteckningar det är som ska skyddas. Ingen ska behöva göra fel för att man, trots gott uppsåt, inte lyckats tillgodogöra sig nödvändig information.

Det räcker med andra ord inte att regelverket i sig är tydligt och lättförstått. Tillämpningen måste vara lika lätt. Att enbart hänvisa till att det är den enskildes skyldighet att veta vad som gäller är inte näringslivs-

vänligt. Det går också stick i stäv med vad vi anser bör göras när vi pratar om regelförenklingar.

Därför bör lagstiftaren underlätta efterlevnaden i alla led. Det bör därför uppdras åt regeringen att verka för en praktisk lösning för hur företag ska kunna tillgodogöra sig nödvändiga underlag genom exempelvis någon form av gemensam databas.

Fru talman! I detta betänkande finns även frågor som rör patent, och det pågår ett arbete om den strategiska hanteringen av immateriella tillgångar. I utskottets ställningstagande påminns det om domstolsreformen, som genomfördes för några år sedan. Och det finns antydningar om att handläggningstiderna i domstolarna är på väg att kortas. Det är en utveckling som jag och mitt parti ser positivt på.

Men jag skulle ändå vilja framhålla att Sverige behöver fler personer och företag som ser värdet av att våga pröva att omvandla en idé till en innovation. Dagens villkor när det gäller det immateriella värdeskapandet missgynnar mindre aktörer, som till exempel startup-företag, universitetsforskare och enskilda uppfinnare. Här skiljer Sverige ut sig på ett negativt sätt jämfört med många andra EU-länder.

När det gäller tvister kring patent är det en låg andel som går till rättegång eller skiljemannaförfarande i Sverige. Dagens system gör att det kan vara mycket kostsamt att driva en process. Kostnaden har man ingen aning om på förhand, och det finns tyvärr skäl att tro att det är många mindre aktörer som har avstått från att hävda sina rättigheter på grund av just den osäkerheten.

Jag förordade tidigare i våras, när forskningspropositionen behandlades, att riksdagen skulle uppmana regeringen att utreda hur obalansen mellan parterna vid rättegångar kan minimeras. En utgångspunkt för en sådan översyn skulle vara att undersöka hur obalansen påverkar nyttiggörandet av forskningen och innovationsviljan. Någon sådan uttalad inriktning kan jag dock inte se i de förslag som framförs inom ramen för detta ärende. För att poängtera det har jag därför ett särskilt yttrande i just den frågan.

Anf. 84 JOAR FORSSELL (L):

Fru talman! Det vi debatterar här i dag är en oerhört viktig grundbult för hela den fria ekonomin och hela vårt välbefinnande. Just det här betänkandet har en rubrik som kanske inte riktigt fångar in hela den vidden av patent- och immaterialrätt. Det rör fler frågor än vad man anar av rubriken.

Fru talman! Från Liberalernas sida står vi bakom mycket av det som har kommit i propositionen från regeringen. Vi tycker i grunden att det är bra. Vi behöver tydliga, starka regler som både värnar de människor som är innovatörer, som har nya idéer, och ser till att skydda våra immateriella rättigheter. Det är bara när människor faktiskt har sina rättigheter skyddade som vi kan se ett ökat välbefinnande också i morgon.

Fru talman! Det räcker dock inte att ha en lagstiftning som är formulerad på ett bra och tydligt sätt. Det krävs också att de som blir utsatta för olika former av brott och hamnar i trångmål därför att någon annan har klivit över den gräns som immateriella rättigheter innebär har möjlighet att försvara sig mot detta, har möjlighet att använda lagen och har möjlighet att få rätt inte bara i lagtextens mening utan också i lagens mening.

Av det skälet har vi två reservationer. Vi står såklart bakom båda, men jag kommer för att spara tid vid voteringen att yrka bifall endast till reser-

vation 6 om kostnader i mål om patent. Det handlar just om detta: Även om lagen är formulerad på ett kraftfullt och tydligt sätt och även om man får information om sina rättigheter, vilket såklart också är väldigt viktigt, är det i dag så att kostnaderna för att gå in i ett mål där man försvarar sina rättigheter ofta är väldigt höga. Det handlar både om långa handläggningstider, som ju innebär stora kostnader särskilt i den här typen av frågor, och om kostnader kopplade till en eventuell rättegång.

Fru talman! Om vi vill att människor ska fortsätta att våga vara innovativa och fortsätta att driva ekonomin, Sverige och världen framför sig behöver vi jobba med att få ned de kostnaderna och slipa ned trösklarna så att någon som har blivit utsatt för någon form av intrång helt enkelt ska kunna värja sig mot det med hjälp av lagen. Lagen behöver inte bara vara skarp i sin formulering; även tillämpningen måste bli mer tillgänglig för fler. Därför har vi tillsammans med Moderaterna den här reservationen, som handlar om att se över och se till att kostnaderna och därmed trösklarna blir lägre för att faktiskt tillämpa detta, som vi nu tar ställning för, på ett ordentligt sätt.

Fru talman! Med detta yrkar jag alltså bifall till reservation 6.

Anf. 85 ÅSA ERIKSSON (S):

Fru talman! Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet och avslag på samtliga motioner som behandlar den viktiga immaterialrätten.

Förra året rankades Sverige återigen som det andra mest innovativa landet i världen efter Schweiz. Det är jag otroligt stolt över. Men vi har mer att göra när det gäller till exempel betalning vid användande av digitalt material, vi har mer att göra när det gäller upphovsrätt och patentmöjligheter för små och medelstora företag och vi har mer att göra när det gäller jämställdhetsaspekten – mer om det senare.

Att vi nu ändrar en del regler för de geografiska beteckningarna och registrering av varumärken i ond tro är ett led i att ständigt uppdatera, modernisera och skruva i regelverket för att underlätta och effektivisera för företagen. Till de partier som i sina anföranden har tagit upp frågan om information om vad som gäller vill jag bara meddela att det finns alldeles utmärkt information hos Livsmedelsverket och dessutom i en databas som EU-kommissionen ansvarar för. Det finns alltså mycket information.

Däremot håller jag med om att vi generellt sett behöver hjälpa fler företag av alla möjliga storlekar och i alla möjliga branscher att bli bättre på att värna sina immateriella tillgångar och att själva ha en plan för när man ska skydda, om man ska skydda, hur man ska skydda och när man ska tillgängliggöra. Det håller jag med om, och vi jobbar på det.

Socialdemokraternas målsättning är att Sverige även fortsättningsvis ska rankas som ett av de mest innovativa och kreativa länderna i världen och att vi ska dra största möjliga nytta av den tekniska revolution som vi är mitt inne i.

Min vision för immaterialrättspolitikerna är att alla upphovspersoner och innovatörer, oavsett storlek och oavsett kön, ska ha tillräcklig kunskap för att kunna avgöra om, när och hur en innovation eller ett verk bör skyddas och kunskap nog att hantera sin upphovsrätt på ett klokt och medvetet sätt. Jag vill att alla ska kunna ingå kreativa, nyskapande samarbeten med öppna ögon och ha en långsiktig plan för hur det som skapas ska skyddas, tillgängliggöras och användas. Jag vill också att vi ska förbättra balansen

mellan de immaterialrättsinnehavare och de stora drakar som ibland utnyttjar mindre innovatörers och upphovspersoners framgångar utan att betala rättmätigt för det. Där finns mer att göra.

För att stärka svenska företags konkurrenskraft har regeringen visat att man ser en fungerande immaterialrätt och en strategisk hantering av immateriella tillgångar som viktiga grundförutsättningar. Vi kan inte lyckas annars. Det här är en oerhört viktig del av näringspolitiken som jag anser inte alltid får sin rättmätiga del av utrymmet i debatten. Därför är jag jätteglad, fru talman, att vi har den här debatten i dag.

För att utveckla ytterligare om socialdemokratisk immaterialrättspolitik anser vi att det är oerhört viktigt att värna de svagares ställning, möjliggöra kollektiv förvaltning som vi har i dag och andra former av att små blir starka tillsammans – precis som en del i den svenska modellen. Vi vill också möjliggöra för olika typer av upphovspersoner med olika behov att kunna leva på sina verk och innovationer. Det ser inte likadant ut för alla, så det måste finnas olika möjligheter att hantera sin upphovsrätt.

Vi socialdemokrater hävdar med emfas det som står i lagboken om att alla IP-intrång är brott. Det borde vara självklart men är det dessvärre inte för alla. Man kan inte utnyttja det som tillhör någon annan, inte ens digitalt, utan att betala för det på något sätt. Det är oerhört viktigt att slå fast.

Fru talman! Dessutom måste regelverket hela tiden vara modernt och enkelt, som någon sa före mig i debatten. Det ska också vara teknikneutralt så att regelverket hänger med när tekniken hela tiden utvecklas. Det ska vara lätt att göra rätt. Det ska vara enkelt att skydda sina tillgångar, men det ska också vara enkelt att dela, tillgängliggöra och samarbeta med andra. Det krävs för att hitta den dynamik och det nytänkande som behövs för att vi ska få ytterligare fler innovationer och utveckling.

Framför allt, och som jag inledde med, måste vi höja kunskapen så att både stora och små innovatörer kan ha en strategi för sina immateriella tillgångar, göra medvetna val om och när någonting ska skyddas och hur man klokast förvaltar de rättigheter man har.

Fru talman! Det finns mer att göra, och vi behöver bli bättre på att använda den information som finns tillgänglig, till exempel i patentdatabaser, så att vi slipper gå omvägar i framtiden. Vi behöver bli mer effektiva i hur vi använder redan skyddade tillgångar.

Fler kvinnor behöver få stöd att utveckla sina innovationer och förverkliga sina drömmar. Vidare behöver vi hitta sätt, gärna på EU-nivå, för att skydda små och medelstora innovatörer så att de kan få sina rättigheter tillgodosedda. Flera talare före mig har varit inne på området i dag. En nationell försäkringslösning har utretts, men det blir alldeles för dyrt. Där emot har regeringen drivit frågan att vi bör titta på en sådan lösning på EU-nivå. Med ett större underlag kan det bli ekonomiskt bärkraftigt. Där emot, fru talman, att staten skulle gå in och direkt stödja en part i en tvist anser jag vara helt orimligt, och det är inte rättssäkert.

Fru talman! Vid samma tidpunkt förra året hade vi motsvarande debatt där vi hanterade motioner om immaterialrätt från AMT. Då handlade hela diskussionen om DSM-direktivet, som jag hade hoppats att vi skulle kunna implementera om en vecka så som var bestämt. Men på grund av förse- ningar av de riktlinjer som vi väntar på från EU-kommissionen har det fortfarande ännu inte kommit en departementspromemoria.

DSM-direktivet låter inte så himla tjuvigt, men det ska tydliggöra hur upphovspersoner har rätt att få betalt när deras material används digitalt. Det är oerhört viktigt eftersom vi streamar alltmer. Många i de kreativa branscherna väntar och längtar efter direktivet, och tyvärr var vi socialdemokrater de enda som röstade för direktivet i EU-nämnden. Men jag ser fram emot att vi ska hitta sätt att implementera direktivet i svensk lagstiftning.

Fru talman! Med ökad kunskap hos fler kreatörer och innovatörer, med en utvecklad samverkan mellan olika samhällssektorer samt stabila trygghetssystem som gör att fler människor vågar gå vidare och prova sin idé och förverkliga sina drömmar kan vi både fortsätta att vara en världsledande nation inom innovation och fortsätta att vara en världsledande kulturexportation.

Anf. 86 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M) replik:

Fru talman! Jag tackar Åsa Eriksson för ett klarläggande om regeringens uppfattning och att det finns möjligheter framåt.

Jag begärde ordet därför att jag vill fråga om geografiska beteckningar och sökmotorerna som finns att tillgå inom EU som är avgörande för att företag ska kunna delta i olika handelsavtal.

Åsa Eriksson sa att dessa databaser redan finns via Livsmedelsverket, och hon sa att de är utmärkta. Samtidigt sa hon att det ska vara lätt att göra rätt. Om näringslivet säger att det inte är enkelt utan svårt, speciellt för ett litet företag, att få tillgång till de olika databaserna behövs något annat. En ledamot sa tidigare att det gäller att se från dörr till dörr, var företagaren befinner sig och vad denna har att göra på sin resa framåt. I det perspektivet vill jag gärna höra vad Åsa Eriksson anser. Det är lätt att konstatera att det är bra som det är. Där står inte jag, utan jag upplever att det är viktigt att sänka trösklarna så att vi kan ta till oss kunskapen så att vi kan hitta lösningar som hjälper svenska företag ute i världen.

Anf. 87 ÅSA ERIKSSON (S) replik:

Fru talman! Jag tackar Ann-Charlotte Hammar Johnson för att jag får chansen att utveckla dessa frågor lite mer.

Jag vill inte påstå att det är bra som det är, och jag hoppas att det framgick av mitt anförande att vi behöver öka kunskapen hos många olika aktörer.

Till exempel har regeringen lagt ut uppdrag till PRV, Vinnova och Tillväxtverket för att öka kunskapen på olika sätt. Det har också gjorts insatser för att öka kunskaperna hos Almi så att företag kan vägledas att hitta mer kunskap och förbättra sin förmåga. Här har ledamoten helt rätt. Det är alldeles för få företag som i dag har en genomtänkt strategi och vet hur man ska agera på ett klokt sätt. Där behöver vi öka kunskapen.

Men precis som regeringen skriver i propositionen är inte det här ärendet rätt plats, utan andra informationsinsatser görs. Till exempel har mer pengar tillförts till PRV för att fortsätta att göra kunskapshöjande insatser. Jag är inte säker på att det räcker, utan vi kommer säkert att behöva fortsätta.

Jag tror att vi behöver hjälpas åt och jobba tillsammans på olika sätt. Det ska vara – jag återger ledamoten Camilla Brodin – lätt att göra rätt. Och vi kommer att hela tiden behöva jobba med detta. Jag menar att infor-

mationen finns, men nu måste vi visa att den finns och hur den kan användas på bästa sätt.

Anf. 88 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M) replik:

Fru talman! Patent- och registreringsverket är en fantastisk myndighet, och det finns sökvägar där. Men det finns företag som inte känner till detta. Det är bra och riktigt att informationen finns och att det ska vara lätt att ta del av den. Man ska inte sitta i sin vardag och avstå från att delta i handelsavtal eller råka illa ut och fastna i nätet på grund av det goda som vi vill åstadkomma med skyddet. Jag ser fram emot att få höra mer om detta.

Jag har ytterligare en fråga, och den handlar om att mycket i underlaget innebär att det pågår en hel del arbete på EU-nivå i olika sammanhang. Man väntas presentera olika förslag. Samtidigt har det kommit information från näringslivet där man säger att regeringen är för passiv, att deltagandet i Bryssel i dessa sammanhang är för passivt. Man inväntar vad som ska hända i stället för att vår fantastiska kunskapsnation tar ett steg till och blir aktiv genom att ta med vår kunskap till Bryssel för att sätta agendan. Det får ledamoten gärna utveckla.

Anf. 89 ÅSA ERIKSSON (S) replik:

Fru talman! Fler företag i Sverige behöver få hjälp för att få bättre kunskap. Då vill jag lyfta fram det uppdrag som Vinnova hade från regeringen, bland annat tillgängliggjordes IP-checkar som många små och medelstora företag använde. Jag kommer inte ihåg den exakta siffran, men det var en bra bit över 90 procent som menade att de kunde jobba mer affärsstrategiskt. Det berodde på att de fick mer kunskap. Det är ett alldeles utmärkt exempel på hur vi kan arbeta för att höja kunskapen hos små och medelstora företag och innovatörer. Det behöver vi fortsätta med.

När det gäller arbetet på EU-nivå stämmer det att mycket är på gång, till exempel IP Action Plan. Vi ser fram emot One Stop Shop, som ska vara *ett* informationscenter dit alla företag kan vända sig för att få bättre kunskap och vägledning om immaterialrätt. Det är viktigt.

Det pratas också om att införa handläggningsfrister så att det till exempel blir max ett års handläggningstid i olika instanser. Det finns annat också.

Jag håller inte med om bilden att Sverige och den svenska regeringen skulle vara passiv i dessa samtal. Tvärtom är min bild att vi driver på och försöker bidra med all den kunskap vi har och föra in de inspel som vi får från näringslivet. Jag ser fram emot en fortsatt progressiv utveckling för innovation och utveckling i Sverige och i resten av Europa.

Anf. 90 LORENA DELGADO VARAS (V):

Fru talman! Vi debatterar förslag till lagändringar för att stärka skyddet för geografiska beteckningar och ge tydligare regler vid registrering av varumärken och företagsnamn i ond tro.

Vi från Vänsterpartiet kommer att ställa oss bakom utskottets förslag, men jag vill förtydliga vårt ställningstagande genom ett särskilt yttrande.

I ärendet lyfter man fram att handläggningstiderna i domstolarna är på väg att kortas, och det tycker vi är väldigt positivt. Men jag menar att patent hos småföretag, startup-företag och uppfinnare behöver säkras på ett bättre sätt om Sveriges innovationskraft ska stärkas.

Patenträttegångar är väldigt dyra, vilket gör att få vågar ta risken att inleda en rättslig process. Ju mindre företag, desto svårare att ta risken att inleda en sådan process. Det finns återkommande exempel på att småföretag, innovatörer och uppfinnare går i konkurs på grund av rättegångskostnader eller utdragna domstolsprocesser.

Under våren 2021 framhöll jag vid riksdagens behandling av regeringens proposition *Forskning, frihet, framtid – kunskap och innovation för Sverige* att vi behöver stärka innovationskraften genom att se över rättsprocesserna. Det tangerar det här ärendet. Vi behöver se över detta för att stärka innovationskraften.

Europeiska kommissionen och World Intellectual Property Organization bland många andra har studerat dessa frågor. Sammanfattningsvis har de kommit fram till att reglerna för rättegångar är en grundpelare i ett patentsystem, att kostnadsfördelning har en fundamental betydelse och att tiden till det rättsliga utslaget har stor betydelse men också att data för jämförelse mellan olika system saknas.

I Sverige tar rättegångarna lång tid jämfört med liknande rättegångar i andra delar av världen, och kostnaderna skrämmer. Mekanismerna måste helt enkelt demokratiseras.

Jag förespråkade då och förespråkar nu att riksdagen ska uppmana regeringen att utreda hur obalansen mellan parterna vid rättegångar kan minimeras. En utgångspunkt för en sådan översyn bör vara att undersöka hur obalansen påverkar nyttiggörandet av forskning och innovationsviljan, för det här påverkar såklart vår innovationskraft.

Tyvärr lyfter man inte fram behovet av detta i ärendet. Även om jag har lagt förslag om detta under en annan proposition väljer jag att lägga fram ett särskilt yttrande för att belysa detta.

Bara att se över domstolsprocesserna räcker såklart inte för att stärka innovationskraften. Det krävs även satsningar på att stärka till exempel kvinnors innovation och företags sociala rättigheter. Det skulle vara ett stort stöd för småföretag som jobbar med innovation så att de kan känna sig tryggare i sitt arbete. Allt det här stärker vårt lands innovationskraft.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 18.)

§ 14 Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030

Näringsutskottets betänkande 2020/21:NU24

Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030
(skr. 2020/21:133)
föredrogs.

Anf. 91 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M):

Fru talman! Nu pratar vi hållbar regional utveckling fram till 2030.

Regeringen konstaterar att målet för den regionala utvecklingspolitiken är utvecklingskraft med starkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av landet.

Så långt är vi med. Vi har inget att invända mot det övergripande syftet med regeringens strategi för hållbar regional utveckling. Det är viktigt att ta ett helhetsgrepp på inriktningen av den regionala utvecklingspolitiken och samordna den med övriga berörda politikområden såsom landsbygds- politik, politik för hållbar stadsutveckling och miljöpolitik.

Hur vi ser på olika lösningar skiljer sig åt, och vi saknar delar i regeringens nationella strategi. Jag återkommer till dem.

Fru talman! 21 regioner innebär en mångfald av förutsättningar och behov utifrån ett tillväxtperspektiv. Sett till landet i sin helhet handlar det om att få bort problematik som står i vägen för att vårt samhälle ska bli hållbart och kunna nå sin fulla tillväxtpotential.

I detta sammanhang spelar infrastruktur en stor roll. I Skåne behöver orter knytas samman med varandra för att människor ska kunna arbetspendla, och det mönstret upprepar sig över landet.

Därför är lösningen som vi ser det inte att bygga höghastighetståg till stora kostnader med låg nytta för de medlen. I Skåne behöver tågen stanna i stadskärnorna, inte lämna Malmö för att gå upp till Stockholm.

Därför vill vi se att medlen som regeringen lägger på höghastighetståg i stället går till att använda befintlig järnväg, till att renovera och utveckla det vi har.

I vår södra region, en av de 21, talar vi om ett rundare Skåne och tänker arbetsmarknad och utbildning utifrån kollektiva förbindelser mellan orter.

Väl utbyggda och fungerande transportsystem är grunden för tillväxt och sysselsättning och i förlängningen finansiering av den gemensamma välfärden och trygghetssystemen.

Tyvär ser vi att det finns en konstgjord konflikt mellan olika trafikslag. Vi anser att cykel, bil, lastbil, buss, tunnelbana, tåg och flyg behövs allihop. En lång debatt om detta ägde rum tidigare i dag i fråga om Bromma flygplats.

Det är därför viktigt att beakta samspelet mellan samtliga transportslag och göra det bästa möjliga för tillväxt i hela landet.

För den regionala utvecklingen krävs inte bara förbättrade underhållsplaner och kloka ekonomiska avvägningar; det krävs även tydliga satsningar både på det enskilda vägnätet och på underhåll. Vi vill därför se förstärkta investeringar i både underhåll och utbyggnad av laddsystem i hela landet.

Regelverken för strategisk och ekonomisk planering av vägar är komplexa och svåröverskådliga. Det behövs som vi ser det en genomgripande översyn.

Fru talman! Det behöver skapas möjligheter för att flyget ska finnas med som ett självklart transportmedel vid sidan av alla andra trafikslag.

De stora statliga flygplatserna förutsätter inflödet från regional passagerartrafik för transport ut ur landet. De långa avstånden i Sverige ställer stora krav på att de transportsätt som möjliggör ett snabbt resande är tillgängliga. Möjligheten att resa snabbt i landet kan vara en avgörande faktor både för att människor ska vilja att bo och leva i vissa delar av landet och för att företagen ska ha tillgång till högspecialiserad kompetens.

I fredags stod det för första gången sedan pandemin tre flyg på plattan på Ängelholm Helsingborg flygplats. Det var glädjande ur olika aspekter.

Ett landslag skulle träna i Båstad. Det betyder att vår kultur- och idrottsnäring är igång igen.

Det är ett tecken på att vi sakta återgår till det normala, det vill säga det vi kände före pandemin.

Det visar också att hållbarhet är i fokus. Ängelholm Helsingborg flygplats jobbar med hållbarhet och använder bränslen för att ta sig framåt på den väg man ska gå för att bli fossilfri 2030. Det är roligt att se.

De regionala flygplatserna är viktiga noder i ett land med stora avstånd som vårt. De är viktiga för utbildning och jobb och för besöksnäringen. Detta är särskilt viktigt i det område jag kommer från. Vi tror på omställning och teknisk utveckling, inte avställning. Dessutom är de regionala flygplatserna nödvändiga ur ett säkerhets- och beredskapsperspektiv.

Jag gör ett kort stopp vid färjetrafik med ett exempel från Skåne, där det i dag går eldrivna färjor mellan Helsingborg och Helsingör. Det går åt en hel del el, måste sägas – lika mycket som till det lilla samhället Rydebäck söder om Helsingborg.

Varför säger jag detta? Jo, därför att det pågår en stor omställning. Skåne och Sverige vill mycket, men den ökande användningen av el ställer krav på att elnäten fungerar och att det finns kapacitet dygnet runt året om i ett tryggt system. Där är vi inte med regeringens politik.

Det fanns – och finns – en anledning till att uttrycket ”Det går inte att koka kaffe och ladda fartyg samtidigt” uppkom 2019. Detta är en symbol för effektbrist, då det går åt mycket el såväl för att ladda färjor som för att samhället i stort ska utvecklas. Det handlar om bostadsområden, om MAX IV-laboratoriet och om ESS-anläggningen. Det handlar om forskning och utveckling och om att leva, bo och kunna verka i landet. Det handlar också om att vår stora industri kan göra det man kan för att vi ska få den tillväxt vi behöver.

Vårt land behöver en stor baskraft som är fossilfri och planerbar. Överföringskapaciteten behöver dessutom både förnyas och byggas ut.

Elkriser, framför allt i Skåne och i Stockholm, har påvisat uppenbara brister. Samtidigt ökar elektrifieringen av samhället. Stora industrisatsningar – inte minst satsningarna i norr, som är väldigt stora – kommer att ge väldigt bra effekt för Sverige, men detta kräver att man kan förse dem med den el som behövs och att landet som helhet kan leva till konkurrenskraftiga priser.

För oss är det tydligt, även ute i vardagen, att förmågan till produktion av el i landets alla delar behöver byggas ut. Kärnkraften har också en given plats i energimixen för oss. Kärnkraftens pålitlighet i elsystemet, dygnet runt och oavsett väder, gör den till en grundbult tillsammans med andra energislag. Den som inte anser detta behöver på något vis besvara frågan hur man ska nå samma säkerhet med andra lösningar än kärnkraft. Det är just det specifika innehållet vi värnar om.

Fru talman! Skogsindustrin är en viktig näring. Den skapar jobb och välstånd i områden som annars inte har ett stort utbud av arbetstillfällen.

Vi kan konstatera att äganderätten är grundläggande för all skogsproduktion. En stark äganderätt som omfattar både rätten att bruka den mark man äger och principen om frihet under ansvar krävs för att de svenska skogsbrukarna ska ha goda möjligheter att bedriva och utveckla sin verksamhet. Vi menar därför att det är viktigt att värna äganderätten för att de svenska skogsbrukarna även fortsättningsvis ska kunna stå starka i den internationella konkurrensen.

Ett annat perspektiv på regeringens politik och strategi handlar om vår trygghet. På många håll i landet upplevs polisen som frånvarande, och det är långt ifrån självklart att polisen kan rycka ut om någon drabbas av ett brott. Därtill vet vi att alldeles för få brott klaras upp. Utredningar tar lång tid, och polisen tvingas på grund av den ansträngda situationen att prioritera mellan utredningar av grova brott.

Det är vår mening att polisen ska finnas tillgänglig i hela samhället – på landsbygden och i storstaden – under hela året. Vi anser därför att det behövs trygghetsskapande insatser i landet så att fler hushåll och företag vågar stanna kvar eller flytta till och etablera sig i glesbygd och landsbygd utan rädsla för att polisen inte ska vara närvarande. För att värna trygghetssystemet i landets alla delar är det därför angeläget att polisen får de resurser som krävs och att antalet poliser ökar.

Fru talman! I mitt eget län saknas det arbetskraft med rätt kompetens för företagen att söka och få. Detta gäller också på olika andra håll i landet. Det handlar om bristyrken. I Skåne är det dock påtagligt att vi inte har den utväxling vi borde ha när det gäller tillväxt. Vi borde ha en större tillväxt än vad vi har. De förhållanden som råder där borde ge mer, men så är det tyvärr inte. Därför behövs det ordentliga insatser.

En sak som oroar är därför vad som kommer att ske de kommande åren med den kraftigt ökande arbetslösheten i Sverige. Statsminister Löfven lovade EU:s lägsta arbetslöshet, men under hans ledning har vi kommit att få Europas högsta. Under denna kris har vi sett att viktiga jobb inom restaurang och handel har förlorats, vilket har gjort att inte minst unga och utrikes födda har fått allt svårare att få jobb. Att knäcka utanförskapet kommer att bli en stor och viktig fråga för en kommande ny regering i Sverige.

Fru talman! Med detta, och med valda exempel, vill jag yrka bifall till reservation 1. Jag står dock givetvis bakom alla våra reservationer i detta ärende.

Anf. 92 ERIC PALMQVIST (SD):

Fru talman! Jag vill inleda med att yrka bifall till reservation 4, men jag står naturligtvis bakom samtliga våra reservationer i betänkandet.

I dag debatterar vi näringsutskottets betänkande 24 med det långa namnet *Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030*. Detta är, lite enkelt uttryckt, riksdagens svar på regeringens drygt 50-sidiga skrivelse med samma namn.

Låt mig först säga att det givetvis är bra att regeringen har ambitioner på området. Vi har heller ingenting att invända mot det övergripande syftet med den av regeringen föreslagna strategin, utan vi delar regeringens uppfattning att det är viktigt att ta ett helhetsgrepp på dess inriktning. Den regionala utvecklingspolitiken vinner sannolikt på att samordnas med övriga berörda politikområden, såsom landsbygdspolitiken, politiken för hållbar stadsutveckling och miljöpolitiken. Så långt är allt bra.

Vi menar dock att strategin – alltså den som föreslås i regeringens skrivelse – helt saknar eller bara flyktigt berör ett antal väsentliga perspektiv som vi ser som absolut nödvändiga för att bättre kunna möta landsbygdens utmaningar och ta till vara dess möjligheter. Det är detta jag tänker tala om i det här anförandet.

Fru talman! Jag är hemmahörande i Norrbotten. Det blir ju lätt så att man hamnar i resonemang som rör den egna valkretsen när man debatterar en fråga som så lätt förknippas med den. Jag ber om ursäkt för detta, för regional tillväxt är ju en precis lika angelägen fråga var man än befinner sig i landet.

Just nu, fru talman, är det ju till och med så att Norrbotten går som tåget – det tåg som vi annars har fått vänta på i årtal i form av ett färdigställande av Norrbottenbanan. Norrbottenbanan utgör för övrigt ett riktigt bra exempel på ett projekt som på allvar skulle kunna bidra och stimulera till regional tillväxt.

Nåväl – nästa fredag ska jag och min fru fara de 25 mil från Gällivare till Luleå för att fira min bonusdotters studentexamen. Vi ska åka 25 mil längs en Europaväg vars standard är långt ifrån den bästa. Denna väg saknar till stora delar mötesseparering och får därför sin hastighetsbegränsning sänkt på sträcka efter sträcka. Det är en omständighet som gör vårt gigantiska län än större när man gör som vi gör där uppe och mäter sträckorna i den tid det tar att köra dem.

På flera sträckor längs denna Europaväg är dessutom mobiltelefonäckningen under all kritik – samtal kan knappt ringas. Hur det ser ut med mobildata överlåter jag åt er som lyssnar att själva lista ut.

För ett par år sedan sladdade jag och min då höggravida fru av den snömoddiga Europavägen knappt halvvägs till Luleå, dit vi skulle fara för ett möte. Räddningstjänst, ambulans och polis tillkallades. Den polispatrull som kom var från stationen i Haparanda, 15 mil bort. Samtidigt som vi transporterades i ambulans de 12 mil till Gällivare sjukhus körde poliserna våra hundar till veterinären i Gällivare för att sedan ha 27 mil att köra för att komma tillbaka till sin polisstation. Vem hade ryckt ut om något hade hänt i Haparanda under de timmar då de inte fanns på plats? Jag bara undrar.

Nu kanske somliga som lyssnar på detta anförande undrar vad i hela friden dessa privata betraktelser har att göra med den nationella strategin för hållbar regional tillväxt i hela landet.

Fru talman! Den väg som jag just pratat om är själva pulsådern genom Norrbotten, från Bottenvikens kust via Malmfälten och fjällvärlden till den nordnorska hamnstaden Narvik. Här transporteras mängder av gods, men denna väg utgör också den transportled längs vilken många färdas för att arbetspendla till arbeten i gruvor och skog eller till något av länets ständigt underbemannade sjukhus.

Den här situationen är inte på något sätt unik. Även om avstånden i Norrbotten och Västerbotten är större än de är i Dalarna, Värmland och Jämtland, eller varför inte på det småländska höglandet, tror jag att många känner igen sig i min verklighetsbeskrivning.

Därför, fru talman, är det för mig en gåta att man i ett drygt 50-sidigt dokument som handlar om hur den regionala tillväxten i hela Sverige ska säkras inte med ett enda ord nämner vare sig personbilens, lastbilens eller väginfrastrukturens roll i att göra regional tillväxt möjlig.

Faktum är att på många håll i landet är tillväxt över huvud taget inte möjlig utan vägtransporter, och detta vare sig man tycker om det eller ej. Att man kan missa något så fundamentalt är faktiskt häpnadsväckande, och det främjar inte tron på en regional tillväxt i hela landet. Det är också en av anledningarna till Sverigedemokraternas följdmotion.

En annan sak som berörs i mina privata betraktelser är den polisiära närvaron, eller snarare bristen på densamma. Mitt exempel borde vara talande och kanske kan fungera som en väckarklocka. Och det duger inte att snooza när den här väckarklockan ringer! Den nuvarande situationen skapar nämligen otrygghet och en känsla hos människor av att vara bortprioriterade. Det främjar inte heller den regionala tillväxten i hela landet. Därför lyfter vi också behovet av en större polisiär närvaro i landets samtliga delar i vår följdmotion.

I detta anförande, som i stort baserar sig på egna betraktelser ur verkligheten, har jag redan nämnt den på många håll bristande mobiltäckningen. Om den är dålig längs våra Europavägar i norra Sverige är det ingenting mot vad den är längs våra järnvägar.

Jag har själv provat att åka tåg hemifrån Gällivare till Stockholm ett antal gånger, så som en del partiets företrädare förespråkar att vi alltid ska göra. Och tro mig på mitt ord – det är en upplevelse fjärran från den glättiga bild av laptopsarbetande pendlare man ser i tågbolagens broschyrer. Den går snarare att beskriva som ”Längs stambanan kan ingen höra dig skrika”, vilket skulle kunnat vara namnet på en B-skräckis om det inte vore för att det faktiskt är sant. Tack och lov är detta en problematik som regeringen faktiskt adresserar i sin skrivelse, och för det är jag tacksam.

Vad som däremot saknas i regeringens skrivelse är en redogörelse för hur regeringen tänker säkerställa en trygg och stabil elförsörjning i hela landet. Vi ser i dag hur effektbrist uppstår och hur överföringskapaciteten inte räcker till när stora delar av industrin ska elektrifieras samtidigt som fullt fungerande kärnkraftsreaktorer läggs ned i förtid i södra Sverige.

Ogenomtänkta och förhastade politiska beslut medför att alltmer energi nu måste överföras till södra Sverige från platser där elproduktion tidigare inte har skett och någon elinfrastruktur därför inte finns. Detta främjar definitivt inte en regional tillväxt i hela landet. Därför lyfter Sverigedemokraterna också behovet av trygg och stabil elförsörjning i landets samtliga delar i vår följdmotion.

I vår följdmotion nämner vi också den stora betydelsen av de regionala flygplatserna och deras förutsättningar. Vi berör utbildningsfrågor och hur viktigt det är med satsningar på skolväsendet från lågstadium till akademi – i hela landet. Vi följer upp förslag som rör skogsrelaterade frågor.

Inte minst föreslår vi också i vår följdmotion en utredning av ett av våra politiska förslag som vi menar hade kunnat skapa förutsättningar för en regional tillväxt på riktigt, nämligen förslaget om en regionalisering av fastighetsskatten på industrifastigheter och elproduktionsenheter.

Fru talman! Jag menar att vårt förslag om en regionalisering av fastighetsskatten på industrifastigheter och elproduktionsenheter verkligen förtjänar att utredas. Förslaget kanske inte riktigt ryms inom ramarna för det regeringens skrivelse handlar om och därmed för vad betänkandedebatten ska handla om här i dag, men jag vill ändå i sammanhanget framhålla det som ett tydligt exempel på Sverigedemokraternas ambitioner på området regional tillväxt.

Anf. 93 LORENA DELGADO VARAS (V):

Fru talman! Sverige har stora och växande regionala skillnader. Dessa skillnader har dessutom tilltagit som en konsekvens av den pågående pan-

demin. De ekonomiska konsekvenserna av pandemin är stora, och mest oroande är utvecklingen på arbetsmarknaden.

Vänsterpartiet vill bygga ett starkare samhälle som klarar av att ta hand om sina invånare oavsett om krisen är global och drabbar alla eller om den är personlig.

Det behövs en övergripande strategi för den regionala utvecklingspolitiken som bygger på långsiktighet, en utvecklad samverkan, ett större regionalt inflytande och ett tydligt ansvar för staten att se till att grundläggande samhällsservice finns i hela landet.

Tillgången till offentlig service är avgörande för att människor ska kunna leva och bo i olika delar av landet. Också statlig service måste finnas tillgänglig på landsbygden. Det finns därför behov av satsningar för att tillgängliggöra viktiga samhällsfunktioner i områden där det offentliga har monterats ned. Jag ser en tydlig trend att butiker stängs och jobb försvinner när marknadskrafterna får fritt spelrum.

De senaste årtiondena har det offentliga varit först med att lämna landsbygden och förorterna åt sitt öde. Jag vill se satsningar som berör samhällets alla delar.

I förslaget om nationell strategi för hållbar regional utveckling står det att regeringen har identifierat fem områden med stora samhällsförändringar som de mest centrala för att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken. Det handlar om demografi, globalisering, miljö och klimat, socioekonomi och sammanhållning samt teknisk utveckling.

Det låter bra att man vill identifiera dessa som en del i pusslet för att hela landet ska leva. Tyvärr kan vi också se att regeringen driver fram politik som går emot de centrala områdena för en bra regional utveckling. Jag ser inget som jag kan ha något emot just i strategin, men jag oroas över att man inte har varit konsekvent på olika områden.

Staten måste ta ett övergripande ansvar för en rad åtgärder som säkrar att företag kan startas, växa och drivas vidare. Vi behöver en politik som ger en helhetslösning som gör att man kan lita på välfärdssamhället, att det funkar oavsett var man bor och att det ger förutsättningar för jobb, bostäder och god offentlig service.

Fru talman! Vänsterpartiet har under flera år lagt fram förslag som behöver genomföras för att främja den regionala utvecklingen. Det gäller exempelvis förslag kring energifrågan. Det är tydligt att några kommuner har fått stå för stora delar av energiproduktionen. Särskilt tydligt är det med vattenkraften.

Jag menar att de regioner och de kommuner som har den här typen av produktion ska kunna få behålla en del av dess värde. Att mer av naturresursernas värden stannar kvar där de utvinns är mycket värdefullt för dem som bor på dessa platser. Det handlar om att kompensera för vad vår gemensamma konsumtion ändå gör med de här kommunerna. Trots att vattenkraften genererar enorma summor kommer endast en mycket liten del av överskottet dessa kommuner till del. De här summorna skulle kunna användas för att driva fram den lokala samhällsutvecklingen och kompensera för den inskränkning som denna verksamhet ändå innebär av miljön.

Samma sak gäller vindkraften. Där finns närområdesersättning som ett krav från olika kommuner, men den är inte obligatorisk. Summan är förhandlingsbar, och många bolag som har gått med på att betala fullföljer inte detta.

I dag är det Sveriges lands- och glesbygd som håller upp Sveriges vindkraft. Dessa delar av landet borde få en skäligen ersättning för detta, speciellt med tanke på att vi anser att vi borde ha ännu mer vindkraft. Vi från Vänsterpartiet vill se en lagreglerad bygdepeng från vindkraften där pengarna går både till närområdet och till kommunen.

Något vi kommer att diskutera under den dagordningspunkt som kommer härefter är det nordiska samarbetet. Det har en stor betydelse för den regionala utvecklingen i stora delar av landet.

Vi har tyvärr sett att det nordiska samarbetet inte är så förankrat som vi trodde att det var, men jag tror det finns en stor potential i att utveckla det nordiska samarbetet över landsgränserna. Vi har mycket gemensamt med våra nordiska grannländer och skulle tjäna på att utveckla samarbetet inom ett flertal områden, till exempel infrastruktur, forskning, kapitalförsörjning, arbetsmarknad och service – i synnerhet i gränsregionerna.

Vårt förslag inom det nordiska samarbetet är bland annat att utveckla en regionalpolitisk samverkan mellan de nordiska länderna. Vi föreslår bland annat att man ska underlätta och öka tryggheten för arbetstagare som bor i andra nordiska länder men jobbar här och vice versa.

I dag saknas till exempel information om de personer som rör sig över gränserna, och här behöver vi få in mer information för att kunna vidareutveckla det nordiska samarbetet.

Regional utveckling innefattar så mycket. Det kan vara var närmaste sjukhus och apotek ligger och om det finns boende och jobb. För barn och unga är det givetvis viktigt med skola och kultur- och fritidsaktiviteter. Men strategin tar förstås inte upp detta på detaljnivå.

Jag tror att dessa frågor inte hanteras på bästa sätt. I dag spelar det tyvärr roll var man bor, vilket inte främjar Sveriges utveckling. Det ska inte spela någon roll om man bor på landsbygden eller i en förort.

Jag yrkar bifall till Vänsterpartiets motivreservation 4.

Anf. 94 CAMILLA BRODIN (KD):

Fru talman! Jag vill ta avstamp i ett intressant journalistiskt arbete som gjordes av en lokal nyhetsredaktion i norra Sverige häromdagen. Dels hade man gjort ett antal korta intervjuer, dels hade man en chatt där alla erbjöds möjligheten att svara på frågan: Vad krävs för att du ska flytta för ett jobb?

Det fanns naturligtvis en blandning av röster, och man bör vara försiktig med att formulera sina egna ståndpunkter utifrån svar på temat ”fri bostad och 1 miljon kronor i handen”.

Men med full medvetenhet om att anekdotiska berättelser har sitt begränsade värde noterade jag ändå två saker som stack ut och som jag tror har viss bäring på verklig efterfrågan: stabilt bredband och en bra mataffär.

De små intervjuerna och chatten, som säkert i viss mån var gjorda med en glimt i ögat, bottenade i en nyhet som spreds dagarna innan om att det behövs en mycket stor inflyttning till kommuner som Gällivare, Boden och Skellefteå. Anledningen till detta är företag som Hybrit, H2 Green Steel och Northvolt.

Det har redan lyfts fram förslag från somliga om att staten bör subventionera och ge bidrag för att människor ska flytta till norra Sverige. Jag tror inte att det är det bästa sättet att använda skattepengar på. Men att skapa förutsättningar för att hela Sverige ska leva är oerhört viktigt, och

det är spännande med den utveckling som nu sker i norra delarna av vårt avlånga land.

Vad staten bör göra för att vårda den kraft som finns i landets olika delar med olika förutsättningar är att säkerställa att samhället är starkt i hela landet på en rad olika fronter.

Fru talman! Jag ska ta upp några av de områden där vi kristdemokrater saknar en del initiativkraft från regeringen.

Först vill jag lyfta upp behovet av att säkerställa att elektrifieringen av vårt land kan fortsätta och att den nödvändiga uppgraderingen görs. Vi är vana att kunna föra el från norra till södra Sverige. Men det kommer inte att vara en självklarhet i framtiden med tanke på de utbyggnadsplaner som finns i bland annat de kommuner jag nyss räknade upp.

Därför behöver vi en plan för hur vi ska kunna skala upp vår energiproduktion till nivåer vi aldrig tidigare har varit i närheten av. Vi måste ha som målbild att detta ska ske med en energimix som är fossilfri. Det innebär bland annat att vi måste säkerställa en planerbar elproduktion i södra Sverige. Utan el får vi ingen regional utveckling och inte heller någon nationell utveckling.

Fru talman! Vi måste också höja ambitionen när det gäller att säkerställa bättre fungerande kommunikationer i Sverige och på ett tydligare sätt arbeta utifrån att alla trafikslag behövs och kompletterar varandra. Inte minst är det viktigt att påminna sig om att fiber kan vara en lika viktig infrastruktur som vägar och räls. Här finns mer att göra för att visa att hela Sverige räknas.

Vi ska inte debattera Bromma flygplats framtid nu, för det har just gjorts här i kammaren. Men jag vill ändå ta chansen att påminna om vikten av att ge flyget möjligheter att vara med och bidra i omställningen till fossilfritt. Vi kommer att behöva fler, inte färre, flygplatser när flygbranschen blivit fossilfri. Jag är därför glad över att en majoritet i kammaren i dag sätter stopp för Bromma flygplats förtida avveckling, för det vore ett dråpslag för den regionala utvecklingskraften i Sverige där även flyget är en viktig del.

Fru talman! Det är något mycket grundläggande som lyser med sin frånvaro i skrivelsen, nämligen tryggheten. Rättsväsendet är en grundläggande samhällsservice. För att värna tryggheten i landets alla delar är det angeläget att polisen har de resurser som krävs för att kunna vara närvarande i hela landet.

Kristdemokraterna vill därför se en förstärkning av rättsväsendet i alla led. Kort sammanfattat behöver vårt land fler poliser som kan vara närvarande i lokalsamhällen, och det behövs domstolar på fler platser än i dag.

Centraliseringen har på denna punkt gått alldeles för långt. Denna aspekt av välfärden verkar bortglömd av regeringen, och det är en allvarlig brist.

Fru talman! Till sist ska jag ta upp ett område där vi kristdemokrater vill se en stor förändring. Vi kallar den århundradets vårdreform.

Av formaliaskäl var det inte möjligt för oss att skriva en hemställan på denna punkt i samband med skrivelsen. Men då sjukvårdsfrågan ändå omnämns i betänkandet vill jag ta tillfället i akt och lyfta upp betydelsen av en mer rättvis och jämlikt fördelad sjukvård.

Vår uppfattning är att staten bör ta ett huvudansvar för att säkra en god, effektiv och jämlik sjukvård i hela landet. Den skulle kunna vara en stabil bottenplatta för en positiv regional utveckling i hela Sverige. Var i landet man bor ska inte avgöra om man får tillgång till högkvalitativ vård i tid.

I dag är tillgängligheten svensk sjukvårds största problem. Vårdköer är inte någon naturlag. Andra länder klarar av att ge vård utan långa köer, och det tror vi kristdemokrater att även Sverige kan. Men då krävs reformer som tänker nytt och bygger om, och därför lägger vi fram ett förslag som innebär att regionernas ansvar för sjukvården skrotas. Hela Sverige förtjänar en sjukvård att lita på.

Fru talman! Jag yrkar bifall till reservation nummer 1.

Anf. 95 MONICA HAIDER (S):

Fru talman! Nu debatterar vi NU24 om en nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet. Jag yrkar bifall till utskottets förslag i betänkandet.

De följdmotioner som behandlas i betänkandet handlar om energiförsörjning, polisenvar, kompetensråd, transporter, vinster från naturresurser, effekter av pandemin, regionala flygplatser, äganderätt och likvärdig skola. Detta är frågor som jag kan ställa mig bakom – de flesta, inte alla. Problemet är att en del av dem inte hör hemma i just detta betänkande. Alla frågor som motionerna handlar om har redan behandlats i vårt eller i andra utskott, i år eller i fjol, till exempel flygplatser, som någon nämnde i den tidigare debatten.

Detta är en strategi som pekar ut riktningen, inte konkreta åtgärder. Strategin handlar om stora samhällsutmaningar där man tar avstamp i tre utgångspunkter: förändringar i Sverige och omvärlden, omställningen till ett hållbart samhälle och betydelsen av ett territoriellt perspektiv.

Utmaningarna varierar mellan olika delar av landet och kommer tillsammans med globaliseringen, digitaliseringen och den övriga tekniska utvecklingen att påverka samhällsutvecklingen. Förutsättningarna är olika och varierar mellan olika delar av landet. Därför behöver strategin ha ett territoriellt perspektiv.

Fru talman! Strategin är indelad i fyra strategiska områden för att kunna möta samhällsutmaningarna: likvärdiga möjligheter till boende, arbete och välfärd i hela landet, kompetensförsörjning och kompetensutveckling i hela landet, innovation och förnyelse liksom entreprenörskap och företagande i hela landet samt tillgänglighet i hela landet genom digital kommunikation och transportsystem.

Regeringen identifierar även ett antal prioriteringar för respektive strategiskt område. För att lyckas behöver det göras insatser inom de fyra strategiska områdena så att goda förutsättningar skapas för att genomföra den regionala utvecklingspolitiken. Här berörs i princip alla politikområden som behövs för att det ska lyckas, och alla behöver dra åt samma håll, både politik och myndigheter.

Regeringen har identifierat fem områden med stora samhällsförändringar som är mest centrala för att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken: demografi, globalisering, miljö och klimat, socioekonomisk sammanhållning och teknisk utveckling.

Fru talman! Vad är det då som behöver göras för att uppnå målet för den regionala utvecklingspolitiken? Jo, det krävs att vi alla vill göra något. Det vill regeringen, och det vet jag alla partier här i kammaren också vill. Till exempel behövs statliga myndigheters närvaro i hela landet. Regeringen har fattat 22 beslut om lokalisering av hela eller delar av befintliga myndigheters verksamheter utanför Stockholm.

I nuläget finns 117 servicekontor runt om i hela landet, 13 kontor har öppnat sedan 2015, och ytterligare 4 är beslutade och på gång. Förra veckan presenterade regeringen en ytterligare utbyggnad av de statliga servicekontoren, detta efter förslag i en utredning som Sven-Erik Österberg höll i och som slutredovisades i december 2020.

Det förslag som presenterades innehåller en satsning på 28 nya servicekontor, från Boden i norr till Laholm i söder. I Kronobergs län, där jag bor, blir det två nya kontor, ett i Tingsryds kommun och ett i Växjö kommun. Kommunrådet Mikael Jeansson i Tingsryd är väldigt glad och ser ett medborgarhus där kommun och stat krokas arm i en väldigt bra service till kommuninvånarna och företagarna.

Vi ser att stöden till kommersiell och offentlig service också är viktiga för att man ska kunna bo och verka i hela landet. Stödet har stoppat nedläggningar av affärer på landsbygden, och det har även tillkommit nya sedan stödet infördes. Avståndet till närmaste butik har minskat.

Fru talman! Det behöver göras mycket för att hela Sverige ska leva, och det ser väldigt olika ut i vårt avlånga land. Därför behöver insatser som främjar hållbar regional utveckling ha ett territoriellt perspektiv. Det innebär att potentialen i varje område tas till vara utifrån sina förutsättningar, i stad såväl som på landsbygden. I staden är det trångt, och på landsbygden är det glest. Båda har sina utmaningar, fast på olika sätt. Därför behöver den regionala utvecklingspolitiken vara olika.

Vi kan se utvecklingen i norra Sverige, där man nu ska göra stål utan kol. Det är Hybrit i Luleå, där pilotanläggningen börjades byggas 2018 och där tillverkningen kommer att vara helt fossilfri, men också H2 Green Steel i Boden. Detta ritar om kartan för var arbetstillfällena kommer att finnas i framtiden.

Det har också gjorts stora investeringar i Northvolts batterifabrik i Skellefteå. Deras forskning och utveckling sker i Västerås, där man tar fram lösningar för att återvinna batterier så att 50 procent av företagets materialbehov täcks av återvunnet material.

Regeringen har satsat 238 miljoner på utveckling av battericeller och utbyggnad av ett elektrifieringscampus för batteriforskning i Västerås. Allt detta sker för att företagen vill bli klimatneutrala, minska sina utsläpp eller helt ta bort dem. Detta gör de för att kunderna efterfrågar det.

Sveriges klimatmål att inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser 2045 är inom räckhåll. Vi ska bli världens första fossilfria välfärdsland. I detta är också skogen viktig. Sveriges yta består till 70 procent av skog, och den finns per definition på landsbygden. Därför gäller det att använda den klokt och till det som den behövs till. Det är viktigt att vi brukar skogen på bästa sätt.

Det gäller att vi i alla beslut vi tar tänker på hur de påverkar utvecklingen i olika delar av Sverige men också på att det behövs olika politik för olika delar av landet. Denna fråga ligger också på regionerna. De tar

fram regionala utvecklingsstrategier för sina regioner, RUS:ar som de brukar kallas på det regionala planet.

I Kronobergs län är målbilden Gröna Kronoberg – öppna och hållbara livsmiljöer med förnyelseförmåga 2025. Där satsar man på att bli ett plus-energilän, och man har understrategier som kompetensförsörjning, trafikförsörjning, kultur, regionalt serviceprogram, regional bredbandsstrategi, kommunala översiktsplaner med mera.

Just nu får vi inte åka ut i landet, men när vi brukade göra det såg vi att det händer massor av spännande saker i Sverige. Spelplanen ändras, och det går väldigt snabbt. Vi har sett, inte minst nu under pandemin, hur fort det går. Vi har blivit digitaliserade vare sig vi vill eller inte. Detta ska vi givetvis ta till vara och fortsätta med. Det görs stora investeringar i utbyggnad av bredband, och det behöver vi fortsätta med. Samtidigt är vi, efter mer än ett år framför skärmen, hjärtligt trötta på det och vill träffas fysiskt igen.

Det som vi vet om framtiden är att det inte kommer att bli som det var.

Anf. 96 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M) replik:

Fru talman! Tack, Monica Haider, för inlägget!

Jag blir lite förundrad över att det påstås att våra inlägg inte riktigt hade med ärendet att göra eftersom de gick utanför den territoriella strategi som regeringen lägger fram. Så började det hela. Jag satt och funderade på vad det var som skilde.

Vi har hört ett antal berättelser om infrastruktur. Det är vägar uppe i Norrland som är stora leder för genomfartstrafik och som inte är hållbara. Det handlar om att man bygger nya industrier uppe i norr. Man kopplar på moderna lösningar, och det är framåtanda och innovation. Detta tog vi också upp på olika sätt. Det här kommer att kräva el, och det är ett problem för oss. Möjligheten innebär ett problem därför att det inte kommer att finnas el, som någon nämnde tidigare – jag tror att det var Camilla från Kristdemokraterna. Hon sa att norr till söder inte funkar eftersom norr kommer att behöva använda sin el.

Jag tog också upp den regionala tillväxten, precis som Monica Haider gjorde för sitt län. Jag har Skåne, och där skriker man i megafon att man inte har tillgång till den el som man behöver för att kunna klara sitt uppdrag för befolkning, industri, utveckling, tillväxt och jobb.

Kompetensförsörjning är också ett område. När jag flyger från hållbara Ängelholm Helsingborg flygplats, som jobbar för förnyelse och förändring, finns det personer med på flyget som går en svetsutbildning nere i Skåne. Allt finns inte överallt. Men i ett långt land med smarta lösningar kan man också ta sig runt, och dessa personer kommer hem med god kompetens.

Anf. 97 MONICA HAIDER (S) replik:

Fru talman! Det som jag inledde mitt anförande med, Ann-Charlotte Hammar Johnson, var att förslagen i följdmotionerna har behandlats i år eller förra året här i riksdagen. Strategin är att denna detaljnivå inte finns.

Anf. 98 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M) replik:

Fru talman! Det var där som jag kände att Monica Haider ändå var inne på ett område där hon också tar upp frågor som vi tidigare har talat om när

det gäller regional tillväxt. Det finns en budgetdel också. Vi har diskuterat alla dessa frågor, och de går in i varandra. Vi har olika politikområden – näringsliv, utbildning, infrastruktur och så vidare – och de går in i varandra.

Om vi pratar om globalisering pratar vi om handelspolitik och också om möjligheterna för våra företag att växa på den plats de är – att industrin kan ta sig framåt, att det finns el på plats, att det finns arbetskraft, att det finns jobb och att det kan bli utveckling och tillväxt i landet.

För mig är miljö och klimat samma sak. Ska man nu bli miljövänlig och satsa på elen – som jag tog upp i mitt anförande med alla de aspekter som finns i ett Skåne som håller på att ställa om, för att nämna min del av världen och Sverige som helhet – innebär det att det handlar om elförsörjning. Och ja, då är vi inne på andra områden. Men vi kan inte låta bli det eftersom allt detta handlar om att vi har så olika syn på vad vi har för möjligheter framåt.

För mig är det till exempel väldigt begränsande att man i en energimix tar bort kärnkraften. Ska det inte till kärnkraft för att vi ska klara allt det som vi vill åstadkomma i vårt land får det vara någonting annat. Men vad är det då för energislag som har egenskapen att det finns där 24 timmar om dygnet året runt och som gör att det inte stannar av och kan bli problem på vägen för vår industri och utveckling? Det är en av dessa aspekter. Det har vi också pratat om på energiområdet där vi skiljer oss åt.

Sedan tog Monica Haider upp skogen, att det är 70 procent skog och att det är klok användning som gäller. Det anser vi också. Man måste få bruka och äga sin skog. Det var också ett exempel som jag nämnde i mitt anförande. Det kan inte vara så att territoriell strategi med övergripande delar ska gälla ibland, och ibland ska vissa av oss inte ta upp de saker som finns när Monica Haider själv lyfter fram dem. Det var där som det gick snett i min tanke.

Anf. 99 MONICA HAIDER (S) replik:

Herr talman! Det som jag sa, Ann-Charlotte Hammar Johnsson, var att de frågor som jag nämner och som ni har skrivit följdmotioner om har redan behandlats här i riksdagen i andra utskott, exakt samma förslag som ni tar upp i följdmotionerna och som tas upp i betänkandet.

Jag håller med om att det är jättemånga frågor som är viktiga och som handlar om regional utveckling. Men de behandlas inte i detta betänkande. Energifrågan är en sådan fråga.

När det gäller energifrågan har jag bara väntat på att frågan om kärnkraften skulle nämnas. Men nu togs den upp. Ni kan kryssa i att ni har nämnt kärnkraften i denna debatt också.

Anf. 100 PETER HELANDER (C):

Herr talman! Denna debatt handlar om skrivelsen *Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030*.

Man kan fråga sig om detta med hållbar regional utveckling är en ny tanke. Sverige var kring förra sekelskiftet, alltså runt år 1900, ett samhälle i snabb omvandling med snabbt växande industri och urbanisering. Mot-sättningarna var stora mellan det gamla och det nya, mellan kapital och arbete. Jordbrukarna hade hamnat i kläm i utvecklingen, och de kände att det saknades talesmän som kunde företräda dem. Ur detta föddes Center-

partiet. De frågor som Carl Berglund kämpade för, och som senare drevs av Gunnar Hedlund och Thorbjörn Fälldin, är fortfarande inte lösta. Jag har läst några av Thorbjörn Fälldins motioner om regionalpolitik från 1970-talet, och de problem som han beskrev där är lika aktuella i dag.

I skrivelsen som vi debatterar anges att målet för den regionala utvecklingspolitiken är utvecklingskraft med stärkt lokal och regional konkurrenskraft för en hållbar utveckling i alla delar av landet. Jag har svårt att se att något parti i riksdagen är emot detta.

Om man gör en historisk betraktelse på den regionala befolkningsjusterade bnp:n i Sverige från 1860 och fram till i dag kan man se att det inte har funnits några självklara samband mellan jämlikhet i bnp per capita och befolkningskoncentration. Den första industrialiseringsvågen mellan 1860 och 1910 innebar minskade klyftor i både inkomst- och befolknings-termer. Det var också en liberal period, då till exempel passtvänet för inrikes resor avskaffades.

Under efterkrigstiden bidrog en aktiv regionalpolitik till att skapa historiskt små skillnader i bnp per capita men till priset av en ökad avfolkning i vissa landsdelar. Den flyttpolitik som rådde då möttes av skarp kritik från många. Många av oss kommer ihåg uttrycket ”Vi flytt’ int’”, och Ams fick en ny innebörd med orden ”Alla måste söderut”.

En solidarisk lönepolitik och en aktiv industripolitik skyndade på denna strukturomvandling. Därför kunde vi se att de regionala skillnaderna i bnp per capita var väldigt små i början av 1980-talet.

Herr talman! Sedan 1980-talet har utvecklingen inneburit ökande klyftor i både befolkningstäthet och bnp per capita, en kombination av trender som är historiskt unik, åtminstone för Sverige. Vi ser ett nytt slags regionalt utanförskap som riskerar att hota sammanhållningen i samhället.

Avfolkningen i svenska kommuner är nämligen ett reellt problem. Under de senaste 40 åren har befolkningen sjunkit i nästan hälften av landets kommuner. Låga befolkningstal försvårar upprätthållandet av samhällsfunktioner som skola, sjukvård och polis. Dessutom kan mindre kommuner få svårt att rekrytera och behålla nödvändig specialistkompetens. Detta gäller både inom det privata näringslivet och inom offentlig sektor.

Eftersom storstädernas roll som tillväxtmotor ökar kan det te sig naturligt att infrastruktursatsningar riktas mot dessa områden. Särskilt framträdande blir det i de fall då kommuner uppmanas att själva medfinansiera en del av de statliga satsningarna. Idén om storstaden som en nationell tillväxtmotor kan då stå i motsättning till principen om att gagna de minst gynnade områdena. Men om statliga resurser läggs på att förbättra städernas roll som tillväxtmotor kan man tycka att det är rimligt att en del av tillväxten går tillbaka till hela riket.

Dagens historiska utmaning med ökande skillnader i både bnp per capita och befolkningstäthet kräver ett politiskt agerande om vi menar allvar med att hela landet ska leva. Den tudelning som vi ser i Sverige ser vi även i andra länder. Globaliseringen har fört mycket gott med sig. Men det finns också människor som inte kan eller får ta del av globaliseringen. Att kunna ge människor en framtidstro är kanske det viktigaste regionalpolitiska beslut som vi kan fatta i denna kammare.

De utgångspunkter som finns i skrivelsen anger förändringarna i Sverige och i omvärlden. Man räknar upp fem områden. Det är demografi,

globalisering, miljö och klimat, socioekonomi och sammanhållning samt teknisk utveckling. Det är säkert korrekt.

Skrivelsen anger också att samhällsförändringarna inte verkar var för sig utan påverkar varandra i komplexa samband. Dessa samhällsförändringar för med sig stora samhällsutmaningar, och regeringen skriver att det är viktigt att finna lösningar för att möta dessa, inte minst för att lindra de negativa effekter som uppstår.

Herr talman! Att vilja lindra de negativa effekter som uppstår låter lite uppgivet i mina öron. Borde inte målet vara att skapa likvärdiga villkor i hela landet och ta landet i bruk, som man säger i Norge? Jag tycker mig dagligen möta politiker som vill lägga en våt filt över landsbygden och skapa ett Jätteskansen som man kan besöka på semestern.

En minskning av de regionala klyftorna på ett långsiktigt hållbart sätt kan inte ske genom bidragsberoende eller genom att vi skapar jobb som inte är efterfrågestyrda. Grunden till att få en positiv utveckling i hela landet är goda villkor för små och medelstora företag, för det är de som skapar jobben. Höjda skatter på jobb och företagande gynnar inte tillväxt och företagande, och det gäller för hela landet.

Den regionala tillväxtpolitiken är inte bara en fråga som kan och ska diskuteras inom näringsutskottets områden, utan den regionala tillväxten måste också finnas för ögonen när riksdagen och regeringen behandlar frågor som infrastruktur, kommunikationer, jobb, utbildning och näringspolitik i stort. En välfungerande infrastruktur och fler bostäder behövs i såväl mindre och större städer som i orter och byar.

Herr talman! Både regeringen och riksdagen har tydligt sagt att man vill att myndigheternas verksamhet ska decentraliseras, men det går för trögt. Jag och Centerpartiet anser att myndigheternas uppgifter måste decentraliseras i mycket större utsträckning – och då inte till regionstäder och universitetsstäder runt omkring i landet utan till de orter som har tappat statliga jobb.

Tillgången till kommersiell service är en nödvändig förutsättning för att samhällen ska kunna leva. Just nu vet vi att 500 mackar på landsbygden är på väg att läggas ned före juli nästa år, på grund av nya föreskrifter från MSB. Macken och lanthandeln är beroende av varandra, och dessa servicepunkter är extremt viktiga för många landsbygder. Menar vi allvar med hållbar regional utveckling i hela landet kan vi inte stå och se på när detta händer.

Herr talman! Jag och Centerpartiet menar att skattepolitiken ska användas som ett redskap för att skapa tillväxt i hela landet. Detta kan göras genom att man regionaliserar flera delar av den statliga fastighetsskatten i syfte att stärka den regionala beslutsnivån och ge regionerna möjligheter att föra en tillväxtfrämjande politik utifrån sina egna förutsättningar.

För mig och Centerpartiet är det självklart att människor i större utsträckning ska få behålla frukten av sitt eget arbete. Lika självklart är det att regioner som bidrar med värdefull produktion ska få behålla stora delar av detta värde. Det måste löna sig för kommuner och regioner att förbättra sitt företagsklimat, göra produktiva investeringar och upplåta mark åt infrastruktur och produktion. Centerpartiet anser att intäkterna från fastighetsskatten för industrifastigheter och elproducerande fastigheter kan regionaliseras.

Herr talman! Avslutningsvis: Regeringen konstaterar i skrivelsen att man avser att ta fram en handlingsplan för genomförandet av strategin. Är det något vi har lärt oss sedan början av 1900-talet är det att det inte räcker med storslagna strategier utan att det måste till politisk handlingskraft för att skapa regional utveckling på riktigt.

Anf. 101 JOAR FORSSELL (L):

Herr talman! Tack till er som har deltagit i debatten! Detta är en viktig debatt. Vi diskuterar den nationella strategin för hållbar regional utveckling i hela landet, och till att börja med vill jag säga att Liberalerna står bakom det förslag vi diskuterar.

Vi har haft tusentals år, faktiskt, av framåtskridande, positiv utveckling och mänsklig framgång. År efter år och generation efter generation har vi fått det bättre på grund av att vi har samarbetat med fler. Vi har kommit med mer innovationer, bytt saker och, sedermera, handlat saker. Vi har utvecklat våra ekonomier. Vi människor har helt enkelt tillsammans – ibland i byar, ibland i regioner, ibland i länder och nu ofta globalt – lyft vårt välbefinnande och kvaliteten i våra liv.

Herr talman! Genom hela historien och genom alla stora förändringar som har skett har det alltid funnits människor som har varit emot utveckling. Det har funnits människor som har tyckt att det är jobbigt att saker förändras och människor som har tyckt att det var bättre i går än vad de tror att det kommer bli morgon. Gång på gång under historien har dessa människor visat sig ha fel. Gång på gång under historien har det motsatta visat sig vara sant: Vi kommer att få det bättre i morgon än vi har det i dag.

Herr talman! Jag tycker att det är viktigt att komma ihåg detta när vi pratar om regional utveckling. Vi har i den här skrivelsen identifierat fem samhällsförändringar – det handlar om demografi, globalisering, miljö och klimat, socioekonomi och sammanhållning samt teknisk utveckling – och ibland kan det i den här debatten låta som att det blir sämre att leva i Sverige. Man radar upp en massa olika anekdoter som beskriver hur dåligt det har blivit på olika sätt och för olika enskilda personer, företag och så vidare. Jag tror dock att det längs de långa linjerna kommer att bli bättre.

Det betyder inte att det inte finns utmaningar, herr talman, men om man blir rädd för framtiden och rädd för utvecklingen – om man helt enkelt inte anammar utvecklingen och försöker hänga med i den och göra någonting med den – tror jag att det kommer att bli mycket sämre än i går.

Jag ska göra ett nedslag, bara som exempel: Ta globaliseringen, herr talman – den alltmer globala ekonomin och alltmer globala handeln! Det är någonting som genom historien har gynnat Sverige i generation efter generation, när vi har byggt vårt välbefinnande. Men det är också så att man ofta pratar om globaliseringen – om den nu alltmer globala ekonomin och alltmer konkurrensutsatta industrin i både Sverige och andra delar av världen – som någonting negativt. Man kanske pratar om en specifik industri som inte klarar av att hävda sig i den globala konkurrensen. Den kanske inte klarar av att leverera tillräckligt bra produkter, eller också kanske den inte har en tillräckligt bra tjänst för att klara sig när den utsätts för konkurrens. Det kan vara jobbigt i det enskilda exemplet, herr talman.

Jag tror dock att vi skjuter oss själva i foten om vi från politikens sida möter den typen av utmaningar genom att säga: ”Då stänger vi! Då försöker vi stoppa utvecklingen. Då försöker vi skydda den här verksamheten

genom att sätta upp olika murar och nya, tuffa regler kring den.” Är det någonting vi vet, herr talman, är det nämligen att vi politiker inte kan stoppa den utveckling som drivs av människor, av innovation och av den typen av rörelse som globaliseringen är. Däremot kan vi se möjligheterna med den.

Vi kan se möjligheterna med att vi i Sverige ser till att göra det enklare för företagare. Om vi river hinder, minskar byråkratien och gör det mer skattemässigt lönsamt att ägna sig åt företagande och innovation kommer de företag som försvinner att ersättas av nya. Det kommer att skapas nya arbeten på de platser där arbetena i dag har drabbats av konkurrensen från andra länder. Vi kommer att göra saker lite bättre i morgon än vad vi gjorde i går. Det är detta som är hela saken med alla dessa områden – att det också finns lösningar. Det är ju lösningarna vi måste se.

Vi är överens om att det finns utmaningar för Sverige. Det är till exempel en utmaning att demografin förändras och att vi har en åldrande befolkning i vissa kommuner, där de unga flyttar till andra delar av landet och de äldre är kvar. Där minskar skatteunderlaget samtidigt som behovet av välfärden ökar, och det är ett av de problem som finns. Men låt oss då se till globaliseringens möjligheter! Låt oss göra det enklare för fler personer att komma till Sverige och arbeta!

Det är klart att man som enskild individ måste ha rätt att flytta någon annanstans om man vill det. Det är helt naturligt, och vi vill inte gå tillbaka till – jag tror att det var Centerpartiet som pratade om det tidigare – en värld där vi har pass för att resa inom Sverige. Vi vill i stället att människor ska vara fria att forma sina liv själva, och då måste vi anamma globaliseringen och se till att fler personer vill komma hit och arbeta. Vi måste se till att fler personer vill få ekonomins hjul att rulla, oavsett var i landet de befinner sig.

Herr talman! En positiv sak i listan över områden som strategin identifierar är den tekniska utvecklingen. Den kommer ju att göra, och gör redan i dag, att det är enklare att bo i hela landet och jobba digitalt – någon annanstans. Det är ju när politiker har stått i vägen för teknisk utveckling som den typen av möjligheter har tagit för lång tid. Det är sådana möjligheter vi måste se till att skapa, och det finns ett politiskt ansvar att se till att det finns infrastruktur. I det här fallet gäller det it-infrastruktur, och i andra fall kan det handla om infrastruktur i form av en fysisk väg.

Det är när politiker står i vägen som vi fastnar i de negativa sidorna av de olika samhällsförändringarna. Och det är när politiker ser till att bygga förutsättningar, till exempel genom bredband och it-infrastruktur och genom fysisk infrastruktur, som vi kan vara med och bidra till den här utvecklingen.

Detsamma gäller miljö och klimat. Jag tycker att vi har debatterat miljö- och klimatfrågan alldeles för lite i den här diskussionen. Vi har varit inne på elfrågan. Det är klart att ingen människa någonsin ska begränsas av tillgången på el. Det måste ändå vara målet. Det är en helt grundläggande resurs och en helt grundläggande infrastruktur. Men det är klart att det huvudsakliga skälet till att vi gång på gång har en konflikt i frågan om el och elektrifiering i Sverige är klimatfrågan.

Jag tycker att vi ur ett regionalt utvecklingsperspektiv behöver lyfta fram miljöfrågan ännu mer. Vi liberaler menar ju att alla människor måste kunna leva sina liv som de själva vill varhelst de vill. Men folk vill leva

olika. Folk vill ha olika liv. Vissa tycker att de stora kvaliteterna i livet finns i en urban miljö, i en storstad där det är ett myller av olika nya restauranger som öppnar och flera teatrar som drivs av det offentliga och av det privata för att det finns ett underlag. Andra tycker att värden och livskvalitet kommer av att till exempel bo nära naturen, kunna gå promenader och kunna leva av det som naturen ger. Det är ju också därför som många storstadsbor vill komma tillbaka till sin bygd där de växte upp så fort de har chansen och är lediga. Då måste vi se till att vi kan möta de förändringar som klimatfrågan för med sig och att vi även har en mycket stark biologisk mångfald och en mycket stark och välbevarad miljö i framtiden. På så sätt kan vi också värna om de stora värden som finns utanför våra urbana miljöer så att folk vill flytta dit, bo där och verka där.

Herr talman! Jag ber om ursäkt för att jag gick över min talartid något. Jag yrkar återigen bifall till förslaget i betänkandet som helhet.

Anf. 102 MARIA GARDFJELL (MP):

Herr talman! Den regionala utvecklingspolitiken tar nu sin kraft i den gröna omställningen. Oavsett om vi pratar om utvecklingen på våra landsbygder, på våra mindre orter eller i våra städer är just klimatomställningen och satsningen på cirkulär ekonomi helt avgörande för utvecklingen.

Jag känner två personer i Uppsala som tar studenten på fredag, herr talman. De står inför en ljusnande framtid, som de sjunger om. Jag ser verkligen det här arbetet med en stark utveckling i hela landet som vår möjlighet att bidra till deras ljusnande framtid.

De stora samhällsutmaningar som genomsyrar den regionala strategin för hållbar regional utveckling är miljöproblemen och klimatförändringarna, demografiska förändringar samt ökade klyftor inom Sverige och inom EU. Med en klok strategi för regional utveckling kan vi i Sverige möta utmaningarna och skapa en starkare utvecklingskraft.

Det behövs en grön återhämtning efter covid-19. Den återhämtningen ska inte bara skapa förutsättningar för oss att återgå till det normala, utan den ska också möta klimatförändringarna. Strategiskt sett är likvärdiga möjligheter till bostäder, utbildning, infrastruktur och ett gott näringslivsklimat i hela landet själva förutsättningarna för en regional politik. Genomförandet av den regionala utvecklingspolitiken ska vara samordnat med landsbygdspolitiken, politiken för hållbar stadsutveckling och miljöpolitiken. Naturligtvis påverkas många fler politikområden än så, och det ser vi också på den debatt vi har haft här i dag.

De vackra ord vi säger här i riksdagen behöver också genomföras. Därför kommer regeringen att ta fram en handlingsplan på det här området. Jag tror att den handlingsplanen kommer att bli väldigt intressant med tanke på vilka stora förändringar vi står inför.

Herr talman! Vi behöver också prata mer om rättvis klimatomställning. Sverige ska bli världens första fossilfria välfärdsland. Vi siktar på att bidra starkt till Parisavtalet och nå klimatpositiva utsläppsnivåer i framtiden. I EU:s sammanhållningspolitik finns strukturfonderna och de sociala fonderna. Sedan några år tillbaka har vi fått en ny pusselbit i sammanhållningspolitiken, nämligen fonden för en rättvis klimatomställning.

I Sverige kommer fokus för fonden att ligga på insatser som verkligen står för de stora utsläppsminskningarna. Det handlar om klimatomställningen i industrisektorn, med stål, metall och mineraler, men också inom

raffinaderibranschen, inklusive bioraffinaderier. Det är verkligen intressant att stål utan kol, den enorma svenska klimatinnovation som nu kommer att genomföras och bli verklighet tack vare Industrikivet och framöver också tack vare den nya fonden för en rättvis klimatomställning, kommer att ge en avgörande utvecklingskraft för hela världen.

Nästa stora utvecklingsområde blir att öka investeringarna i återvinning av plaster och biomaterial. Även biobaserade material behöver återvinnas, och bioekonomin behöver utvecklas på ett sådant sätt att det är förenligt med att nå andra miljö- och samhällsmål med hänsyn till konsekvenserna för kolsänkor och biologisk mångfald över tiden. I det här arbetet kommer regeringens aviserade cirkulära bioekonomistrategi att bli ett viktigt verktyg.

Vi diskuterar ofta skogspolitik och klimatnytta här i kammaren. Flera talare har varit inne på det området i den här debatten. Klimatnyttan i skogen står på tre ben. Det första är substitutionen, det vill säga att man kan ersätta fossila produkter med bioråvaror. Det andra är kolsänkan, det vill säga att skog och mark binder koldioxid när skogen står och växer. Det tredje är den biologiska mångfalden, som är själva grunden för att vi får tillväxt i skogen. Det är viktigt att komma ihåg att det inte finns någon koppling mellan avverkningsvolym och graden av substitution. Den här handlingsplanen för framtiden behöver också innefatta att vi får en utveckling i industriell verksamhet där vi får fler långlivade produkter från bioråvaror.

Herr talman! Det förekom en debatt här tidigare mellan två ledamöter om trafikpolitiska och energipolitiska åsikter som förts fram av några av partierna. Det är verkligen frågor som hör hemma i den regionala tillväxtdebatten. Jag vill inte förlänga debatten jättemycket. Vi har i andra sammanhang lyft fram att vi har en infrastrukturproposition som kommer att vara rekordstor, med 876 miljarder kronor. Regionala flygplatser är viktiga, inte minst utifrån ett beredskapsperspektiv. Men vissa flygplatser ute i Sverige ligger väldigt nära andra flygplatser på orter där det redan finns järnvägsförbindelser.

Statens roll när det gäller de regionala flygplatserna måste bli mer renodlad så att vi verkligen satsar på de regionala flygplatser som behövs.

Från Miljöpartiets sida vill vi också lyfta fram i den energidebatt som pågår och som kommer upp i nästan alla debatter här i kammaren att det inte finns någon elbrist i Sverige. Vi är nettoexportör av el från Sverige. Däremot finns det en effektbrist. Det handlar om att elen kanske inte är på rätt ställe hela tiden. Det är väldigt viktigt att man utvecklar energidebatten så att man inte utgår från felaktigheter.

Herr talman! Det finns mycket att säga om den regionala utvecklingspolitiken. Jag tror att det viktigaste är att den regionala utvecklingspolitiken måste styras från den regionala och lokala nivån.

Med förordningen om regionalt tillväxtarbete och lagen om regionalt utvecklingsansvar har regionerna det viktiga ansvaret att ta fram sina regionala utvecklingsstrategier.

Jag hoppas att den handlingsplan som regeringen nu ska ta fram kommer att ligga i fas med alla dessa regionala utvecklingsstrategier så att vi verkligen hämtar kraft från varandra mellan den statliga och den regionala nivån.

Den regionala utvecklingsstrategin i mitt hemlän Uppsala län är utvecklad på ett mycket bra sätt. Där har man förenat arbetet med Agenda 2030-strategin och den regionala strategin. Just att kunna arbeta med de internationella perspektiven i det lokala och regionala arbetet tror jag verkligen är framtiden.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut fattades under § 18.)

Prot. 2020/21:132
2 juni

*Nationell strategi
för hållbar regional
utveckling i hela
landet 2021–2030*

§ 15 Nordiskt samarbete

Nordiskt samarbete

Utrikesutskottets betänkande 2020/21:UU4
Nordiskt samarbete (skr. 2020/21:90 och redog. 2020/21:NR1
föredrogs.

Anf. 103 HANS WALLMARK (M):

Herr talman! Norden är vardag och fest. Norden är familj och släktskap. Norden är kultur, känsla och identitet. Norden är folk och företagsamhet. Norden är glädje och sorg. Glädje och sorg.

Herr talman! Det är dessvärre mer sorg och förtvivlan i gränsbygder nu under pandemins tid än tidigare. Fungerande samarbeten, utbyte och kontakter har prövats hårt och i vissa fall inte klarat av påfrestningarna. Låt oss vara ärliga. En viktig förklaring är att de nordiska länderna har hanterat pandemin så olika, och i varje fall med helt olika resultat där Sverige med sina dödstal i covid-19 sticker ut på ett mörkt sätt.

När det i pandemins inledning våren 2020 riktades kritik mot senfärdighet och bristande koordinering hos den svenska regeringen kan dessvärre samma argument nu framföras när det gäller att öppna samhället som en positiv konsekvens av fler och fler vaccinerade. Då handlade det om bristande smittspårning och handfallenhet kring döden på äldreboenden, och nu handlar det om avsaknaden av en plan för det nya normala.

Herr talman! Öppna och stängda gränser om vartannat har utöver svårigheter också skapat förvirring. De nordiska länderna har inte samordnat sina regelverk och rutiner. När det har varit möjligt att resa i en riktning utan begränsningar har det varit stopp i den andra. Det har funnits olika tolkningar av om man är dagpendlare eller veckopendlare och med eller utan gjort antikroppstest.

I gränsbygderna märks påfrestningarna på ett helt annat sätt. Medborgare har känt sig utlämnade och brottats med stora vardagssvårigheter. Särskilt besvärligt har det varit för butiker och näringsidkare i gränsområden som tidigare levt på en relativt fri och obehindrad rörlighet mellan länderna som gynnat handel och service. För den enskilde medborgaren har bristande koordinering lyst så som eldskrift.

Herr talman! Statsminister Stefan Löfven har tillsammans med sina nordiska regeringskollegor ställt sig bakom en gemensam vision om att Norden ska bli världens mest integrerade region till 2030. Efter pandemin står man onekligen ganska långt från det förverkligandet. Känslan för det nordiska och vår samhörighet har fått sig en törn.

Att de nordiska länderna hanterat den pågående pandemin olika väcker viktiga frågor om vår förmåga att möta globala utmaningar tillsammans.

Efter den kris som nu drabbat våra samhällen finns anledning att utvärdera hur samarbetet i vårt närområde fungerar, hur relationerna mellan våra länder påverkats och framför allt hur vi gemensamt ska möta de ekonomiska och sociala konsekvenserna av covid-19.

Moderaterna anser att det finns ett stort behov av en nordisk coronakommission som utvärderar det nordiska samarbetet under krisen. Det är bra att Nordiska ministerrådet har gett ett särskilt utredningsuppdrag till Finlands duktiga Jan-Erik Enestam. Men vi vill se en nordisk kommission på ungefär samma sätt och med samma utformning som den svenska Coronakommissionen som regeringen först motsatte sig och till slut tvingades acceptera.

Herr talman! Låt oss påminna oss om att Norden är Sveriges hemmarknad. Våra viktigaste import- och exportmarknader finns delvis här. Norden är således vår språngbräda ut i världen. Just därför är det så betydelsefullt med fördjupat samarbete kring ekonomi och innovationer. Norden är sammantaget världens tolfte största ekonomi och ungefär lika stor som den ryska ekonomin. Norge är Sveriges största exportmarknad – ibland är det Tyskland – och dubbelt så stor som Folkrepubliken Kina är. Finland och Danmark är också mycket viktiga handelspartner. Omvänt finns ett beroende av Sverige i de andra nordiska länderna. Vi är helt enkelt hoptvinnade.

Herr talman! Goda kommunikationer är viktiga för tillväxt och välstånd. Den här typen av investeringar är också mycket långsiktiga, varför samarbete och koordinering är en styrka. Från parlamentariskt håll i Nordiska rådet – över parti-, block- och nationsgränser – har uttryckts ett starkt önskemål om ett nordiskt ministerråd för trafik-, transport- och infrastrukturfrågor.

När den globala konkurrensen ökar ställs stora krav på vår anpassningsförmåga och ett nordiskt samarbete med tydlig inriktning mot innovation och konkurrenskraft. En välfungerande nordisk infrastruktur som baserar sig på fri rörlighet har stor betydelse för vår tillväxt, inte minst i gränsregionerna.

Döm om min förvåning, herr talman, när de socialdemokrater som i den svenska delegationen och i olika organ i Nordiska rådet högljutt och bestämt efterlyst ett ministerråd för infrastruktur nu backar. Ni har chansen att rösta med Moderaterna, Centerpartiet och Vänsterpartiet men kommer att säga nej. Vi hör, och vi ser.

Den värdegemenskap och de strategiska såväl som historiska band som för Sverige samman med grannländerna i Norden och Baltikum ska värnas. Samarbetet mellan de åtta nordisk-baltiska staterna, de så kallade NB8, utgör en viktig grund för Sveriges förmåga att forma allianser med likasinnade och bygga en grund för vårt engagemang i världen, och det behöver stärkas.

Exempel på frågor som belyser vikten av ett starkare samarbete inom NB8 är den farliga och oroande utvecklingen i Belarus, stödet till Ukraina under fortsatta anfall från Ryssland samt en kritisk granskning av bygandet av det belarusiska kärnkraftverket i Astravets invid Litauens gräns liksom Nord Stream 2 där de ryska rören går i Östersjön.

Moderaterna har med sina systerpartier i Norden drivit på för en gemensam krisberedskap. En rapport om så kallad samfundssäkerhet antogs

av Nordiska rådet här i Stockholm under sessionen 2019. Det var ett viktigt steg.

Det nordiska försvarssamarbetet utgör en central plattform för långsiktig trygghet i Norden. I juli 2020 presenterade Björn Bjarnason från Island en uppföljning på den så kallade Stoltenberg rapporten som framför allt fokuserat på ett ökat samarbete mellan de nordiska länderna mot hybridhot och cyberangrepp. Det är angeläget att de nordiska länderna gemensamt omsätter så många som möjligt av de förslag som rapporten föreslår i praktiken för att öka det nordiska samarbetet inom dessa områden.

Vidare bör de nordiska länderna agera solidariskt när enskilda eller flera nordiska länder utsätts för cyberangrepp. En viktig inspirationskälla är den europeiska diplomatiska cyberverktygslåda som lades fram 2017 för att öka samarbetet, öka möjligheterna att begränsa cyberhot på kort och lång sikt samt ge möjlighet att påverka hotfulla aktörers uppförande. En motsvarande nordisk diplomatisk verktygslåda skulle innebära ett solidariskt agerande.

Herr talman! Norges storting, vårt systerparlament, och Finlands riksdag har båda också utsatts för cyberangrepp. Moderaterna och våra nordiska systerpartier anser därför att det behövs en gemensam solidaritetsförklaring mellan de nordiska parlamenten. När ett nordiskt parlament angrips ska det ses som en attack på alla och därmed på vår demokrati i Norden.

När Norden och Baltikum nämns finns det också anledning att fundera i ännu bredare termer: Hur kan vi fördjupa nordiskt och baltiskt samarbete med exempelvis Storbritannien eller Polen och, viktigast av allt, med Tyskland som är en central ekonomisk partner till Sverige. Inte minst det senare landet har stor betydelse även för svensk turism och upplevelseföretag. Oklarheterna om hur det går att resa i Europa och villkoren för att komma in i olika länder, inklusive de egna regler som vi sätter upp i Sverige, skapar förvirring och förhindrar viktigt utbyte.

Herr talman! Vårt Norden är glädje och sorg. Min förhoppning är att vi efter pandemin kan se mer glädje och mindre sorg.

Jag vill dessutom som ordförande i den svenska delegationen tacka ledamöter från alla partier för stort engagemang och hög aktivitetsgrad i Nordiska rådet, även om merparten av mötena har skett via Zoom och Kudo. Jag vill tacka ansvarigt statsråd. Även om jag är kritisk till regeringens politik vill jag uttrycka stor erkänsla för Anna Hallbergs engagemang och hennes villighet att ställa upp och samtala med både medborgare och parlamentariker, och det ska sägas i denna kammare.

För Moderaternas del, herr talman, vill jag yrka bifall till reservation 6 av Moderaterna, Centern och Vänsterpartiet angående ett ministerråd för infrastruktur och transport, till reservation 12, också av Moderaterna, Centerpartiet och Vänsterpartiet, angående en nordisk coronakommission samt till reservation 7 av Moderaterna ensamt om det bristfälliga nordiska samarbetet under covid-19-pandemin.

Anf. 104 ARON EMILSSON (SD):

Herr talman! Norden ser en ljusning. Det finns hopp. Sverige lättade den 31 maj på inreserestriktionerna för våra grannländer, och vaccineringsringen går faktiskt framåt i Norden. Portarna kommer att kunna öppnas,

den nordiska arbetsmarknaden återuppstå och det kulturella utbytet återuppväckas.

Det har varit ett år av lidande för den nordiska modellen i bemärkelsen fem länder – en familj.

Till skillnad från vid migrationskrisen 2015 är det inte bara Sverige som gått sin egen väg i förhållande till övriga nordiska länder och syskon, utan under pandemin har var och en och hela familjen stängt in sig på sin egen kammare och snickrat på sin egen teori om hur man ska bemöta denna kris.

Generalfelet var obefintlig koordinering och kommunikation på statsministernivå från dag ett, då en samlad ordning för en samlad strategi hade kunnat aktiveras, även om den under resans gång säkerligen hade fått korrigeras och justeras efter lokala variationer. En anledning stavas bristande tillit, en annan bristande mekanismer och en tredje inrikes skillnader i politisk kultur i förhållande till myndigheternas mandat i relation till de folkvalda regeringarnas. Vad dessa anledningar har gemensamt är att ingen av dem leder till visionen om världens mest integrerade region – tvärtom.

Med anledning av detta, herr talman, yrkar jag bifall till Sverigedemokraternas reservation 8 under punkt 3.

Herr talman! Vi har under riksmötets gång tagit många mått och steg som svensk delegation i Nordiska rådet, som enskilda partier och som nordiska partigrupper i det parlamentariska samarbetet. Vi har tagit mått och steg för att påkalla samråd mellan regeringarna och minimera konsekvenserna av gränsstängningar och patrullerande soldater mellan brödrafolken. Om detta har jag själv också hållit längre anföranden tidigare, exempelvis under den särskilda debatten tidigare i våras här i kammaren. Nyligen undertecknade jag också ett medlemsförslag från Nordisk frihets sida om en ny form av formaliserat statsministersamråd och en krisberedskapskommitté som kommer att beredas i Nordiska rådet framöver.

I dagens debatt vill jag lyfta blicken och omnämna vitala delar av nordisk samverkan som behöver förstärkas eller helt komma på plats vid tiden efter pandemins klor. Låt mig peka på Sverigedemokraternas följdmotion till betänkandet.

I utrikesutskottets betänkande 4 *Nordiskt samarbete* finns totalt 30 yrkanden från allmänna motionstiden och 40 yrkanden i följdmotioner till regeringens skrivelse. Över hälften av dessa yrkanden har sverigedemokrater som avsändare. Jag vill därför rikta en eloge till vår partigrupp i den svenska delegationen för ett målmedvetet arbete med att utveckla ett reformbatteri som faktiskt kan gjuta ny energi i det nordiska samarbetet.

För oss sverigedemokrater är det nordiska samarbetet nämligen inget endast ”nice to know” som man sköter med vänsterhanden utan ett ”need to know” där vi torgför genomgripande reformer som skulle ge Norden ett skritt mot världens mest integrerade region. Det handlar, herr talman, om en formaliserad ordning för nya former av statsministersamråd och en ny form av krisberedskapskommitté. Men det handlar också om en harmonisering av lagstiftning i en skala som vi inte är i närheten av i dag. Våra beslutande organ, inte minst de verkställande organen i form av regeringarna, behöver ta intryck av näringslivets och kulturlivets framgångssaga när det kommer till samverkan i realitet.

Låt mig citera Tobias Wikström i Dagens industri tidigare i veckan: ”Det nordiska utbytet är intensivt på många områden, utom i politiken. Om lagstiftning är harmoniserad i Norden är det EU:s förtjänst, inte regeringarnas.” Wikström konstaterar vidare: ”Det första stora beslutet som nordiska länder tog i början av pandemin var att stänga gränserna mot varandra.” Samtidigt konstaterar Wikström att de skandinaviska språken kan betraktas som dialekter och understryker det faktum att vi både bokstavligt och bildligt bildar familj över gränserna. Ledartexten belyser också 50-talets genomgripande politiska reformer i form av passunionen och den gemensamma arbetsmarknaden men konstaterar ändå avslutningsvis dystert att ”det är inte tillräckligt viktigt att få lagstiftning att passa med grannländerna”. Och han tar i med: ”Räkna inte med politikerna och statsapparaterna.”

Det här, herr talman, är en signal om hur svag tilliten är till den representativa demokratins förmåga att inte bara i ord utan också handling bana väg för världens mest integrerade och hållbara region. Det nordiska guldet får inte bli till sand.

För att kunna hantera ett Norden i kris behöver vi bli bättre på att samverka i normaltillstånd. Vi vill därför att regeringen utreder möjligheten att bättre koordinera införlivandet av EU-direktiv i de nordiska ländernas lagstiftning, så att det inte uppstår oönskade olikheter på förhand. Vi menar att det finns stora vinster i att nya lagförslag kompletteras med en konsekvensanalys av hur de påverkar relationerna till de nordiska grannländerna och hur de slår mot människor och företag som bor i respektive verkar över gränserna i Norden.

Herr talman! Ett geopolitiskt spänningsfält som väcker allt större intresse hos fler och fler, däribland Kina, är Arktis. Miljön i Arktis är unik. Den biologiska mångfalden är av särskild vikt att bevara vad gäller natur, kultur och djurliv. Kombinationen av ett långsiktigt miljötankande och utvinning av naturresurser måste tas i beaktande. Det finns i det här området många unika arter som faktiskt riskerar att försvinna om inte hänsyn tas till mänsklig aktivitet i området. Det är också viktigt att identifiera kultur- och naturlämningar av höga skyddsvärden, så att de kan skyddas från skadlig påverkan, och att ta intryck av Färöarna och andra områden som konkret och handfast kunnat kombinera utveckling och tillväxt med vård och värn av natur- och kulturmiljöer.

Herr talman! Vi rör oss från den ena utposten i det geografiska Norden till den andra geografiska randen, nämligen Östersjöregionen och Baltikum. Vi ser från Sverigedemokraternas sida väldigt positivt på inte minst det nordisk-baltiska samarbetet, detta särskilt i en tid av oro och instabilitet i Östersjöregionen. Samarbetet mellan de nordiska länderna och Baltikum är ett samarbete som kan utvecklas både på regeringsnivå och på parlamentarisk nivå i alla formella och informella format som vi känner. Men det finns också stora möjligheter att upprätta mer av ett gemensamt cyberförsvar, som har diskuterats. Det finns stor potential att tillsammans med övriga Östersjöstater samverka om insatser mot vrakplundring, illegal export av marinarkeologiskt kulturarv etcetera. Det är ett känt och växande problem i takt med teknikutvecklingen, som faktiskt gör det lättare att spåra och plundra orörda vrakmiljöer i Östersjön.

Herr talman! I vår följdmotion till regeringens skrivelse lägger vi fram 24 åtgärdsförslag för ett mer integrerat, effektivt och robust nordiskt samarbete. Det handlar om att främja handel, innovationer och Norden som besöksmål. Det handlar om ett ökat nordiskt samarbete inom ramen för EU-samarbetet och ett nytt nära samarbete med Storbritannien i kölvattnet efter brexit. Det handlar om att stärka den nordiska språkförståelsen och verka för en nordisk kulturkanon i de nordiska skolorna, där Norden i skolan inte är tillräcklig. Utbildningsväsendet är A och O för att understödja en tidig nordisk samhörighet.

Det handlar om att utvidga och skapa förståelse för det nordiska utbytet, för den nordiska samhörigheten och för att vi delar såväl geografisk miljö som kulturell närhet. Vi delar Östersjön, så inte minst handlar det också om att utveckla gemensamma förvaltningssystem och miljöstandarder för fiskerinäringen.

Efter denna överflygning, herr talman, vill jag avsluta med att Nordens sak är vår. Det våras för Norden. Jag vet att du är och du blir vad du var, som vi sjunger i nationalsången. Låt det bli ett lockrop för Norden som världens mest integrerade och hållbara region på riktigt!

(forts. § 19)

Ajournering

Kammaren beslutade kl. 15.51 på förslag av talmannen att ajournera sammanträdet till kl. 16.00, då votering skulle äga rum.

Återupptaget sammanträde

Sammanträdet återupptogs kl. 16.00.

§ 16 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 27 maj

MJU18 Material och produkter avsedda att komma i kontakt med livsmedel

Punkt 5 (Beredskapslager och strategiska livsmedelsanläggningar)

1. utskottet

2. res. 4 (SD)

Votering:

35 för utskottet

10 för res. 4

11 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 4: 10 SD

Avstod: 11 M

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 6 (Stärkt självförsörjning av livsmedel och tillgång till dricksvatten)

1. utskottet

2. res. 5 (M)

3. res. 8 (L)

Förberedande votering:

11 för res. 5

3 för res. 8

42 avstod

293 frånvarande

Kammaren biträdde res. 5.

Huvudvotering:

30 för utskottet

11 för res. 5

15 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 1 KD, 3 MP, 1 -

För res. 5: 11 M

Avstod: 10 SD, 2 KD, 3 L

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 7 (Kvantitativa mål för självförsörjningsgraden av livsmedel)

1. utskottet

2. res. 10 (KD)

Votering:

43 för utskottet

3 för res. 10

10 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 5 C, 4 V, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 10: 3 KD

Avstod: 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 8 (Jordbrukets beredskap)

1. utskottet

2. res. 13 (C)

Votering:

30 för utskottet

5 för res. 13

21 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 13: 5 C

Avstod: 11 M, 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

MJU19 Cirkulär ekonomi

Punkt 4 (Definitionen av avfall och avfall som resurs)

1. utskottet
2. res. 6 (M, KD)

Votering:

27 för utskottet

14 för res. 6

15 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 4 V, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 6: 11 M, 3 KD

Avstod: 10 SD, 5 C

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 9 (Återanvändning och återvinning av textilier)

1. utskottet
2. res. 14 (SD)
3. res. 15 (C, V)

Förberedande votering:

10 för res. 14

9 för res. 15

37 avstod

293 frånvarande

Kammaren biträdde res. 14.

Huvudvotering:

24 för utskottet

10 för res. 14

22 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 2 KD, 3 L, 3 MP

För res. 14: 10 SD

Avstod: 11 M, 5 C, 4 V, 1 KD, 1 -

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 17 (Matsvinn och matavfall)

1. utskottet
2. res. 27 (KD)

Votering:

35 för utskottet

3 för res. 27

18 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 4 V, 3 MP, 1 -

För res. 27: 3 KD

Avstod: 10 SD, 5 C, 3 L

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Prot. 2020/21:132

2 juni

Punkt 21 (Kartläggning av behovet av sanering)

1. utskottet

2. res. 33 (C)

Votering:

51 för utskottet

5 för res. 33

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 10 SD, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 33: 5 C

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 17 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 1 juni

FiU33 Ändringar i regelverket om hantering av finansiella företag i kris

Punkt 1

Kammaren biföll utskottets förslag.

Punkt 2 (Beräkningen av kravet på efterställda skulder)

1. utskottet

2. res. (M, SD)

Votering:

35 för utskottet

21 för res.

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP, 1 -

För res.: 11 M, 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

FiU47 Genomförande av ändringar i Solvens II-direktivet

Kammaren biföll utskottets förslag.

FiU50 Nya kapitaltäckningsregler för värdepappersbolag

Kammaren biföll utskottets förslag.

SoU16 Hälso- och sjukvårdens organisation m.m.

Punkt 1 (Hälso- och sjukvårdens organisation och styrning)

1. utskottet

2. res. 3 (C)

Votering:

19 för utskottet

5 för res. 3

32 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 3 MP

För res. 3: 5 C

Avstod: 11 M, 10 SD, 4 V, 3 KD, 3 L, 1 -

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 2 (Primärvården)

1. utskottet

2. res. 10 (KD)

Votering:

24 för utskottet

3 för res. 10

29 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 4 V, 3 MP, 1 -

För res. 10: 3 KD

Avstod: 11 M, 10 SD, 5 C, 3 L

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 3 (Smittskyddsläkare)

1. utskottet

2. res. 12 (S, V, L, MP)

Votering:

29 för utskottet

26 för res. 12

1 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 11 M, 10 SD, 5 C, 3 KD

För res. 12: 16 S, 4 V, 3 L, 3 MP

Avstod: 1 -

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -
Amineh Kakabaveh (-) anmälde att hon avsett att rösta nej men markerats
ha avstått från att rösta.

Punkt 4 (Medicinskt ansvarig för rehabilitering)

1. utskottet
2. res. 13 (S, MP)

Kammaren biföll utskottets förslag med acklamation.

Prot. 2020/21:132

2 juni

Punkt 5 (Privata sjukvårdsförsäkringar)

1. utskottet
2. res. 15 (V)

Votering:

46 för utskottet

5 för res. 15

5 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 10 SD, 3 KD, 3 L, 3 MP

För res. 15: 4 V, 1 -

Avstod: 5 C

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 9 (Breddad vårdgaranti)

1. utskottet
2. res. 21 (M)

Votering:

31 för utskottet

11 för res. 21

13 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 L, 2 MP, 1 -

För res. 21: 11 M

Avstod: 10 SD, 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 14 MP, 1 -

Punkt 11 (Uppdämda vårdbehov)

1. utskottet
2. res. 23 (M, SD, KD)

Votering:

32 för utskottet

24 för res. 23

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 23: 11 M, 10 SD, 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 25 (Tandvård)

1. utskottet
2. res. 45 (L)

Votering:

40 för utskottet

3 för res. 45

13 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 5 C, 4 V, 3 MP, 1 -

För res. 45: 3 L

Avstod: 10 SD, 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

§ 18 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde

SkU23 Genomförande av bestämmelsen i EU:s direktiv mot skatteundraganden för att motverka omvända hybrida missmatchningar

Kammaren biföll utskottets förslag.

SkU28 Justerad beräkning av bilförmån

Punkt 1 (Justerad beräkning av bilförmån)

1. utskottet

2. res. 1 (M, SD)

Votering:

32 för utskottet

21 för res. 1

3 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 1: 11 M, 10 SD

Avstod: 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 2 (Högre förmånsvärde för dyra bilar)

1. utskottet

2. res. 2 (KD)

Votering:

53 för utskottet

3 för res. 2

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 10 SD, 5 C, 4 V, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 2: 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Prot. 2020/21:132

2 juni

SkU30 Ändrade regler för mervärdesskatt vid handel med avfall och skrot

Kammaren biföll utskottets förslag.

SkU31 Riksrevisionens rapport om särskild löneskatt för äldre

1. utskottet

2. res. (C)

Votering:

51 för utskottet

5 för res.

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 10 SD, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP, 1 -

För res.: 5 C

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

SkU34 Uppsägning av skatteavtalet mellan Sverige och Grekland

Kammaren biföll utskottets förslag.

SkU35 Uppsägning av skatteavtalet mellan Sverige och Portugal

Kammaren biföll utskottets förslag.

TU14 Luftfartsfrågor

Punkt 1 (Miljöstyrande start- och landningsavgifter för flyget)

1. utskottet

2. res. 1 (M, KD)

Votering:

31 för utskottet

14 för res. 1

10 avstod

294 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partvis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 2 L, 3 MP, 1 -

För res. 1: 11 M, 3 KD

Avstod: 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 17 L, 13 MP, 1 -

Punkt 2 (Framtiden för Bromma och Arlanda flygplats)

1. utskottet
2. res. 3 (S, V, MP)

Votering:

32 för utskottet

24 för res. 3

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 11 M, 10 SD, 5 C, 3 KD, 3 L

För res. 3: 16 S, 4 V, 3 MP, 1 -

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 4 (Stöd till regionala flygplatser)

1. utskottet
2. res. 4 (M)
3. res. 5 (SD)
4. res. 6 (C)
5. res. 8 (L)

Förberedande votering 1:

Kammaren antog med acklamation res. 6 som motförslag i nästa förberedande votering.

Förberedande votering 2:

10 för res. 5

5 för res. 6

41 avstod

293 frånvarande

Kammaren biträdde res. 5.

Förberedande votering 3:

11 för res. 4

10 för res. 5

35 avstod

293 frånvarande

Kammaren biträdde res. 4.

Huvudvotering:

24 för utskottet

11 för res. 4

21 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 4 V, 3 MP, 1 -

För res. 4: 11 M

Avstod: 10 SD, 5 C, 3 KD, 3 L

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

SoU31 Avgift för intyg om godkänd bastjänstgöring

Kammaren biföll utskottets förslag.

NU23 Stärkt skydd för geografiska beteckningar och tydligare regler vid registrering av varumärken och företagsnamn i ond tro

Prot. 2020/21:132

2 juni

Punkt 2 (Information om skyddade geografiska beteckningar)

1. utskottet

2. res. 1 (M, KD)

Votering:

42 för utskottet

14 för res. 1

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 10 SD, 5 C, 4 V, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 1: 11 M, 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 4 (Vissa frågor om upphovsrätt)

1. utskottet

2. res. 4 (C)

Votering:

41 för utskottet

5 för res. 4

10 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 11 M, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 4: 5 C

Avstod: 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Punkt 6 (Kostnader i mål om patent)

1. utskottet

2. res. 6 (M, L)

Votering:

32 för utskottet

14 för res. 6

10 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 MP, 1 -

För res. 6: 11 M, 3 L

Avstod: 10 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Prot. 2020/21:132
2 juni

Punkt 8 (Övriga frågor om immaterialrätt)

1. utskottet
2. res. 10 (SD)

Votering:

35 för utskottet

9 för res. 10

12 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 KD, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 10: 9 SD

Avstod: 11 M, 1 SD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Övriga punkter

Kammaren biföll utskottets förslag.

NU24 Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030

Punkt 1 (En nationell strategi 2021–2030)

Propositioner ställdes först beträffande utskottets förslag till beslut och därefter i fråga om motiveringen.

Förslag till beslut:

1. utskottet

2. res. 1 (M, SD, KD)

Votering:

30 för utskottet

24 för res. 1

2 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag till beslut.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 3 V, 3 L, 3 MP

För res. 1: 11 M, 10 SD, 3 KD

Avstod: 1 V, 1 -

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Lorena Delgado Varas (V) anmälde att hon avsett att rösta ja men markerats ha avstått från att rösta.

Motiveringen:

Godkännande av

1. utskottets motivering

2. motiveringen i res. 2 (V)

Votering:

27 för utskottet

4 för res. 2

25 avstod

293 frånvarande

Kammaren godkände utskottets motivering.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 3 L, 3 MP

För res. 2: 4 V

Avstod: 11 M, 10 SD, 3 KD, 1 -

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

Prot. 2020/21:132

2 juni

Punkt 2 (Övrigt om regional utveckling)

1. utskottet

2. res. 4 (SD)

Votering:

32 för utskottet

10 för res. 4

14 avstod

293 frånvarande

Kammaren biföll utskottets förslag.

Partivis fördelning av rösterna:

För utskottet: 16 S, 5 C, 4 V, 3 L, 3 MP, 1 -

För res. 4: 10 SD

Avstod: 11 M, 3 KD

Frånvarande: 84 S, 59 M, 52 SD, 26 C, 23 V, 19 KD, 16 L, 13 MP, 1 -

§ 19 (forts. från § 15) **Nordiskt samarbete** (forts. UU4)

Nordiskt samarbete

Anf. 105 LINDA MODIG (C):

Herr talman! Nordens kanske största tillgång är den fria rörligheten och passfriheten. På senare år har vi sett hur den gång på gång har utmanats. Det hann inte gå ens ett halvår från det att de nordiska statsministrarna antog den nya visionen om att Norden ska bli världens mest hållbara och integrerade region år 2030 tills pandemin bröt ut och ställde allt på ända.

Efter snart ett och ett halvt år med pandemi och stängda gränser, inrestraktioner, krav på karantän och negativt covidtest, där varje land har föredragit att sluta sig inom sitt eget lands gränser och på egen hand bekämpa coronaviruset, framstår visionen om Norden som världens mest integrerade region som avlägsen men förpliktande. Låt mig nämna ett exempel på hur knepigt det har varit för våra medborgare och våra gränspendlare att hänga med i restriktionerna. Under pandemins första 54 veckor ändrade Norge restriktionerna 48 gånger med stora konsekvenser som följd.

I det vägval som det nordiska samarbetet nu står inför kan vi välja att antingen låta det somna in eller ta tag i det och fördjupa och utveckla samarbetet. Centerpartiet är varm förespråkare för att vi ska fördjupa och utveckla det nordiska samarbetet liksom för det svenska engagemanget i Barentsrådet och Arktiska rådet.

Den pandemi och kris som vi nu går igenom har blottlagt stora brister när det gäller de nordiska ländernas förmåga till handgripligt samarbete vid allvarliga händelser. Inför framtiden finns ett starkt behov av att vitalisera och utveckla det nordiska samarbetet. Att gränser mellan våra länder under senare år har stängts är ett svaghetstecken och något som måste undvikas i framtiden.

Vi har tyvärr också sett att nya gränshinder och störningar av den fria rörligheten har uppstått under pandemin. Det är därför mycket angeläget och glädjande att Nordiska ministerrådet nu anammat vårt förslag att göra en genomlysning av regeringarnas pandemihantering och dra lärdomar för framtiden av vunna erfarenheter. Vi hade helst velat se en nordisk coronakommission, men det viktigaste är att vi drar lärdomar av pandemibekämpningens tillkortakommanden.

Genomlysningen kan förhoppningsvis leda till att regeringarna, när det nordiska samarbetet möter nästa kris som drabbar oss, agerar på ett mer gemensamt och samordnat sätt, som inte sätter tusentals gränspendlare i klistret. Med eller utan genomlysning av de nordiska regeringarnas pandemihantering menar Centerpartiet att det står klart att behovet av ökat samarbete på krisberedskapsområdet kvarstår.

Herr talman! Vi har ett starkt folkligt stöd för att bygga det nordiska samarbetet starkare, djupare och bredare. För att Norden ska stå sig starkare som region och för att öka de nordiska ländernas konkurrenskraft måste den nordiska integrationen fortgå.

Det våra nordiska medborgare efterfrågar är att kunna röra sig fritt, utan gränskontroller, och arbeta i hela Norden. Vi vill kunna studera och få våra examina godkända och betala skatt och få tillgång till sjukvård och pension på ett vettigt sätt om vi flyttar inom Norden. Vi vill också ha nordiskt samarbete i försvars- och säkerhetsfrågor. Nordens medborgare efterfrågar alltså varken sju nya underverk eller mirakel. Låt oss därför försöka fokusera på att få det som ligger våra medborgares hjärtan närmast att fungera.

En förutsättning för att människor, varor, tjänster och kapital ska kunna röra sig fritt över gränserna är fysisk och digital infrastruktur, som vägar, järnvägar och bredband. Tänk vilka mobilitetsvinster vi skulle kunna uppnå om transportnätet i högre grad utvecklades utifrån ett nordiskt perspektiv! I dag är planeringen till väldigt stor del, för att inte säga uteslutande, en nationell angelägenhet.

Centerpartiet vill se en starkare nordisk dimension av fysisk och digital infrastruktur. Ett steg på vägen mot en sådan starkare nordisk planering skulle vara inrättandet av ett permanent ministerråd för transporter. Nordiska rådet har gång på gång påpekat behovet av ett ministerråd för transporter. Centerpartiet beklagar att regeringen inte hörsammat detta. Det är visserligen bra att ett tillfälligt ministerråd för digitaliseringsfrågor kommit till stånd. I dag ser vi tyvärr att många för Norden viktiga frågor på detta område åsidosätts i regeringarnas samarbete.

Herr talman! Effekterna av klimatförändringarna i Arktis för både människor och djur är tydliga. Mer behöver göras för att skydda de känsligaste områdena kring Arktis. Här krävs ett ökat samarbete och ansvarstagande från de berörda länderna. Centerpartiet vill till exempel att marina reservat ska etableras för att skydda området från exploatering genom olje-, gas- och mineralutvinning samt havsfiske och för att skydda invånarna, och Centerpartiet vill att regeringen ska driva detta.

De nordliga områdena är viktiga inte bara ur klimatsynpunkt utan får också allt större betydelse i det säkerhetspolitiska perspektivet. Ryssland påverkar vårt nordliga närområde då de rustar militärt i Arktis- och Barentsområdena. Detta är en utmaning för oss och våra nordiska grannlän-

der. Det är viktigt att försöka bibehålla Arktis som ett lågspänningsområde.

Avslutningsvis, herr talman – för att det nordiska samarbetet ska stärkas i framtiden är det av stor vikt att utbyte och samarbete mellan ungdomar och ungdomsorganisationer bejakas. Under de senaste åren har vi noterat hur stöden från Nordiska barn- och ungdomskommittén, Nordbuk, kommit att fokusera mer på kortare projekt. Detta är problematiskt eftersom fungerande samarbeten ofta kräver kontinuitet och långsiktighet. Därför bör regeringen verka för en översyn som leder till ökad långsiktighet på detta område.

Jag står bakom Centerpartiets samtliga reservationer i betänkandet men yrkar bifall endast till reservation 3 under punkt 1.

Anf. 106 LORENA DELGADO VARAS (V):

Herr talman! Det har varit ett privilegium att vara en del av Nordiska rådet. Vi har haft ett väldigt bra samarbete i många frågor.

Det nordiska samarbetet har stora möjligheter att utvecklas. Vi kan lösa gemensamma problem eller dela med oss av lösningar. Vi skulle också kunna driva flera frågor i en internationell kontext. Nordiska rådet och det nordiska samarbetet har stor potential när det gäller att hitta klimatlösningar och lösa energifrågor men också sociala och rättsliga frågor. Som en del av det nordiska samarbetet har vi möjligheten att ta ledartröjan i en rad frågor som är gemensamma och visa vägen för bland annat EU. Men för att ett sådant samarbete ska funka och vara trovärdigt krävs gemensamma beslut och konkreta handlingar.

Gränshinderfrågorna är prioriterade i det nordiska samarbetet. Tanken är att vi ska bli den mest sammansvetsade regionen i världen – man säger ofta att vi redan är det. Det ska vara lätt att röra sig mellan länder, och vi ska kunna flytta från det ena nordiska landet till det andra utan administrativa hinder.

Tyvärr har den nordiska regionen visat sig inte vara så sammansvetsad som vi kanske trodde. Det är coronakrisen som har visat detta, precis som den har visat på andra problem vi har på nationell nivå. De framgångar som har nåtts i gränshinderfrågorna var som bortblåsta. Gränser stängdes utan djupare samtal mellan länderna, och öppnandet av gränserna har inte heller skett efter samtal.

Till viss del är detta förståeligt då de olika länderna inte har haft samma grad av beredskap inför en kris. Detta är något som vi kanske behöver diskutera vidare så att vi kan möta kriser i framtiden. Här i Sverige kan vi till exempel börja med att stärka välfärden.

Herr talman! För att driva arbetet framåt har vi i betänkandet två reservationer med avseende på arbetet kring coronakrisen. Den första handlar om att eftersträva målet om att Norden ska vara en öppen region, där vi kan bo och jobba i olika länder och pendla. För att kunna säkerställa detta under kris behöver vi vidareutveckla skattesystemet så att folk inte dubbelbeskattas, som skedde nu under coronakrisen. Vi behöver också ett systematiskt arbete när det gäller gränspendlarna, för att värna jobb och familj när vi drabbas av kriser som kräver någon form av gränshantering.

Den andra reservationen handlar om att skapa en coronakommission. Det finns all anledning att granska och utvärdera vårt samarbete i ljuset av hur länderna tillsammans har hanterat gemensamma utmaningar och pro-

blem i spåren av coronapandemin. Att de nordiska länderna hanterat den pågående pandemin olika väcker viktiga frågor om vår förmåga att möta de globala utmaningarna tillsammans. Efter den kris som nu har drabbat våra samhällen finns anledning att utvärdera hur samarbetet i vårt närområde funkar, hur relationerna mellan våra länder påverkats och framför allt hur vi gemensamt ska möta de ekonomiska och sociala konsekvenserna av covid-19.

De samhällsekonomiska och hälsorelaterade konsekvenserna av corona är stora utmaningar för hela den nordiska regionen, men speciellt för gränsregionerna. För att undvika brister i samarbetet framöver anser vi att en nordisk coronakommission bör tillsättas, med uppdrag att utvärdera de nordiska ländernas agerande och utarbeta en strategi för att öka samarbetet.

Vi delar såklart synen att Norden ska vara en integrerad region, men detta måste också betyda något i praktiken. I dag upphävs många av passunionens ambitioner i en tid då nationalistiska krafter tar plats i politiken.

Därför är det extra viktigt att regeringen verkar för att gränserna mellan de nordiska länderna ska hållas öppna utan gränskontroller för nordiska medborgare. Jag vet att vår regering har jobbat med detta. Det är inte lätt att få ihop det när länderna tycker olika.

Herr talman! Det nordiska samarbetet ska leda till en positiv utveckling även utanför Norden. Vi kan visa vägen i en rad frågor. Ett viktigt område är hbtq. Här anser vi att vi genom Nordiska rådet kan påverka grannländer som de baltiska staterna. I dag arrangerar man gemensamma konferenser om människohandel, miljöfrågor, energifrågor med mera. Det skulle vara positivt om detta utbyte mellan de nordiska och baltiska staterna även omfattade hbtq-frågor. Det skulle vara till stort stöd för hbtq och för de feministiska rörelserna där. Därför väljer jag att yrka bifall till reservation 4.

Slutligen vill jag lyfta fram rekommendationer som vi från Nordisk grön vänster har tagit upp i Nordiska rådet under 2020. Nattåg i Norden är ett förslag från Nordisk grön vänster som nu är en rekommendation till de nordiska regeringarna. Där har Nordiska rådet faktiskt vidareutvecklat vår idé.

Vi måste snabbt ställa om våra samhällen för att förhindra en okontrollerbar klimatförändring. Utsläpp från transporter står för ungefär en tredjedel av våra klimatutsläpp.

Inom den nordiska transportsektorn kan man satsa offensivt på hållbara alternativ till flyg, till exempel tåg. I dag är tågutbudet tvärs igenom de nordiska länderna inte konkurrenskraftigt med flygrutterna. Det har i stället skett en försämring gällande utbudet av nattåg. Tidigare fanns det en förbindelse från Oslo till Köpenhamn och vidare till Tyskland, men denna finns inte längre. Där vill vi se satsningar på utbyggd järnvägskapacitet för att underlätta tågresandet.

Sådana investeringar tar tid och kräver planering. Därför skulle vi självklart behöva införa ett ministerråd för transport. Det skulle vara strategiskt viktigt och till och med nödvändigt, tror jag, för att vi ska kunna bedriva ett sådant arbete tillsammans. På så sätt skulle tågen också kunna vara förstahandsalternativet på alla resor vid semester inom och utanför Norden. Med nattåg till flera orter kan tåget bli det naturliga sättet att resa till Paris, London, Milano och Barcelona.

Vi har också lagt fram förslag om arbete kring skatteflykt, motverkande av arbetsmarknadskriminalitet hos byggföretag som rör sig i Norden, företags ansvar när det gäller mänskliga rättigheter och ländernas rätt till naturresurser. Vi vill också att de nordiska regeringarna ska ta avstånd från the global gag rule, en regel som Trump införde för att stoppa det ekonomiska stödet till internationella organisationer som jobbar med rätten till aborter. Det är en viktig markering för att upprätthålla och stärka kvinnors rättigheter.

Herr talman! Vi står bakom alla våra reservationer, men jag yrkar bifall endast till reservation 4.

Anf. 107 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD):

Herr talman! Utrikesutskottets betänkande nummer 4, *Nordiskt samarbete*, är ämnet för denna debatt.

Vilket samarbete? Den frågan skulle jag vilja börja med, med tanke på hur det senaste året har sett ut.

Den 15 juni 2020 hade jag också äran att få representera Kristdemokraterna i Nordendebatten, alltså för ett år sedan. Redan då var vi kritiska till sakernas tillstånd och kunde inte i vår vildaste fantasi inse vad det här året skulle föra med sig i form av restriktioner och regler. Det har varit godtycklig hantering, den ena vet inte hur den andra agerar, poliser agerar olika – det har varit hopplöst att förhålla sig till.

Dessutom har Nordiska rådet av förklarliga skäl inte kunnat träffas i ett läge där vi verkligen skulle ha behövt träffas. Jag har själv ställt frågor till vår egen Nordenminister och till de nordiska ministrarna genom Nordiska ministerrådet bara för att tvinga dem att prata ihop sig ett svar. Jag har även skickat frågor till Norges regering på flera punkter.

Det är tydligt att man inte vill se problemet. Man står sig själv närmast. Den nordiska tanken är som bortblåst.

Dessutom är upplevelsen att vi har haft en väldigt frånvarande statsminister i dessa frågor. Som vi hörde tidigare i debatten har statsrådet Hallberg verkligen varit på tå och absolut gjort så bra hon har kunnat. Det är ingen skugga över henne. Men det hade varit klädsamt om statsministern faktiskt hade visat sig oftare, om inte annat för att ingjuta kraft hos dem som är drabbade av alla dessa restriktioner och regler.

Herr talman! Ett citat ur betänkandet: ”Trots problem för gränspendlare med oklarheter om anställningslandets eller bosättningslandets regler, har de nordiska länderna nått fram till lösningar. Bland annat har den viktigaste arbetspendlingen över ländernas gränser kunnat fortsätta.” Jag är inte så säker på att alla håller med om det.

Tidigare i våras talade jag med Stefan från min egen kommun Årjäng. Han hade inte varit hemma sedan annandag jul. Och Tomas, som bor i Karlstad, har inte sett sina barn sedan januari. Den enkla orsaken är att om de åker hem får de inte åka tillbaka till Norge på jobb igen. De är veckopendlare. Här står valet mellan att se barnen och att sätta mat på bordet åt barnen. Självfallet väljer de då att kunna sätta mat på bordet åt sina egna barn.

Det har gjorts mycket, men när det gäller våra veckopendlare och våra företagare som jobbar i Norge känns det som om det inte har gjorts nog. Det har i alla fall inte hänt något. De är fortfarande antingen instängda i

Sverige och får inte åka på jobb eller instängda i Norge och får inte åka tillbaka till Sverige.

När vi hade den stora debatten här efter att Norge stängde gränsen helt fick Socialdemokraterna till och med dra ut Stefan Löfven i matchen. Han fick dras ut av sina egna. Till och med inom sosseleden var frustrationen stor när det gäller hur statsministern agerade.

Vidare läser vi i betänkandet: ”Utskottet konstaterar att de nordiska länderna måste ha en dialog innan beslut fattas om gränsstängning och att länderna också måste utvärdera alla andra alternativ innan gränser stängs. De nordiska länderna bör tillsammans ta ansvar för de konsekvenser som en gränsstängning innebär, vilket är det som Sverige föreslagit i den s.k. samverkansmodellen.”

För det första ska vi inte stänga några gränser. Här visar man återigen att man inte förstår. Man förstår inte hur det är att leva och verka i en gränsregion. Låt mig säga som en granne till mig: Det känns som om det är vi gränsbor som får ta straffet för att andra inte sköter sig. Ja, så har det sannerligen känts under det senaste året, herr talman.

För det andra är det gränsregionerna som alltid måste höras, för det är där skadan sker. Det är där som skrivbordsprodukten blommar ut i verklighet.

Låt mig ge ett sista citat ur betänkandet, herr talman: ”Den nordiska gemenskapen har sitt ursprung i ett nätverk av personliga kontakter över de nordiska gränserna. Ett samarbete tar utgångspunkten i en gemensam historia, kultur och gemensamma värderingar. Utskottet anser det angeläget att de som lever och verkar i Norden fritt ska kunna röra sig mellan de nordiska länderna.” Ja, det är inte bara angeläget – det är nödvändigt. De skador och sår som restriktionerna har skapat kommer att ta oerhört lång tid att läka.

Tyvärr vet vi att vi kommer att uppleva fler pandemier och andra kriser framöver. Det kommer fler pandemier. Med anledning av de stora bekymmer de stängda gränserna har medfört av både fysisk och psykisk art bör den svenska regeringen snarast ta initiativ till att vi i Norden tar fram en gemensam strategi för hur vi ska agera gemensamt vid kommande pandemier och kriser, så att gränserna aldrig stängs igen vid liknande lägen.

Med anledning av detta, herr talman, vill jag yrka bifall till Kristdemokraternas reservation nummer 11 under punkt 3.

Vidare måste även Sverige rätta in sig i ledet och stå och skämmas gentemot sina grannar. Inte minst har vi sett att Ålänningar och Bornholmsbor har lidit av att vi inte har skött oss utan kört ett solorace. Det måste bli slut på soloåkandet, och vi måste få till en dialog mellan de nordiska länderna på riktigt. Vi måste se till att vi får en bra dialog med Finlands regering när det gäller Ålandsproblemet och hur Åland har hanterats i detta.

I slutet av juni är det dags för Nordiska rådets temasession. Den är tyvärr, och förstås, digital. Ett tema som ska tas upp är cybersäkerhet, och just samarbete kring försvars- och säkerhetspolitiska utmaningar är en viktig bricka i det nordiska samarbetet. Men jag vill även lyfta en annan punkt, som många har tagit upp tidigare, nämligen infrastruktur.

Precis som vi kan läsa i betänkandet har det förts diskussioner kring behov av ett ministerråd för transport- och infrastrukturfrågor. Nordiska rådet har rekommenderat Nordiska ministerrådet att inrätta ett sådant råd.

Tyvärr är Sverige ett av de länder som motsätter sig detta, trots ett enhälligt råd. Även den socialdemokratiska gruppen stod helhjärtat bakom detta.

Vi har i Nordiska rådets svenska delegation haft möte med infrastrukturministern. Han säger, något förenklat: Det behövs inte. Vi har ett bra samarbete ändå.

Är det något vi har lärt oss under pandemin är det att ett bra samarbete kan knäckas totalt och att det kan gå hur fort som helst.

Infrastrukturen mellan våra länder behöver uppgraderas på många ställen. Därför vore detta ett utmärkt sätt att knyta länderna än tätare samman, vilket verkligen behövs nu på flera plan. Även om Eneroth tycker att det fungerar bra nu är det ingen garanti för att det kommer att göra det om fem år eller om tio år. Precis som det står i betänkandet har en gränsöverskridande transportinfrastruktur en stor betydelse både för tillväxt och för tillgänglighet i våra respektive länder. En väl fungerande infrastruktur mellan de nordiska länderna gör det attraktivt att bo och arbeta över landsgränserna och gör det möjligt att på ett mer hållbart sätt resa och transportera varor mellan länderna och vidare ut i Europa.

Jag noterar, herr talman, att vi inte står med på den reservation som finns. Det får vi ta på kontot som handlar om miss i den interna kommunikationen, för Kristdemokraterna står absolut bakom detta. Vi vill ha detta ministerråd.

Gränshindergruppen och Gränshinderrådet har verkligen haft att ta tag i under pandemin, eftersom regeringarna inte alltid har velat göra det. Dessa grupper status bör höjas, och regeringarna bör lyssna mer på dem. De nämnda grupperna samt de nordiska regeringarna har fått månatliga rapporter om gränshinder som uppstått under pandemin. Tyvärr verkar det som om dessa rapporter inte används av regeringarna för att faktiskt lösa människors vardagsbekymmer. Har de fastnat på vägen någonstans, eller är det för jobbigt att ta tag i frågorna?

Under den speciella gränshinderdebatten tidigare i vår använde jag en stor del av min talartid just till att ramsa upp bekymmer som har uppstått i och med restriktionerna. Jag vill här, herr talman, nämna en av de märkliga fnurror som fortfarande kvarstår.

Som jag nämnde tidigare är veckopendlare eller egna företagare fast i Norge. Åker de hem får de inte åka tillbaka igen. Många av dessa har nu fått tid för vaccination, men de kan inte åka hem och ta sprutan, för då får de inte åka tillbaka till Norge på jobb igen. Är det ett virus eller är det människor som vi håller på att bekämpa med dessa restriktioner?

Slutligen, herr talman, vill jag lägga ribban där den borde ligga. Jag noterar efter att Sverige torskade i ishockey-VM med viss glädje att även Norge missade slutspelet. Jag noterar även med glädje att Sverige tog fler poäng än Norge i grundspelet.

Anf. 108 DIANA LAITINEN CARLSSON (S):

Herr talman! Jag vill inleda med att yrka bifall till utskottets förslag och avslag på samtliga reservationer.

Det nordiska samarbetet är viktigt. Det är ett av de äldsta och mest omfattande regionala samarbetena i världen. Det har det blivit tack vare att vi alla har en hög tillit till samhället men också tack vare de nordiska ländernas starka traditioner av demokrati och folkrörelse.

Jag är helt säker på att detta har sagts mer än en gång under årens lopp i denna kammare, för oavsett vilket nordiskt land vi talar om kännetecknas det av en djup respekt för demokrati, rättsstaten, jämställdhet och mänskliga rättigheter. Det är just de gemensamma värderingarna som bidrar till att förstärka Nordens position som en av världens mest innovativa och konkurrenskraftiga regioner.

Herr talman! Den nordiska regionen ses som en förebild på miljö- och klimatområdet. I ländernas gemensamma vision för 2030 slås det fast att Norden ska vara världens mest hållbara och integrerade region 2030. Under hösten 2020 antogs den handlingsplan som styr hur arbetet för att nå det målet ska genomföras och se ut från och med i år fram till 2024.

Gemensamt prioriteras ett konkurrenskraftigt Norden med fokus på att främja grön tillväxt, baserat på innovation, mobilitet och digital integration. En annan viktig sak är att den gränsöverskridande infrastrukturen mellan de nordiska länderna ska göra det attraktivt att bo och arbeta över landsgränserna och göra det möjligt att på ett ännu mer hållbart sätt resa och transportera varor mellan länderna men också vidare ut i världen.

Herr talman! Gränsproblematiken finns, men vi har också många fina mångårigt uppbyggda samarbeten som har fungerat väl också under pandemin. Till exempel har vi det nordiska försvars- och säkerhetspolitiska samarbetet Nordic Defence Cooperation, eller Nordefco, som det kallas. Det fortsatte att vidareutvecklas under 2020, precis i enlighet med den strategiskt uppsatta visionen för 2025.

Själv kommer jag från Eksjö. Där har vi Göta ingenjörregemente, Ing 2, som än så länge är Sveriges enda ingenjörregemente. Genom samtal med chefen för Ing 2, Michael Ginér, och hans personal genom åren har jag fått bekräftat att det samarbetet fungerar mycket väl.

Herr talman! Vi har samarbeten kring att motverka diskriminering och kring nordiskt genomförande av EU-direktiv. Men vi har också samarbete för unga i form av Nordbuk, Nordiska barn- och ungdomskommittén, som under året har fortsatt att genomföra den tvärssektoriella strategin för barn och unga i Norden. Målet är att Norden ska vara den bästa platsen för barn och unga att växa upp i. Vi har haft samarbeten inom konst och kultur, som pågått under året. Det har varit samarbete inom Arktiska rådet och Barentsrådet, som också har pågått kontinuerligt.

Nordensamarbetet har inte stått stilla eller försvunnit. Det, herr talman, gör mig både stolt och glad, eftersom det visar att det samarbete som vi enträget har arbetat upp under många år faktiskt också har fungerat någorlunda i kristider. Men det betyder inte att vi inte måste arbeta ännu hårdare och fördjupa relationerna ytterligare.

Vi ska inte, herr talman, sticka under stol med att denna coronapandemi inte bara har varit förödande för enskilda aktörer och personer. Den har självklart också prövat det nordiska samarbetet svårt. Även om de nordiska kontakterna faktiskt har varit täta under krisen på ministernivå, departementsnivå, myndighetsnivå och parlamentsnivå, där bland annat pandemin och vikten av en grön återhämtning har diskuterats, har tilliten fått sig en rejäl törn.

Så har det inte minst varit, som vi nu har hört, i gränsområdena och för dem som arbetspendlar mellan länderna. Stundtals har stämningen varit riktigt hätsk på flera platser. Och otydligheten i våra olika länders regler och restriktioner har gjort det besvärligt i många kommuner. Men ett stort

antal gränshinder har ändå undanröjts, och situationen för gränspendlarna löstes hyggligt till slut även om det tog längre tid än vad som var önskvärt.

Fru talman! I praktiken är det också de nordiska samarbetsministrarna som är ansvariga för samordningen av det nordiska regeringssamarbetet. Sverige har redan från början av krisen pekat på behovet av att tydliggöra deras ansvar och vikten av att utvärdera alla andra alternativ innan man tar ett beslut om gränsstängning och också att länderna gemensamt behöver ta ansvaret för konsekvenserna.

Precis som tidigare har sagts ingår detta i det förslag på samverkansmodell som Sverige faktiskt har lagt fram och som handlar om hur de nordiska länderna kan samarbeta framöver, inför kommande kriser, med bland annat gränshindersfrågorna.

Som region måste vi vara bättre förberedda nästa gång en kris drabbar oss, och därför har också samarbetsministrarna fattat beslut om att tillsammans genomföra en strategisk utredning om det nordiska samarbetet under kristider. Avsikten är att ta till vara de lärdomar vi fått under pandemin och samtidigt stärka den regionala samverkan just under kristider.

En annan förestående kris, fru talman, som vi gemensamt måste förebygga är miljö- och klimathotet. Därför är det självklart också av yttersta vikt att vi utvecklar och fördjupar samarbetet kring de stora och svåra utmaningar som vi står inför. Om vi ska ha någon chans att uppfylla Vår vision 2030 måste vi ta oss an det kraftfullt tillsammans.

Fru talman! Vi har alldeles nyligen här i kammaren beslutat om en strategi för Arktis. Arktis är en viktig del i vårt nordiska samarbete och i vårt politiska utbyte. En nu uppdaterad Arktisstrategi med ett brett förhållningssätt där såväl säkerhetspolitik och ekonomisk utveckling som trygghet av goda levnadsvillkor och klimat och miljö är inkluderade är högst välkommen. Sverige är ett arktiskt land, och självklart har vi ett särskilt intresse av och ansvar för att främja en fredlig, stabil och hållbar utveckling.

Fru talman! Sammanfattningsvis vill jag därför säga: Ja – det sista året har inneburit stora påfrestningar på vårt fina nordiska samarbete. Men detta måste också göra oss än mer beslutsamma att övervinna dessa svårigheter tillsammans och att gemensamt stå rustade för nästa kris. Den lär ju komma vare sig vi vill eller inte.

Då är det bra att nu gå igenom den problematik som förekommit under året och se över hur vi tillsammans kan överbrygga problematik för gränspendlare genom att synkronisera våra regelverk på ett bättre sätt. Det kan vi göra genom att hela tiden hålla dialogen öppen och tala med varandra innan åtgärder sätts in och verkligen ta itu med de svåra utmaningar vi gemensamt har framför oss. Kan vi göra det gemensamt är vi en bra bit på väg att också kunna uppfylla Vår vision 2030.

Fru talman! Jag vill instämna i ledamoten Hans Wallmarks hyllning av Nordenminister Anna Hallberg, som gör ett alldeles utmärkt arbete.

Anf. 109 HANS WALLMARK (M) replik:

Fru talman! Diana Laitinen Carlsson konstaterar att jag berömde utri- keshandelsministern tillika den nordiska samarbetsministern, med all rätt. Men jag vill verkligen understryka för protokollets skull, ännu en gång: Jag är mycket kritisk till *regeringens* agerande. Där får man säga att

statsrådet är en del av kollektivet. Som person och som engagerad minister – ingen skugga. Över regeringen – en tung skugga.

Därför tyckte jag också att det uttrycktes lite lättsamt om gränspendlare. Nu såg jag att Kjell-Arne Ottosson, min gode vän kristdemokraten från Värmland, har anmält sig till debatten. Jag antar att han kommer att specifikt ta upp det lättsinniga talet om gränspendlingen, så jag överlåter det till honom.

Jag ska ta upp en annan fråga. Ur Nordiska rådets delegationsprotokoll den 17 mars: En anledning till att infrastrukturministern bjudits in till mötet var för att diskutera frågan om inrättandet av ett nordiskt ministerråd för transport, en fråga som har brett stöd i Nordiska rådet och som lyfts vid ett flertal tillfällen. Statsrådet betonade det goda samarbetet mellan de nordiska infrastrukturministrarna och framhävde att samarbetet intensifierats under pandemin för att kunna hantera hastigt uppkomna frågor. Samarbetet har i dag form av informella såväl som formella möten och skulle enligt Eneroth riskera att hämmas av att ytterligare formaliseras. Flertalet av delegationens medlemmar hänvisade till den breda politiska enigheten i frågan om att inrätta ett nordiskt ministerråd för transport och påpekade fördelarna med att formalisera samarbetet. En aspekt som lyftes fram var att samarbetsformatet som det ser ut i dag är individberoende och att det kan komma att förändras när ministrarna byts ut. Flera ledamöter hänvisade också till de många nordiska infrastrukturprojekt som statsrådet redovisat för och menade att dessa skulle gynnas av att kontinuerligt kunna lyftas inom ramen för ett nordiskt ministerråd för transport.

Fru talman! Min fråga till Socialdemokraterna är: Varför säger ni en sak i Nordiska rådet och i den svenska delegationen till Nordiska rådet och en annan sak i kammaren?

Anf. 110 DIANA LAITINEN CARLSSON (S) replik:

Fru talman! Hans Wallmark säger att vi inte tycker likadant i de olika råden. Det kan vara en sanning med modifikation. Självt är jag personligen för struktur, ordning och reda på alla fronter.

Däremot har vi fått informationen att inte samtliga länder är mogna för det här ännu och att inte samtliga länder önskar det här. Ett påtvingat samarbete kanske inte heller blir det bästa, kan jag tycka.

Vi har fått indikationer på att det informella samarbetet fungerar mycket väl, men jag tycker att det är bra att frågan diskuteras i Nordiska rådet. Jag tycker att det är där man ska driva frågan gemensamt, alla länderna emellan.

Anf. 111 HANS WALLMARK (M) replik:

Fru talman! Kan någon förklara för mig hur ”modifikation” är att man i Nordiska rådet och i andra sammanhang, inklusive delegationen, säger att vi vill se ett ministerråd för infrastruktur och transporter, och sedan när vi ska rösta om detta i kammaren argumenterar man emot det?

Diana Laitinen Carlsson yrkade just avslag på samtliga reservationer. Det är inte modifikation; det är att komma med helt olika uppfattningar.

Till saken hör att det egentligen bara är ett land som pekas ut som ett hinder och ansvarigt för att stoppa ett nordiskt ministerråd för infrastruktur och transporter. Det landet är Sverige. Det är alltså Sveriges regering som hindrar det, och som av en händelse sitter också Socialdemokraterna där.

Jag skulle säga som så att endera vidhåller man den uppfattning som kommer till uttryck här i kammaren – och som Diana Laitinen Carlsson just har gett uttryck för genom att yrka avslag på en reservation från Moderaterna, Centerpartiet och Vänsterpartiet – och står för det, eller så driver man den uppfattning som man driver i andra sammanhang. Om det är Sverige som är stoppklossen har Socialdemokraterna nu möjligheten att välta den stenen ur vägen.

Fru talman! Kjell-Arne Ottosson, denna utmärkta företrädare för Värmland, påpekade just att ett misstag hade begåtts inom hans parti gällande varför man inte ställer sig bakom denna reservation från Moderaterna, Centerpartiet och Vänsterpartiet.

Jag tror att även Sverigedemokraterna och Liberalerna har möjlighet att till morgondagens votering om detta fundera igenom om det går att samordna sina åsikter mellan vad man tycker i Sveriges riksdag och hur man röstar i kammaren och vad man säger i Nordiska rådet i dess olika organ. Skulle det dessutom vara så att både KD, SD och L ansluter sig till den här linjen kommer ju Sveriges riksdag att säga att man är *för* ett ministerråd för infrastruktur.

Anf. 112 DIANA LAITINEN CARLSSON (S) replik:

Fru talman! Jag vet inte om jag uppfattade någon fråga under den senaste diskussionen. Däremot sa ledamoten Wallmark att det var Sverige som var en stoppkloss i det här arbetet. Jag har indikationer på att det inte enbart är så det ser ut.

Wallmark har sin bestämda åsikt, fru talman, och det är han berättigad att ha. Eftersom jag inte uppfattade någon mer fråga stannar jag där.

Anf. 113 LINDA MODIG (C) replik:

Fru talman! När jag hörde Diana Laitinen Carlssons anförande, som var mycket defensivt och som spelade ned de problem som vi i gränsregionerna har lidit av under hela pandemiutbrottet, gick tankarna till Bagdad-Bob. Det är otroligt provocerande att höra den typen av förminskningar när vi vet att föräldrar och barn har varit åtskilda i månader, när vi inte har kunnat ha ett normalt umgänge i min hembygd Tornedalen, utmed den svensk-norska gränsen eller Danmark. Det finns släktingar som inte har kunnat besöka dödssjuka anhöriga på grund av inresestruktionerna mellan de olika länderna. Att då höra att i princip allt är frid och fröjd – vi hörde lite mer självkritik mot slutet – är häpnadsväckande, och jag finner det djupt provocerande.

Jag vill ställa en fråga till Diana Laitinen Carlsson om ministerrådet för transporter. Jag får inte ihop ekvationen, och jag vill verkligen be Diana Laitinen Carlsson berätta för mig hur det fungerar. Vilken linje är det som gäller? Är det vad våra kollegor i Nordiska rådet säger, där ett fullständigt enigt nordiskt råd är ut och är in har drivit frågan, eller är det den reträtt som Socialdemokraterna i dag gör i kammaren? Vilken linje väljer ni?

Jag hörde Diana Laitinen Carlsson tala om behovet av hållbara transporter. Jag undrar hur vi ska stärka mobiliteten. Hur ska vi stärka den fria rörligheten i Norden? Hur ska vi stärka konnektiviteten mellan medborgarna för att kunna arbeta, plugga och så vidare om vi bara lever i våra nationella stuprör och inte skapar en starkare nordisk dimension i frågorna?

Vilka andra åtgärder avser ni socialdemokrater att vidta om man i dag inte är beredd att backa upp utan i stället sviker den eniga linjen? Ska vi förstå det som att man har släppt den position man har haft i Nordiska rådet och att det nu är en ny linje som gäller? Jag hoppas att Diana Laitinen Carlsson har svar som får ekvationen att gå ihop.

Anf. 114 DIANA LAITINEN CARLSSON (S) replik:

Fru talman! Det var absolut inte på något vis meningen att verka nedlåtande eller överglänsande gällande problemen i gränsregionerna. Jag vet att det har varit extremt svårt och fruktansvärt jobbigt för många individer.

Oppositionens roll är att lyfta fram alla brister. Från mitt håll vill jag naturligtvis också lyfta fram det som är positivt, det samarbete som faktiskt fungerar. Allt är inte raserat, vilket man ofta får uppfattningen av när man hör oppositionen tala. Därför är det viktigt att fokusera på de saker som faktiskt fungerar.

Jag förstår att det kanske upplevdes som provocerande, men det var inte min avsikt. Jag ber i så fall om ursäkt.

Du frågade om hur vi ska stärka mobiliseringen, Linda Modig. För mig är det en sak som gäller, nämligen dialog, dialog, dialog – och samarbete. Om inte alla är med på banan och vill ha ett transportministerråd har jag svårt att säga att man ska tvinga fram det. Om man hävdar att det informella samarbetet fungerar bra just nu – ja, då kanske det kan få göra det just nu. Däremot betyder det inte att arbetet inte pågår, utan det arbetas fortfarande med dessa delar.

Anf. 115 LINDA MODIG (C) replik:

Fru talman! Jag tackar Diana Laitinen Carlsson för svaret och ursakten.

Varför behöver vi ett ministerråd för transporter? Det handlar just om att stärka den nordiska dimensionen i transportplaneringen. I dag är vi fångar i våra nationella system.

Diana Laitinen Carlsson lyfte i sitt huvudanförande fram Nordefco som ett utmärkt exempel på nordiskt samarbete. Tänk om vi kunde ha ett sådant också för krisberedskap.

Precis som Kjell-Arne Ottosson påpekade är ju bristen med ett tillfälligt informellt samarbete att det blir otroligt sårbart och personberoende. Om vi menar allvar med de många projekt som finns med konkret gränsöverskridande infrastrukturplanering kan det absolut inte skada, snarare tvärtom främja, att det finns ett formaliserat samarbete kring infrastrukturfrågorna. Så viktiga är de. Om vi går till undersökningar om nordbornas inställning till det nordiska samarbetet vet vi att det handlar om de vardagsnära frågorna, möjligheten att röra sig över gränserna, jobba och plugga. Det förutsätter transporter som löper sömlöst mellan våra länder. Det är därför den nordiska dimensionen i transportplaneringen är så viktig.

Jag ser det inte som att vi försöker tvinga på någon ett råd, utan vi försöker med våra argument övertyga de två blockerande länderna Sverige och Finland att se förtjänsterna och möjligheterna. Man gör det när det gäller digitaliseringen, men som vi alla vet är transportslagen betydligt bredare än bara digitalisering. Vi måste få med järnvägarna, vägprojekten och så vidare. Det är därför rådet är så viktigt, och det är därför jag vill uppmana Diana Laitinen Carlsson att redovisa vad den socialdemokratiska reträtten står för. Ser ni andra vägar eller åtgärder som ni är beredda att

vidta för att övertyga Eneroth, eller har ni backat och anser att de inte längre behövs?

Prot. 2020/21:132

2 juni

Nordiskt samarbete

Anf. 116 DIANA LAITINEN CARLSSON (S) replik:

Fru talman! Det är tydligt att frågorna är något som ledamoten Linda Modig brinner för.

Det är bra att Nordiska rådet driver frågan om transportministerråd. Det är bra om man kan påverka så att ett enligt ministerråd vill inrätta ett transportministerråd. I nuläget är det inte så att vi trycker på från utskottets sida, men det är bra att Nordiska rådet driver frågan.

Anf. 117 ARON EMILSSON (SD) replik:

Fru talman! När jag lyssnade på Diana Laitinen Carlssons anförande fastnade jag vid att man hör att retorik och politik minst sagt verkar gå i otakt. Låt mig ta fasta på ett uttalande om att gränshindren löstes hyggligt till slut. Men varför uppstod de från början? Det är ofta där vi aldrig går längre än till tanken i problemet vi har framför oss, nämligen att vi mellan våra länder och regioner behöver koordinera, samordna och skanna hur lagstiftning, förändringar av regelverk, myndighetsdirektiv och annat riskerar att slå i förhållande till våra nordiska grannländer, gränspendlare och dem som rör sig över gränserna.

Under många år har det i retoriken från Socialdemokraternas sida hörts att mer måste göras för att lösa problemen med gränshinder proaktivt. Men i realpolitiken utgår man alltid från modellen att lösa problemen med gränshinder retroaktivt genom Gränshinderrådet och andra mekanismer.

Varför säger man konsekvent nej, Diana Laitinen Carlsson, till exempelvis Sverigedemokraternas förslag om att inrätta lagråd, skanna nordisk lagstiftning proaktivt, titta på konsekvensanalyser av hur det riskerar att påverka våra grannländer och grannfolk och så vidare? Det görs årligen i detta betänkande. Vad vill man i så fall i stället? Det talas tydligt om att synkronisera regelverk. Vad betyder det för oss i dag?

Anf. 118 DIANA LAITINEN CARLSSON (S) replik:

Fru talman! Jag har varit riksdagsledamot i utrikesutskottet sedan oktober 2020, så jag kan inte svara på vilket förslag som Aron Emilsson hänvisar till som återkommer kontinuerligt. Där får jag bli svaret skyldig i dag.

Pandemin kom som en fullständig överraskning för hela världen. Det är först nu med pandemin under 2020 som problemen har uppstått – särskilt i den omfattning de har uppstått. Alla blev tagna på sängen i alla länder. Det har varit tydligt att våra regelverk inte ser likadana ut.

Fru talman! Jag vet att det från svensk sida har arbetats intensivt med att försöka lösa problemen med hindren på allra bästa sätt.

Anf. 119 ARON EMILSSON (SD) replik:

Fru talman! Det är just det huvudsakliga problemet, vilket Diana Laitinen Carlsson själv pekar på, nämligen att man blev tagen på sängen.

Detta visar på att de senaste stora kraftfulla politiska initiativen och reformerna för att verkligen integrera de nordiska länderna med varandra restes under 1950-talet genom passunionen och den gemensamma arbetsmarknaden.

Jag antar ändå att Diana Laitinen Carlsson företräder Socialdemokraterna i utskottet. Då måste hon ha berett det här betänkandet och ha en uppfattning om vad det är man vill i stället när man i skarpt läge, under utskottsbehandlingen, avslår åtminstone 24 åtgärdsförslag som syftar till att på ett mer robust, effektivt och reellt sätt förstärka och fördjupa det nordiska samarbetet. När man avslår alla reservationer blir man ju svaret skyldig vad man vill i stället.

Man hänvisar till att de nordiska länderna blev tagna på sängen och säger nej till förslag om att samordna mycket av det som socialdemokratin annars brukar höja rösten för. Jag tänker på förslag vi har på bordet i dag, till exempel om att samverka närmare och djupare med de baltiska staterna om cyberförsvar för att motverka desinformation och krigföring mot demokratin, så att säga. Man säger nej till förslag om att samordna miljöstandarder för fiskerinäringen och hållbar miljöpolitik i Östersjön som vi lägger fram.

Min enkla fråga är ändå, även om man behöver fördjupa sig i de förslagen, vad som är Socialdemokraternas svar på samma typ av problem och utmaningar som man själv lyfter fram i debatten.

Anf. 120 DIANA LAITINEN CARLSSON (S) replik:

Fru talman! Vi har ju i Sverige och Norden varit förskonade från krig och katastrofer under väldigt lång tid. Vi har byggt ett robust samarbete under väldigt många år.

Mycket i förslagen som ledamoten nämner här är sådant som det redan pågår arbete med.

Utredningen som initierats av ministerrådet innebär också att man kommer att arbeta bredare och djupare och förstärka samarbetet på ett mycket bättre sätt. Eller mycket bättre – jag tycker att vi har ett bra samarbete, men det har som sagt fått sig en törn. Det ska fördjupas, och man ska gemensamt titta på hur man ska kunna lösa problematiken inför framtiden.

Anf. 121 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Fru talman! Precis som föregående replikör reagerade jag på Diana Laitinen Carlssons anförande, där det lät som att samarbetet har fungerat hjälpligt. Jag noterar att hon sedan modererade det något.

Man blir utestängd från jobb, lockoutad. Man får ingen lön eller ersättning och måste leva i ekonomisk osäkerhet under lång tid.

Man får inte träffa släkt och vänner. Man får inte möta sina egna barn.

Man blir mobbad på jobbet för att man är svensk, tvingas bära orange väst på jobbet för att markera att man är svensk, får inte äta ihop med sina kollegor för att man är svensk.

Man får ta långa omvägar till jobbet eftersom många gränspassager är stängda.

En svensk familj som måste köra via Norge i några hundra meter för att komma till sitt hem i Sverige har fått åtta mil till postlåda och soptunna.

Polis och militär står längs gränsen och agerar dessutom väldigt godtyckligt. Men vi noterar att då fanns det resurser även till landsbygden.

Människor som åker på jobb får frågan slängd i ansiktet: Är det ingen norrman som kan ta ditt jobb så att vi slipper släppa dig över gränsen?

Senast i dag hade jag ett samtal med en man vars svärfar ligger för döden. Hans fru, dotter till den som ligger för döden, får inte komma över.

Människor övervakas. Det norska kontrollcentret ringer på väldigt märkliga tider för att kolla att de verkligen sköter sig på sin fritid.

Listan skulle kunna göras ännu längre, fru talman. Hur kan ledamoten låta så nöjd och säga att samarbetet har fungerat hjälpligt?

Anf. 122 DIANA LAITINEN CARLSSON (S) replik:

Fru talman! Nöjd är jag inte, vill jag vara tydlig med till ledamoten Ottosson. Men som jag sa upplever jag att det är min uppgift att lyfta fram också det positiva. Att bara lyfta fram det som är negativt är inte rättvisande, för det har förekommit mycket samarbete över gränserna som faktiskt har fungerat.

Men det som har utspelat sig i gränsregionerna är inte acceptabelt. Det är förskräckliga situationer som har förekommit, det är jag fullt medveten om, och jag tycker att det har fått väldigt mycket fokus. Det är tydligt att det är en problematik som måste lösas.

Många gränshinderproblem har också till stor del lösts. Jag ändrade faktiskt till "hyggligt" i mitt anförande just eftersom ledamoten Ottosson berättade om de problem som kvarstår. Jag hade fått uppfattningen att de flesta av problemen för arbetspendlarna var lösta. Det är i så fall en miss av mig.

När det gäller den situation som har funnits är det klart att jag kanske inte heller skulle ha rest in i ett land under tiden när det var som värst. Stämningen har varit hätsk, och det är oacceptabelt. Samarbetet har fungerat väl på ministernivå, det vet jag, men det som har uppstått bland befolkningen och hos arbetsgivare är inte acceptabelt.

Anf. 123 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Fru talman! Det är glädjande att ledamoten Laitinen Carlsson säger att det inte är acceptabelt.

Ledamoten talar om att inte åka in i ett annat land. För oss som bor där är det inte ett annat land. För oss som bor där finns inte gränsen – eller snarare fanns inte gränsen fram till mars 2020. Då kom gränsen, och den kom med besked.

Ledamoten säger att det har varit väldigt mycket fokus på de här frågorna. Ja, det har det varit, i stora delar, och som jag nämnde i mitt anförande har statsrådet Anna Hallberg verkligen jobbat med detta. Men ledamotens egen statsminister och ledamotens egen utrikesminister har i de här frågorna glittrat med sin frånvaro.

Som jag nämnde i den särskilda debatten vi hade om Norden: Vi har en Nordenminister, som har gjort ett bra jobb. Men en Nordenminister står inte så högt i hierarkin. Det är statsministern och utrikesministern som måste in på banan. Varför har de glittrat med sin frånvaro i dessa frågor? Varför var man tvungen att dra ut Stefan Löfven för att han skulle agera i frågan om arbetspendlare som inte fick komma över gränsen, som inte ens fick lön eller ersättning?

Ja, det har varit fokus. Men det har inte varit fokus från Sveriges översta ledning i form av statsminister och utrikesminister. Varför har det inte varit det?

Anf. 124 DIANA LAITINEN CARLSSON (S) replik:

Fru talman! Det kanske inte är min uppgift att svara på det, men vi har ju den ordningen att statsministern har delegerat ansvaret för utrikesfrågorna till utrikesminister Ann Linde och ansvaret för det nordiska samarbetet till ministern med ansvar för nordiska frågor Anna Hallberg. Därmed är det Anna Hallberg som har ansvaret för dessa frågor.

Anf. 125 FREDRIK MALM (L):

Fru talman! Det har varit ganska starka anföranden i den här debatten, med beskrivningar av de väldigt stora svårigheter och vedermödor som inte minst invånarna längs gränsen mellan Sverige och Norge och uppe i Tornedalen, vid gränsen mot Finland, upplever.

Dessa debatter om Sveriges roll i Nordiska rådet förs ju varje år och brukar stundtals vara ganska sömniga historier, om jag får uttrycka det så – jag hoppas att ingen tar det personligt. Vi befinner oss dock nu i ett helt unikt läge, där vi inte har varit tidigare, i och med covidpandemin.

Samarbetet i Norden, som vi är så stolta över, är ett av de äldsta regionala samarbetena i världen och även ett av de starkaste. Det har verkligen varit fokuserat på att underlätta människors vardagsliv, och ofta har väldigt jordnära och konkreta frågor lösts i dialog på ett väldigt bra sätt.

Vi har under det senaste året sett att detta knakar betänkligt nu. I alla anföranden i denna debatt har talaren pekat på detta, och det finns också skrivningar i utskottets betänkande om att det nordiska samarbetet har fått sig en ordentlig törn. För det ska man egentligen inte lasta de parlamentariker i de olika nordiska länderna som själva engagerar sig i nordiska frågor, utan det här är en följd av att de nordiska länderna valde olika vägar för att hantera pandemin.

Jag tycker att detta gör att det är viktigt att vi i Sverige har en viss ödmjukhet inför det faktum att det inte är orimligt att ett land som Norge, Danmark eller Finland inför restriktioner som kan drabba våra invånare om de väljer en annan väg för att stoppa smittspridningen i sitt land. Det är en följd av att de valt en annan väg än vad Sverige har gjort. Detta har dock inneburit mycket stora problem med reserestriktioner för att hindra smittspridningen, stängda gränser, karantänsbestämmelser och så vidare.

Ovanpå allting har vi givetvis dödstaten. I Sverige är det just nu 14 451 personer som har mist livet i pandemin, vilket givetvis är en fruktansvärt hög siffra. Detta har inneburit en enorm belastning på sjukvården i alla de nordiska länderna, men särskilt här, med tanke på att vi har haft så höga smittal. Det tränger också undan vanlig sjukvård och andra insatser som behöver göras, vilket kan försämra hälsan för andra.

Våldet mot kvinnor har ökat under pandemin eftersom många har varit mer i hemmet, där våld mot kvinnor ofta utförs.

Besöksnäringarna, turismen, gränshandeln och så vidare – listan kan göras väldigt lång.

Tilliten mellan de nordiska länderna har verkligen fått sig en törn, och det finns en stor risk att detta kan påverka samarbetet också på sikt. Samtidigt har vi otroligt mycket gemensamt i Norden, fru talman.

Vi kommer mödosamt att ta oss ur pandemin. Fler och fler blir vaccinerade. Jag själv har tyvärr inte fått bli det – det gäller dem i Stockholm som är födda 1976 eller tidigare. Jag råkar vara född ett år för sent; jag får vänta lite till. Många har dock blivit vaccinerade, och alldeles snart kom-

mer jag att få krama min egen mor igen för första gången på nästan ett och ett halvt år.

Vi har mycket gemensamt i de nordiska länderna, exempelvis vår demokrati, vår parlamentarism, gemensam kultur och gemensamma traditioner. Detta är någonting som vi måste bygga vidare på. Norden är ju sammantaget Sveriges överlägset största exportmarknad. Man fördjupar nu detta samarbete på olika sätt, vilket förstås är väldigt viktigt för en ökad integration och så vidare. När vi tar oss ur denna pandemi kommer Norden ändå att pö om pö kunna återta förlorad mark i det här samarbetet.

Fru talman! Jag skulle vilja nämna ett ämne till som jag tycker är väldigt viktigt i detta. Det gäller Ryssland och Belarus. Detta är ett problemkomplex öster om oss som jag skulle säga påverkar Sverige och Finland i högre grad än det påverkar Norge, Danmark och Island. De andra är medlemmar i Nato, vilket Sverige och Finland inte är. Rent geografiskt ligger Sverige och Finland närmare Ryssland, på olika sätt. Historiskt har Sverige också blickat mycket österut, medan Norge och Danmark har blickat mer västerut.

Nu i dagarna är det väl nästan 300 år sedan freden i Nystad, då det stora nordiska kriget tog slut och Sverige slutligen förlorade ställningen som stormakt i Östersjöregionen.

Utvecklingen i Ryssland och Belarus är väldigt problematisk. Den innebär stora utmaningar för oss. Det tar bara en eller en och en halv timme med flyg från Stockholm till Minsk. Vi ser bygget av ett kärnkraftverk i Astravjets i Belarus, nära gränsen till Litauen. Vi har problematiken med Nord Stream 2. Vi har också, inte minst, det faktum att Vladimir Putin och Ryssland försöker att möblera om kartan i Europa på olika sätt.

Detta utmanar givetvis säkerhetsdynamiken i Östersjöregionen, och i förlängningen kommer det att kräva ett fördjupat samarbete i Norden. Det handlar inte bara det som nu sker, där man kan poola en del resurser och skära en del kostnader genom samordning, utan vi kommer att behöva en starkare nordisk röst inom Europeiska unionen. Vi måste också, framför allt, se till att fördjupa samarbetet och solidariteten med och stödet till de tre baltstaterna Estland, Lettland och Litauen.

Jag hade för några år sedan förmånen att få besöka Natos strategiska kommunikationscentral i Riga, Nato Stratcom, och se hur man arbetar där. Jag tror att det är väldigt nyttigt för svenska politiker att besöka Riga, Tallinn, Vilnius och andra städer i baltländerna och att lyssna på deras beskrivningar av deras relation med Ryssland och det hot som Ryssland i dag utgör mot dem.

Nordiska rådet, och även de nordiska ministrarna och de nordiska länderna, kommer framöver att behöva samarbeta djupare, både för att möta olika processer inom EU-samarbetet och för att vi i den femstatskonstellation som Norden är ska bjuda in de baltiska länderna så att det blir fem plus tre i fler format framöver. Inte minst måste man i detta sammanhang, fru talman, hitta former för att kanalisera mer stöd till alla dem som kämpar för demokrati i Ryssland och i Belarus.

Anf. 126 Statsrådet ANNA HALLBERG (S):

Fru talman! Under det senaste året har ju det nordiska samarbetet och situationen i våra gränsregioner verkligen stått högt på vår gemensamma dagordning. Det hölls nyligen en särskild debatt här i kammaren. Jag har

besvarat många riksdagsfrågor och haft flera möten med utrikesutskottet och den svenska delegationen till Nordiska rådet.

Vad som också har varit otroligt viktigt, som vi hört här tidigare i dag, är de många samtalen med medborgare, företag, representanter längs våra gränser och mina samarbetsministerkollegor. Jag har också deltagit i samtal om läget i gränsregionerna som den svenska delegationen har bjudit in till.

Jag vill verkligen tacka riksdagens ledamöter för en god dialog och den svenska delegationen till Nordiska rådet för ett stort engagemang och en mycket god dialog i dessa frågor.

Jag ser naturligtvis fram emot att nu ta mig an det fortsatta arbetet för att nå den här visionen och att fortsätta det goda samarbetet med såväl riksdagen som Nordiska rådet.

Jag är i dag här för att tala om det nordiska samarbetet med utgångspunkt i den skrivelse som regeringen lämnade till riksdagen i mitten av mars. Skrivelsen redogör för verksamheten under 2020, vilket sannerligen var ett år som präglades av pandemin.

Jag vill dock passa på att i dag blicka framåt och tala om hur vi, med lärdomar från det här året, den här pandemin och den här krisen i bagaget, kan stärka det nordiska samarbetet och hur vi ska kunna förverkliga statsministrarnas vision att bli världens mest hållbara integrerade region.

Fru talman! Det nordiska samarbetet är unikt. Vi har ett av de äldsta och mest omfattande regionala samarbetena i världen. Det vilar på en solid grund av vår gemensamma historia, vårt kulturarv, den geografiska närheten, språkförståelsen, starka ekonomiska band och, naturligtvis, starka folkliga och familjära band.

Vårt samarbete bygger på gemensamma värderingar. Vi sätter högt värde på en stark gemensam välfärd. Vi har en företagsamhet som har gjort oss framgångsrika och satt Norden på kartan. Vi ser på Norden som en av världens mest sammanvävda regioner, och våra medborgare är vana vid att kunna leva och röra sig över gränserna.

I år firar Nordiska ministerrådet 50 år. Nästa år firar den nordiska passunionen 70 år. Vi har haft öppna gränser, fri rörlighet och en integrerad arbetsmarknad. Det har naturligtvis bidragit till att stärka banden mellan våra länder under så lång tid.

Men sedan ett år tillbaka befinner vi oss i en helt extraordinär situation. Våra samhällen och vårt samarbete har satts på otroligt svåra prov på ett sätt som vi inte har upplevt på lång tid. Kanske är det så att vi tog det nordiska samarbetet lite för mycket för givet. Medborgare vittnar om att tilliten till samarbetet har skadats, och visionen om att vara världens mest integrerade region känns väldigt långt borta. Familjer har splittrats, och tryggheten för företag och för arbetstagare har ryckts undan. Vi har ett stort arbete framför oss nu med att bygga upp tilliten på nytt.

Fru talman! Sedan pandemins start har vi från regeringens sida agerat kraftfullt och konstruktivt för att lösa ut de problem som har uppstått och för att flexibla lösningar ska finnas på plats. Vi har föreslagit en rad kanske lite ovanliga men flexibla åtgärder för att gränserna ska vara så öppna som möjligt. Vi har ständigt argumenterat för pragmatiska lokala och regionala lösningar och pekat på att restriktioner måste ta hänsyn till förutsättningarna just i gränsregionerna.

Dialogen mellan de nordiska regeringarna har varit intensiv. Många säger att den har varit god. Den har kanske tjänat oss väl. Men den har inte varit tillräcklig, för våra medborgare har drabbats hårt.

Vad som har skett från regeringens sida är att den svenska socialministern regelbundet har träffat sina kollegor för att utbyta erfarenheter om till exempel vacciner, där vi också har ett samarbete. Transportminister Eneroth har fört en dialog med nordiska kollegor om problem i Göteborgs hamn och i flyg- och färjeförbindelserna som man har kunnat lösa.

Statsministern har varit mycket engagerad i det nordiska samarbetet, och jag har haft flera möten, också tillsammans med statsministern, med medborgare, företag och gränskommuner. Statsministern, arbetsmarknadsminister Nordmark och jag har alla talat med våra norska motparter om villkoren för dag- och veckopendlare till Norge. De här gemensamma ansträngningarna ledde till ett undantag för dagpendlare. Kompensation kom på plats för dag- och veckopendlare. Det är bra, men frågan är inte löst eftersom frågan för veckopendlare fortfarande inte är löst, som vi också har hört här i dag. Ingen ska naturligtvis behöva riskera sin ekonomi när man hindras från att ta sig till sitt jobb.

Gränshinderrådet och de gränsregionala informationstjänsterna har haft en nyckelroll under det här året. De har arbetat intensivt med att undanröja gränshinder, och många har kunnat lösas ut. Men arbete pågår nu intensivt för att också kunna lösa många återstående.

Vi ska komma ihåg att regeringen under de senaste åren har lyckats undanröja ett femtiotal hinder, inte minst med hjälp av Gränshinderrådet, som har pekat på dessa så att vi har kunnat ta arbetet vidare. Genom konstruktivt samarbete har vi lyckats upprätthålla den mest nödvändiga arbetspendlingen vad gäller dagpendlare och det som gäller kompensation från det norska perspektivet.

Men detta är huvuddelen av arbetspendlingen. En stor och viktig del återstår också, så vi nöjer oss inte här och nu. Regeringen kommer att fortsätta att verka för att undanröja alla gränshinder som finns kvar i samarbete med våra grannländer.

Efter en lång och svår tid kan vi nu ändå se att det kan tänkas att vi skulle kunna gå mot ljusare tider. Det beror på att allt fler nu vaccineras. De nordiska länderna börjar successivt lätta på sina restriktioner. Självklart är det glädjande för mig som Nordenminister att vi från svensk sida från och med den 31 maj inte längre har några inreserestriktioner från våra nordiska grannländer. Det är ett besked som vi vet har varit mycket efterlängtat av många medborgare men också av många företag längs våra gränser.

Regeringen fortsätter därmed att gå före, och vi vill prioritera Norden. Det är viktigt inte bara för våra företag och medborgare utan också för det nordiska samarbetet i stort, som naturligtvis bygger på den fria rörligheten.

Fru talman! Vi måste dra lärdom av krisen. Vi måste stärka det nordiska samarbetet, och vi måste återuppbygga tilliten, inte minst i våra gränsregioner.

Som ni vet har jag som Nordenminister verkligen försökt verka för att hitta en bättre samverkan vad gäller våra gränser. Det handlar om att vi måste ha en bättre dialog och samordning inför alla beslut som över huvud taget rör våra gränser. Vi måste arbeta aktivt för att förutse och minimera negativa konsekvenser om nu gränsrestriktioner måste införas, just för att

vi måste förebygga att våra företag och medborgare som bor, verkar och lever vid och på våra gränser kommer i kläm. Det får inte ske en gång till.

Av denna ambition, detta arbete och detta påpekande från den svenska regeringens sida och från min sida som svensk Nordenminister ser vi också ett resultat: På det senaste samarbetsministermötet tog vi viktiga steg i rätt riktning när vi ministrar kom överens om att tillsätta en extern utredning.

Den här utredningen ska både kartlägga det nordiska samarbetet under pandemin och presentera framåtblickande rekommendationer på kort sikt men också på lång sikt. Det handlar också om hur vi kan dra lärdomar av krisen. Hur kan vi stärka samverkan utifrån den krismedvetenhet vi nu har skapat oss? Hur ska vi värna den nordiska integrationen? Utredningen kommer att presenteras i november i år.

Det här är ett väldigt viktigt besked. Det var ingen självklarhet att ens kunna enas om att fatta ett beslut om en utredning. Nu har alla länder ställt sig bakom detta, och det är ett viktigt besked till många som faktiskt har tappat tilltron till det nordiska samarbetet under det senaste året.

Min förhoppning och förväntan är att utredarens rekommendationer verkligen blir ett konkret verktyg i arbetet framåt. Det här är viktigt. Vi ska ta tillfället i akt att dra lärdomar av krisen, och vi måste rusta oss starkare. För nya kriser kommer, och då måste vi stå bättre samordnade.

Fru talman! Det nordiska samarbetet fortlöper steg för steg. Låt mig ändå lyfta fram några exempel. Vi har krisberedskap och försörjningstrygghet, som prioriteras högt av det finska ordförandeskapet i Nordiska ministerrådet. Det står nu också högt på dagordningen i många nordiska samarbetsforum. Som ett led i arbetet ska det under det kommande året genomföras en bred kartläggning över hur det nordiska samarbetet om krisberedskap och försörjningstrygghet kan stärkas.

På infrastruktursidan pågår diskussioner om flera möjliga framtidsprojekt som skulle ha stor betydelse för integrationen i Norden. Det är i huvudsak bilaterala diskussioner, till exempel mellan Norge och Sverige. Där är vi överens om att tillsammans studera möjligheterna att få en snabbtågsförbindelse mellan Oslo och Stockholm.

Med Danmark förs en god dialog om förbindelserna över Öresund och hur vi kan stärka dessa. Det handlar om framtida möjligheter att öka person- och godstrafiken, inte minst när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar 2029.

Det nordiska kultursamarbetet står fortfarande starkt. Kulturen spelar en avgörande roll för att nå visionen att bli världens mest hållbara integrerade region. Kulturen binder oss samman. Därför har ministerrådet för kultur även efter omfördelningen i Nordiska ministerrådets budget fortfarande en av de största budgetramarna.

När världen nu startar upp vill vi se ökade investeringar inom exempelvis hållbarhet. Det finns enorma möjligheter för de nordiska länderna. Med våra företag som är världsledande inom hållbarhet kan, bör och ska vi spela en avgörande roll framöver.

Fru talman! Den mellanmännsliga tilliten är det nordiska samarbetets grundsten. Tillit handlar om att känna förtroende. Det handlar om att känna förtröstan, men det handlar också om förutsägbarhet och trygghet. Just nu är situationen att alla dessa grundläggande värderingar för tillit har utmanats. Goda och tillitsfulla mellanmännsliga relationer är nu helt avgörande för att reparera det nordiska samarbetet. Här har regeringen ett stort ansvar,

och jag har ett stort ansvar som nordisk samarbetsminister i Sveriges regering.

Men vi kan inte göra allt i regeringen. Vi kan sätta upp spelregler och förutsättningar, men byggandet av den mellanmännsliga tilliten är något som sker dagligen och inte bara i möten mellan ministrar. Vi har alla ett ansvar – medborgare, företag, civilsamhälle och riksdagsledamöter.

Framtiden för Norden är naturligtvis inte huggen i sten. Den ligger i våra händer. Från regeringens sida har vi mycket höga ambitioner för det nordiska samarbetet. Vi ska nu dra lärdomar av pandemin. Vi ska bygga upp tilliten, och vi ska framåt. Tillsammans ska vi utveckla och stärka det nordiska samarbetet.

Anf. 127 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Fru talman! I sitt anförande tackar statsrådet Hallberg för god dialog. Jag får väl tacka tillbaka, för som jag sa i mitt anförande upplever jag att Anna Hallberg är på banan och faktiskt lyssnar och vill få till en ändring.

I mitt anförande nämnde jag två av alla de personer jag har träffat: Stefan som inte har varit hemma sedan annandag jul och Tomas som jobbar på Gardemoens flygplats och väldigt gärna vill träffa sina barn. Men om Tomas åker hem och träffar sina barn får han inte komma tillbaka till jobbet, så i valet mellan att träffa sina barn och sätta mat på bordet till barnen väljer han att sätta mat på bordet.

Precis som Diana Laitinen Carlsson sa är det nog många som tror att situationen för våra arbetspendlare är löst, men för våra veckopendlare och egenföretagare är den ännu inte löst. Trots att veckopendlarna befinner sig längre tid i Norge än i Sverige är de tydligen farligare än de som arbetspendlar. De måste ju vara det, annars skulle inte reglerna vara sådana.

Statsrådet sa: Vi nöjer oss inte. Det är bra, men då frågar jag: Vad händer konkret? Vad gör statsrådet Hallberg och regeringen för att lösa situationen för våra veckopendlare och egenföretagare så att de kan få en draglig situation och både åka på jobb och åka hem?

Anf. 128 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Det här är ju en mycket otillfredsställande situation, och regeringen fortsätter att ha en konstant dialog med norska företrädare för att hitta lösningar för veckopendlare och egenföretagare.

Situationen är givetvis inte godtagbar, och vi jobbar i många olika kanaler – på regeringsnivå, ambassadnivå och tjänstepersonsnivå – för att försöka ha så hög angelägenhetsgrad i dialogen med Norge att situationen kan lösas. Vi är inte nöjda, men det är Norge som har beslutet.

Vi har hela tiden framhållit till Norge att det måste finnas möjlighet till flexibla lösningar. Det är viktigt att man tänker om och nytt och att det inte finns en låsning i svart eller vitt när det gäller vad som är möjligt eller inte.

Svaret på Kjell-Arne Ottossons fråga om vad den svenska regeringen gör är att vi hela tiden försöker hitta nya lösningar. Det kan handla om vaccination, att öppna för vissa gränsregioner som har låg smittspridning, att nå en överenskommelse med arbetsgivare om testning och så vidare.

Dessa förslag har ännu inte fullt ut vunnit gehör i Norge, och det beklagar jag. Men vi fortsätter att jobba på det, och vi ger oss inte.

Anf. 129 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik:

Fru talman! Jag tackar statsrådet Hallberg för svaret.

Som jag nämnde noterar vi även problem med vaccinationer. Veckopendlare eller egenföretagare kan alltså inte åka hem för att vaccinera sig trots att vi bekämpar en pandemi. Jag har fått information från statsrådets medarbetare att det även här jobbas i flera kanaler, men jag skulle vilja att statsrådet konkretiserar vad detta innebär.

Hur upplevs dialogen i dessa frågor? Statsrådet sa att det jobbas i flera kanaler på minister-, ambassad- och tjänstepersonsnivå, men ser statsrådet att det finns möjlighet att växla upp ytterligare? Veckopendlarna och egenföretagarna börjar nämligen ledsna ordentligt, av flera skäl. Det frestar på att inte få träffa sina nära och kära, och det frestar på att inte ha sin vanliga inkomst. Den ersättning man sedan i april kan få är ju lägre än den vanliga lönen, och vissa har inte ens börjat få den.

Ser ministern att ni kan växla upp ytterligare i kontakten?

Anf. 130 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Vi ska växla upp ytterligare i kontakterna, för vi är inte nöjda och inte framme än. Vi ska göra allt vi kan för att lösa detta för de drabbade familjerna, företagen och arbetstagarna.

Jag tackar Kjell-Arne Ottosson för att han har uppmärksammat oss på vaccinationsfrågan, och nu driver vi den. Vaccinationer måste ju kunna ske oavsett vilket nordiskt land man befinner sig i. Vi visste detta från början, men det har aktualiserats ytterligare i och med veckopendlarnas problematik.

Hur upplevs dialogen? Jag vill inte spekulera eftersom det är Norges beslut. Det är viktigt att komma ihåg att varje land fattar beslut om sina gränsrestriktioner, och jag vill inte spekulera i om och när Norge kommer att förändra sina restriktioner. Men med vaccinationer och vaccinationspass, som åtminstone Sverige ska kunna på plats från den 1 juli, borde det självklart bli nya öppningar.

Det är alltså relativt kort tid kvar, men den kan kännas lång för familjer som inte har träffats på länge. Därför nöjer vi oss inte med att vänta till juli eller augusti, utan vi ligger på hela tiden. Jag hoppas verkligen att vi får gehör, men jag kan inte spekulera i vilken framgång vi kommer att ha.

Anf. 131 HANS WALLMARK (M) replik:

Fru talman! Det kommer inte som en överraskning för statsrådet Anna Hallberg att den svenska delegationen till Nordiska rådet har arrangerat två seminarier med personer från olika delar av landet som har vittnat om sina villkor. Statsrådet har ju deltagit i båda och lyssnat på allt detta.

Vi har också hört en provkarta här i dag. Linda Modig har berättat från Norrbotten, och min kollega Mattias Karlsson har gett liknande versioner. Kjell-Arne Ottosson har berättat från Värmland och Bohuslän, och Pål Jonson och Ann-Sofie Alm har vittnat i andra sammanhang. Själv brukar jag ta upp hur det ser ut i Sydsverige och Skåne.

Det är starka berättelser, och ofta kommer människor i kläm på ett otäckt och otrevligt sätt. Här har Anna Hallberg verkligen varit en lyssnande minister.

Förhoppningsvis kan vi se en framtid bortom pandemin nu när vaccinationerna börjar verka. Hur ska vi då öppna upp samhället? Jag tycker att man kan efterlysa denna typ av idé nationellt. Men det är inte det jag efterfrågar från statsrådet Anna Hallberg utan hur vi ska försöka manifesteras helandet av det som har gått sönder, inte minst i gränsregionerna. Jag kan tänka mig att man kan göra olika saker i Norrbotten respektive i Värmland och Bohuslän respektive i Sydsverige.

Jag tror att det är viktigt att man bekräftar nordborna i gränsbygderna och säger: Vi förstår er. Det har gått sönder, det har gjort ont och det har blivit fel. Men nu vill vi markera att det finns en annan framtid.

Det kan handla om infrastrukturprojekt eller annat som konkret symboliserar att det finns en ny morgondag.

Vad skulle statsrådet vilja medverka till?

Anf. 132 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Vi ser lite ljus i tunneln. I bästa fall är det inte bara ett tomtebloss utan ett ljus som kommer att växa sig starkare framöver. Men regeringarna måste också visa med ord och handling att vi förstår läget i våra gränsregioner, bekräftar det och åtgärdar det.

Så till Hans Wallmarks fråga. Tidigare nämnde jag vaccinationen. Vi nordiska samarbetsministrar kommer att träffas den 20–21 juni i Finland. Då står det högt på agendan – om det inte gör det ska jag se till att det gör det – att vi behöver ha en gemensam strategi, men inte bara det utan också en gemensam taktik för hur vi ska öppna upp Norden. Jag menar att vi taktiskt måste bestämma oss för hur vi nu ska möta våra gränsmedborgare, vi regeringar tillsammans.

Från regeringens sida har vi till exempel en nära dialog med Finland. Nästa vecka kommer jag att delta med min finländska samarbetskollega i Tornedalsrådets evenemang Arena Tornedalen. Att vi tillsammans deltar där är inte bara en symbolisk handling, utan det visar en vilja att vi är där och att vi verkar för en förändring.

Jag tror att det är väldigt viktigt att vi är ute tillsammans – ministrar, regeringar och parlamentariker – i landet. Vi måste, så fort det går, börja röra på oss ute i landet och visa att vi finns där, att vi ser problemen och att vi vill åtgärda dem. Det gäller att inte bara synas utan också ha en handlingsplan.

Utöver att vi har andra frågor på vår agenda den 20–21 juni måste vi lägga en karta tillsammans, vi nordiska samarbetsministrar. Och sedan får fackministrarna ta vid. Jag är glad, fru talman, över att Hans Wallmark väcker just frågan om hur vi öppnar upp tillsammans, för den är högt prioriterad.

Anf. 133 HANS WALLMARK (M) replik:

Fru talman! När Sverige stängde gränsen mot Danmark upptäckte man plötsligt att alla danskar som ska till och från Bornholm i huvudsak färdas över svenskt territorium via Ystad. Nu försökte man snabbt åtgärda det, men det blev en överraskning, inte för oss som bor i Skåne, men för resten av landet. Det är detta som är problemet med öppna och stängda gränser om vartannat. Det blir obegripligt för den enskilde individen att förstå vad som gäller.

Det var samma sak när danskarna plötsligt stängde gränsen mot Syd-sverige. Den som är en av Sveriges största inrikesflygplatser, nämligen Kastrup, blev då omöjlig att nå för skåningar och svenskar. Detta är bokstavligt talat ett hattfnattande som sliter sönder tilliten. Det är därför det är så viktigt att göra något konkret. Jag tror att det behövs personer ute i olika delar av landet och kanske inte så mycket vackra ord utan snarare konkreta handlingar, så att man verkligen förstår att det är på allvar.

Fru talman! Statsrådet berörde också Fehmarn Bält. Det tycker jag var viktigt och centralt. När vi nu pratar om Norden tror jag att det är klokt att vi gör det i större cirklar. Vi har vår nordiska femkärna, men till denna ska också de baltiska länderna adderas. Tyskland är också självklart, och därför tycker jag att det är bra med Fehmarn Bält. Men då gäller också att man måste fundera på det i ljuset av öppna och stängda gränser.

Nu kanske vi öppnar mot Danmark, men det är fortfarande ett visst kineseri gentemot till exempel Tyskland. Jag tror att man måste fundera igenom den typen av saker. Jag skulle kunna ge ett konkret exempel utifrån ett sydsvenskt perspektiv, och det är att uppmana finansministern att titta på det skatteavtal som finns mellan Sverige och Danmark. Det är en sådan konkret sak.

Fru talman! Låt oss nu, när saker väl kan börja gå tillbaka till det normala, få se färre fina ord och fler konkreta handlingar.

Anf. 134 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Hans Wallmark och jag är inte överens i alla frågor, men här är vi verkligen överens. Jag motsätter mig fina ord om de inte följs av konkreta handlingar. Det är inte ansvarsfullt, skulle jag till och med vilja säga.

Jag vill verkligen poängtera den omöjliga situation som har rått för våra gränsmedborgare om vad som gäller. Jag tror att det för oss alla har varit nästan omöjligt att följa med i de regelverk som gäller i Norden, inte bara de som gäller gränserna utan också andra regelverk. Hans Wallmark nämnde skatteregelverket, som möjligen bör ses över.

I flera länder finns en ambition att kunna sätta spaden i marken mellan Sverige och flera av våra nordiska grannländer när det gäller infrastrukturprojekt. Som jag nämnde tidigare håller vi nu på med vissa bilaterala projekt som jag tror att vi kommer att kunna gå vidare med i närtid och också förverkliga. Det låter åtminstone så på våra transportministrar.

Allt detta är otroligt viktigt, men det allra viktigaste är kanske att på kort sikt visa att vi menar allvar med detta, till exempel vaccinationspass, och att vi ska titta på det tillsammans i Norden och säga att det inte bara handlar om att norska medborgare ska kunna åka till Sverige och börja handla igen i vår gränshandel, att det är fantastiskt bra för den svenska gränshandeln och att de sedan ska få åka hem utan karantän. Det handlar också om att svenskar ska kunna komma in och vara dubbelt vaccinerade i Norge utan karantän och att man inte gör skillnad på folk och folk.

Detta är inte symbolhandlingar. Detta är handlingar på riktigt. Det är då man inte längre har de gula västarna, svenskeskam eller vad man nu diskuterar. Framför allt handlar det om att visa att nu vill vi varandra väl. Jag tror att vi ska börja i det lilla, inte med de riktigt stora infrastrukturprojekten. Vi ska börja i det lilla, och det lilla är kanske att nu, redan i

sommar, titta på hur vi kan öppna gränserna, med de fantastiska vaccinationsmöjligheter som vi nu har på plats.

Prot. 2020/21:132

2 juni

Nordiskt samarbete

Anf. 135 LINDA MODIG (C) replik:

Fru talman! Det gläder mig verkligen när statsrådet Anna Hallberg så tydligt deklarerar att vi måste stärka samarbetet och återskapa förtroendet och tilliten. Det är helt rätt ton att anslå.

Jag vill uppehålla mig vid Nordiska rådets kära favoritfråga, nämligen den om en fast konstellation för ett ministerråd för transporter. Jag skulle vilja höra statsrådet resonera kring detta. Statsrådet har själv erfarenhet av att sitta just i en permanent ministerrådskonstellation. Jag undrar om det inte har varit mer gynnsamt än obehövt. Är det inte så att utarbetade kanaler och format som man ständigt återkommer till är väldigt gynnsamma i ett läge när relationerna av olika skäl kan bli ansträngda eller frostiga? Jag tänker att det finns många fördelar med detta, och jag vill gärna höra statsrådets syn på det.

Jag vill också passa på att tacka statsrådet och den svenska regeringen för att de inreserestriktioner till Sverige som vi har haft nu är avskaffade. Det är otroligt betydelsefullt, inte minst för många finländska veckopendlare. Att varje vecka ha gjort covidtest har tyvärr lett till negativa hälsoeffekter. Detta är otroligt viktigt i Tornedalen. Låt oss nu hoppas att våra grannländer möter upp på samma sätt och avvecklar sina restriktioner.

Jag vill, fru talman, be statsrådet Anna Hallberg att kommentera och resonera kring värdet av en permanent ministerrådskonstellation.

Anf. 136 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Jag gör gärna det, Linda Modig.

Jag vill börja med att säga att jag verkligen delar synen att transportfrågorna – infrastrukturen och att bygga ihop Norden – är något av det viktigaste vi har. Vi har alla möjligheter nu att göra detta på ett klimatsmart sätt och att både reducera utsläppen och öka handeln och tillväxten i Norden. Jag ville bara börja där. Det finns en enighet mellan länderna vad gäller vikten av att fortsätta det samarbete och den samordning som finns på detta område.

Från svensk sida är det vår syn att det finns ett gott informellt samarbete. Linda Modig ställde frågan till mig om man skulle vilja formalisera detta. Jag har erfarenhet från ministerrådet när det gäller våra nordiska samarbetsministrar, och jag måste säga att ministerrådet i sig ibland är belastat av formaliteter. Det kan vara en stor utmaning att ha bilaterala förhandlingar och dialoger vid sidan av eller i ministerrådet. Om man har ett ministerråd är det väldigt många frågor som ska upp på bordet där.

När det gäller just transporter och infrastruktur finns det ett behov just nu av att få igång de bilaterala infrastrukturprojekten. Det är inte helt okomplicerat eller att bara inrätta en struktur och sedan säga att det är detta som kommer att lösa det hela. Jag säger inte att det är vad Linda Modig säger heller, men jag vill poängtera att det också är en utmaning i de formella strukturer som finns.

Allra sist ska jag säga att det inte innebär att det inte är bra att ha en struktur på lång sikt, för det blir mindre personberoende och mer strukturella former att hålla sig till, vilket kan underlätta.

Anf. 137 LINDA MODIG (C) replik:

Fru talman! Jag tackar statsrådet för svaret.

Jag tror absolut att det kan vara utmanande med formaliserade konstellationer. Jag vill ändå notera att många av de resultat som statsrådet Anna Hallberg pekade på i sitt huvudanförande hänförde sig just till den typen av ministerrådskonstellationer. Jag tror att vi alla kan vara överens om att det är en viktig pusselbit i att skapa kontakter, resultat och nordiska nyttor.

Just när det gäller transporter och att öka mobiliteten, öka rörligheten och öka konnektiviteten i Norden är det just ett sådant handfast och konkret samarbete som behövs för att göra nordisk nytta i våra medborgares vardag. Det är nämligen detta som det handlar om. Det är där som vi måste börja med att återskapa förtroendet och tilliten. Vi måste gå från ord till handling. Vi måste se till att dessa samarbeten kommer igång och att de verkligen ger nordiska nyttor. Jag tror att det kommer att vara helt avgörande efter denna kris, om vi inte ska tappa hela gränspendlingsen, att våra medborgare och gränspendlare upplever konkreta förbättringar och att det faktiskt går framåt. Annars tror jag att de skador som nu har uppstått tyvärr blir permanenta. Det är därför som jag tror att det är så viktigt att vi försöker hitta konkreta projekt där samarbetet kan ge nordiska nyttor för medborgarna.

Anf. 138 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Jag vill återkomma till att jag instämmer i att det finns ett behov av att långsiktigt säkra en långsiktig plan och att också ha en struktur för detta. Men med detta sagt kan vi också se att dessa pannordiska infrastrukturprojekt just nu inte ligger på bordet, där alla fem länder kommer att vara delaktiga.

Vad som framför allt är prioriterat nu är bilaterala projekt. Jag nämnde Stockholm–Oslo, till exempel. Vi har det också i Öresundsregionen. Vi har även den lite mer långväga förbindelsen ända nedifrån Tyskland, och vi skulle kanske kunna hitta en möjlighet att docka i detta från Tyskland och upp till Norge och så vidare.

Men detta är projekt som inte alltid berör alla länder. Det är därför som det också kan vara utmanande. Det är till och med utmanande att ha de bilaterala infrastrukturprojekten just nu och att få dem att bli verklighet.

Om man ska skapa ett transportministerråd tror jag att man i så fall måste säkerställa både och. Man måste se till att de bilaterala förhandlingarna och kontakterna inte hämmas av att man lägger alla frågor på ett ministerrådsbord. Jag tror, fru talman, att det är väldigt viktigt att man också fortsätter med de bilaterala projekten som vi nu faktiskt börjar se lite framåt drift i, som vi alla längtar efter så mycket och behöver så väl i det nordiska samarbetet.

Jag vet också att den svenska delegationen till Nordiska rådet har haft infrastrukturminister Tomas Eneroth som gäst vid ett delegationsmöte. Jag tror verkligen att delegationen fick en presentation av vad som är på gång på infrastrukturuområdet – mycket bättre än vad jag kan ge. Det är positivt att detta är på gång.

Låt oss då fortsätta att bejaka de bilaterala och viktiga projekten och förhandlingarna. Samtidigt får man på sikt ha diskussionen om man behöver bättre strukturer. Då tror jag inte att något land skulle stänga dörren för det på lång sikt. Men just nu är behovet uppenbarligen att framför allt få

igång de bilaterala projekten och infrastrukturförhandlingarna, som är så viktiga att få på plats.

Prot. 2020/21:132

2 juni

Nordiskt samarbete

Anf. 139 ARON EMILSSON (SD) replik:

Fru talman! Det är inte varje dag som jag säger detta, men jag vill även från min sida i rollen som gruppleddare för Sverigedemokraterna i den svenska delegationen till Nordiska rådet tacka statsrådet Anna Hallberg så här långt för kraft, mod och framåtanda i många av de nordiska samarbetsfrågorna som har varit under hård prövning under pandemins gång. Sedan hade jag, i likhet med mina övriga oppositionskolleger, ändå önskat att regeringen som helhet och framför allt statsministern varit mer synlig i hanteringen.

Jag skulle i detta replikskifte vilja uppehålla mig något vid den kulturella infrastrukturen. Vi talar om ministerråd för transport och infrastruktur. Om det är något som har engagerat många av oss det senaste året är det ministerrådets kraftfulla angrepp på den nordiska samarbetsbudgeten för kultur, utbildning och språkutbyte. Man har från ministerrådets sida gått till ganska hårt angrepp mot denna budgetpost och i konfrontation mot ett enhälligt nordiskt råd i frågan.

Jag hör statsrådet Hallberg här till exempel tala om hur viktig språkförståelsen, den sociala tilliten och kännedomen om varandra är. Samtidigt säger man från riksdagen, i betänkandet, nej till förslag som Sverigedemokraterna lägger fram om att utöka och prioritera insatser för språksamarbete och utbildningsinsatser. Delar av ministerråden säger också nej till avsnitten i kultur- och språkbudgeten, vilket civilsamhället har reagerat kraftigt mot. Vad vill man så att säga i stället sätta fram på bordet?

Anf. 140 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Jag tackar Aron Emilsson för att han lyfter fram frågan om kultursektorns budget. Den är fortsatt högt prioriterad. Jag vill inleda med att säga att ministerråden för kultur och utbildning bidrar med en väldigt viktig verksamhet. För att kunna förverkliga visionen är de helt avgörande. Därför har de fortsatt de största budgetramarna.

Med detta sagt innebär budgetramarna för 2021 konkreta steg framåt för att styra verksamheten mot den vision som antogs i slutet av 2019. Då måste också de strategiska prioriteringarna och handlingsplanerna som ministerrådet beslutar om följa med i fråga om dessa prioriteringar. Jag vill understryka att det verkligen inte innebär angrepp eller konfrontation mot kultursektorn eller mot kulturbudgeten, som Aron Emilsson uttryckte det. Kultursektorn har fortfarande en av de största budgetramarna därför att det är helt avgörande för att vi ska kunna gå mot denna vision och för att vi också ska kunna stärka den nordiska identiteten, inte bara hos oss själva utan också ute i världen. Det är otroligt viktigt för nordisk tillväxt och för nordisk konkurrenskraft att vi lever upp till det nordiska varumärket och den nordiska identiteten.

Men när man antar en ny vision innebär det trots allt att man gör en omfördelning av budgeten. Vi har tre strategiska prioriteringar när det gäller visionen. Det är ett grönt Norden, ett konkurrenskraftigt Norden och ett socialt hållbart Norden. Dessa tre prioriteringar innebär ingen motsättning mot satsningar på kultur- eller utbildningssektorn. Men de kräver en omfördelning av budgeten som prioriterar det gröna i syfte att faktiskt uppnå

en mer jämn fördelning av dessa medel, av de totala medlen, som styr mot visionen.

Kultursektorn är alltså fortsatt högt prioriterad. Men en omfördelning var nödvändig i och med den nya visionen.

Anf. 141 ARON EMILSSON (SD) replik:

Fru talman! Jag blir ändå konfunderad. Det är klart att det fortsatt är de största budgetramarna. Men det kan vara med 1, 2, 3, 4 eller 5 kronor i relation till annat. Men det är fortfarande så att kultur-, utbildnings- och språksektorn i någon mån styr politiken nedströms. Väldigt mycket av känslan för den nordiska samhörigheten, samförståndsandan och tilliten, som i sin tur sedan sänker transaktionskostnader för handelsavtal, infrastruktur, näringsliv och så vidare, kommer av att vi har en bra förståelse för varandra över alla generationer.

I dag vet vi, givet undersökningar och rapporter, att språkförståelsen i de yngre generationerna har sjunkit drastiskt i förhållande till medelålders och äldre, och vi vet att det finns ett väldigt stort arbete att göra i det nordiska utbildningsväsendet och i skolorna för att förmedla mer av nordisk kultur och nordiska språk. Vi ser nu att tilliten, som brukar kallas för det nordiska guldets, nu prövas till exempel i form av sådana uttalanden som jag pekade på i mitt anförande och som faktiskt kommer från näringslivet, från en artikel i Dagens industri tidigare i veckan. Tobias Wikström skriver: Det nordiska utbytet är intensivt på många områden utom i politiken. Om lagstiftningen är harmoniserad i Norden är det EU:s förtjänst, inte regeringarnas.

Det leder mig till två frågor. Vad vill statsrådet Hallberg säga för att motbevisa den tes som ändå verkar etablera sig och vara fullskalig inom stora delar av näringslivet? Och vad vill hon säga för att förklara för alla aktörer inom civilsamhället, kulturlivet och andra som har blåst till strid för att de tycker att effekterna av att radera denna del av den nordiska kulturbudgeten får ett väldigt stort genomslag på den nordiska tilliten?

Anf. 142 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Jag såg också den artikeln i Dagens industri – jag tror att det var en ledare.

Jag kan på ett sätt bejaka den problematik som det faktiskt har inneburit att det politiska gemensamma ansvaret för Norden inte har tagits under denna kris. Vi har gjort vad vi har kunnat från den svenska regeringens sida. De andra regeringarna har säkert också gjort vad de har kunnat. Men i den snabba eskalering av pandemin som skedde under förra våren blev det väldigt nationellt inriktade åtgärder, och politikens fokus hamnade väldigt mycket på det nationella och på det inrikespolitiska.

Jag är övertygad om att vi måste diskutera på högsta nivå mellan de nordiska regeringarna vad vi från politiskt håll nu har att ta ansvar för. Förhoppningsvis kommer vi att kunna ha den diskussionen den 20–21 juni. Det här får nämligen inte hända igen, utan vi i det politiska ledarskapet måste gå bättre rustade in i nästa kris – även om den kommer snabbt. Det är också någonting som inte bara näringslivet utan alla våra medborgare, inte minst gränsmedborgare, förväntar sig av oss.

Jag kan alltså bara bejaka detta, fru talman. Från Sveriges sida får vi göra allt vi kan för att utredningen, resultaten och de åtgärder som nu vid-

tas utifrån dessa erfarenheter – vilket görs inte minst i det nordiska ministertsamarbetet – ska leda oss i en helt annan riktning än den vi mötte den här krisen i. Nästa kris ska vi möta tillsammans; det är ett politiskt ansvar.

När det gäller kulturen blir jag lite bekymrad. Vi har till exempel i budgeten för 2021 gjort vissa justeringar för att ta hänsyn till att kultursektorn också drabbats extra hårt under pandemin. Självklart måste vi tydliggöra det fokus och den prioritering som kultur och utbildning har i det nordiska samarbetet. Som sagt: Om vi fortfarande har kvar de största budgetramarna för kultur och utbildning och om vi nu fortsatt gör extrasatsningar på kultursektorn måste det också kommuniceras till våra medborgare.

Anf. 143 LORENA DELGADO VARAS (V) replik:

Fru talman! I skuggan av all diskussion kring gränserna och vissa länders nationalistiska drag ser vi också en ökning av politiska beslut som gör skillnad på människor som bor i Norden. Det gäller till exempel gettolagarna i Danmark, där den danska regeringen har tagit fram ett förslag om att begränsa icke-västmedborgare i vissa områden. Detta presenterades för bara några dagar sedan. Inte minst gäller det de krav som ställs på ensamkommande flyktingungdomar här i Sverige, där man gör skillnad mellan dem och andra ungdomar i Sverige.

Behövs det ett djupare arbete för demokrati och mänskliga rättigheter i Norden, med tanke på att vi ska nå ett socialt hållbart Norden? Är det något man har diskuterat?

Anf. 144 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Jag tackar Lorena Delgado Varas för att hon lyfter en fråga som är helt avgörande för den nordiska identiteten, som jag talade om tidigare. Den bygger ju på våra gemensamma värderingar. Jag nämnde tidigare också att vi kanske har tagit det nordiska samarbetet lite för givet. Det alla värsta vore ju om vi tog våra gemensamma värderingar för givna – om vi inte vaktade och bevakade dem och hela tiden lyfte fram dem.

I kris finns det en risk att man agerar nationellt och ganska primitivt och snabbt när det gäller att stänga ute eller stänga inne, och jag tror att detta är en väldigt viktig fråga som vi måste lyfta upp på bordet – inte minst hos oss nordiska samarbetsministrar. Vi behöver bevaka och bejaka våra nordiska värderingar som har tjänat våra samhällen så väl och som är vår identitet. När vi talade om kultursektorn och utbildningssektorn tidigare, fru talman, talade vi om identitet och att det var viktiga parametrar. Hela grundsynen gällande människors lika värde och ett samhälle där alla ska få samma chans – att vi har ett välfärdssamhälle som är grunden för vår identitet – är ju helt avgörande.

Jag kan alltså bara bejaka att detta är en fråga som aldrig får tas för given, fru talman, och som hela tiden måste bevakas.

Anf. 145 LORENA DELGADO VARAS (V) replik:

Fru talman! Jag kan bara konstatera att den här frågan egentligen har funnits väldigt länge; även innan coronapandemin började man införa olika lagar i Norge och Danmark, och även här i Sverige, som gör skillnad på människor.

Kollegorna här pratade tidigare om att återuppbygga förtroendet för Nordiska rådet. Jag undrar lite hur man avser att ta in Nordiska rådets

kunskap inför beslut som rör till exempel gränserna. Vi har liksom stått lite vid sidan om och tittat in på situationen när de olika regeringarna har tagit beslut utan att ens samtala med Nordiska rådet, som ändå har expertkunskap i detta. Jag undrar hur den svenska regeringen kommer att jobba för att stärka Nordiska rådet och kanske också ta in dess kunskap när man tar olika beslut, till exempel i gränshinderfrågor.

Anf. 146 Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik:

Fru talman! Nordiska rådet har stor betydelse, och det kan inte nog understrykas hur viktigt det är att Nordiska rådet är en integrerad del i processen när vi nu ska utveckla Norden mot den vision som statsministrarna antog. När jag kom in som relativt ny, eller egentligen helt ny, nordisk samarbetsminister hade visionen precis antagits. Jag tror att man från Nordiska rådets sida upplevde – jag fick i alla fall höra det – att man inte riktigt hade varit med i processen. Det bekymrade mig, för en vision måste ju alla kunna köpa in i, känna för och känna sig delaktiga i, inte minst Nordiska rådet.

Nu tar vi nästa steg, och nu ska vi förverkliga de handlingsplaner som ska leda oss mot visionen. Jag vill från den svenska regeringens sida bara understryka hur otroligt viktigt det är att Nordiska rådet – och, ska jag säga, den svenska delegationen till Nordiska rådet – har varit en stark, konstruktiv och väldigt engagerad kraft under hela pandemin. Men vi ska naturligtvis också se till att Nordiska rådet inte bara är delaktigt på marginalen eller vid vissa möten, utan Nordiska rådet ska vara integrerat i processen för hur vi ska ta oss mot visionen.

När det gäller just gränsstängningar är det ju en nationell kompetens; det vet vi alla. Ofta fattas dessa beslut också ganska snabbt. Det innebär inte att man inte kan ha en dialog och att man inte kan ha ett resonemang om huruvida det verkligen är nödvändigt att stänga gränsen eller vad det finns för alternativ. Man kan titta på om det går att minimera konsekvenserna och så vidare. Även i det sammanhanget håller jag absolut med Lorena Delgado Varas, fru talman – finns möjligheten att lyssna in Nordiska rådet ska man ta till vara den. Det kommer nämligen synpunkter som det är otroligt svårt för regeringarna själva att ta till sig utan att ha en nära dialog med Nordiska rådet. Jag bejakar alltså detta, fru talman.

Anf. 147 CECILIE TENFJORD TOFTBY (M):

Fru talman! Jag står självklart bakom samtliga reservationer från Moderaterna i det här betänkandet, men för tids vinning yrkar jag bifall enbart till reservation nummer 6 om ett ministerråd för transport.

Fru talman! En av de vackraste delarna av den svenska nationalsången är för mig ”Jag vill leva, jag vill dö i Norden” – och då mest ”leva”, tror jag. För mig har Norden alltid varit en självklarhet. Det är en del av världen där vi förstår varandra, där våra sätt att leva är rätt lika och där våra länders historia går in i varandra. Det gör oss till en trygg och förutsägbar del av världen.

Men inget är självklart, utan allt kan förändras. Kanske behövdes det en pandemi för att vi skulle börja uppskatta det vi har och inte, som jag har gjort, ta vårt nordiska samarbete och våra öppna gränser för givet. Debatten i dag – där vi hör ord som ”svenskeskam”, ”gula västar”, ”svenskemitte” och ”mobbing” – känns för mig, som är född och uppväxt i

Norge, smått surrealistisk. Det är därför inte desto mindre smärtsamt att det är på riktigt.

Fru talman! Vi har i dag lyssnat till många kloka inlägg om den situation vi befinner oss i och hur vi måste arbeta oss tillbaka till den starka och integrerade region Norden ska vara.

För några år sedan beslutade Nordiska rådet på förslag från den konservativa gruppen att alla förslag som lämnas in till rådet ska prövas mot orden ”nordisk nytta”. Det kan vara nytta för regionen som helhet, men inte minst nytta för oss som bor här i Norden. Nordisk nytta är att riva gränshinder, öka språkförståelse, främja det nordiska arvet genom att se kulturens viktiga roll för att förena oss eller något så självklart som att möjliggöra digitala betalningar över landsgränserna, så att Swish blir Swosh eller Nosh eller något sådant.

Tyvär har alltför många av våra invånare den senaste tiden förlorat tron på det nordiska samarbetet under pandemin, när gränser stängts och vi hindrats från att åka till våra arbeten eller till våra grannar 200 meter från gränsen på andra sidan eller från att möta vårt nyfödda barnbarn. Därför är nu orden ”nordisk nytta” viktigare än någonsin. Vi måste byggsten för byggsten återupprätta, utveckla och stärka inte bara de formella delarna utan även invånarnas tro på det nordiska samarbetet.

Fru talman! Dagens rubrik är ”Nordiskt samarbete”, men dagens debatt omfattar också ett antal motioner som tar upp samarbetet i en större nordlig region: Östersjöområdet och Arktis.

Ulf Kristersson poängterar i Moderaternas partimotion 3367 vikten av att regeringen verkar för ett ökat samarbete i norra Europa. Områden som yttrandefrihet, cybersäkerhet, kontakten med civilsamhället och vikten av att stärka motståndskraften och medierna mot yttre påverkan lyfts både i motioner och i utskottets ställningstagande. Jag vill därför, fru talman, också ta möjligheten att lyfta vikten av Östersjösamarbetet.

För att vår region ska kunna fortsätta utvecklas och vara en tillväxtregion behöver samarbetet inte enbart mellan de nordiska länderna utan även mellan länderna i Östersjöområdet stärkas. Nordiska rådets roll i det nordiska samarbetet är känd. I betänkandet lyfts också den baltiska församlingen, som är de baltiska ländernas motsvarighet till Nordiska rådet, och Arktiska rådets roll, i tider med smältande isar och ett allt osäkrare läge i Nordvästpassagen.

Men vi har ytterligare en plattform där parlamentariker från Östersjöområdet möts och diskuterar aktuella och strategiska frågor: Östersjöområdets parlamentariska konferens, BSPC. BSPC är ett samarbetsorgan för parlamentariker från samtliga Östersjöländer, självstyrande områden och regioner. Det inkluderar självklart även Ryssland.

Även om BSPC precis som Nordiska rådet inte har någon beslutsrätt lämnas rekommendationer till samtliga länders regeringar om vad medlemmarna tycker bör göras för att till exempel främja tillväxt, bekämpa klimatförändringar eller förbättra miljön i Östersjön eller om hur vi vill att arbetet med mänskliga rättigheter ska utvecklas. De senaste åren har inom ramen för BSPC ett stort arbete lagts ned på frågor kring migration, och just nu pågår ett omfattande projekt för att lyfta fram forskning, innovationer och exempel på hur vi skyddar den biologiska mångfalden både i och runt Östersjön.

Mer ofta än sällan tar Sverige på sig ledartröjan i de projekt som genomförs, och just nu, fru talman, är Sverige ordförandeland för BSPC – ett ordförandeskap vi blivit ombedda att förlänga med ett år på grund av den rådande pandemin. Detta säger mycket om Sveriges position i Östersjö-samarbetet och ger oss möjlighet att påverka ställningstaganden och inriktningar när det gäller hur Östersjöområdet utvecklas.

Tidigare har den svenska delegationen till BSPC varit en ad hoc-organisation, och vi har utsett nya delegater till varje session. Nytt för denna mandatperiod, fru talman, är att vi numera har en fast delegation, som regelbundet möter våra parlamentarikerkollegor från Östersjöområdet. Denna nya modell möjliggör en bättre kontinuitet och ger oss som arbetar i delegationen djupare kunskap och därmed en större möjlighet att påverka vilka frågor som tas upp, något som just de senaste två projekten tydligt visar: migration och miljö, två frågor där Sverige står starkt. Med en fast delegation har vi nu också bättre möjligheter att följa upp hur den svenska regeringen arbetar med de rekommendationer vi skickat.

Just nu förbereder vi årets session, som Sverige står värd för och som var tänkt att bli ett firande av att BSPC i år fyller 30. Själva det fysiska firandet får vänta, men vårt viktiga demokratiska arbete gör det inte.

Nytt för i år, vilket också är ett resultat av vårt svenska ordförandeskap, är att vi arrangerar ett ungdomsforum före sessionen den 30 augusti. Där samlar vi framtidens Östersjöpolitiker och ger dem en viktig roll i vårt arbete. Även Ungdomens nordiska råd kommer att medverka den 28 augusti. Vår förhoppning är att årets forum ska bli det första steget i ett mer permanent samarbete mellan BSPC och regionens unga. Också detta är ett tecken på Sveriges påverkanskraft i Östersjösamarbetet.

Samarbete på parlamentarikernivå är viktigt och knyter ihop vår region. I en tid när länder vänder sig inåt är det ännu viktigare att upprätthålla, vårda och utveckla de samarbetsorgan och möjligheter till dialog som finns. Vill vi vara med och främja normer och standarder globalt i en alltmer oförutsägbar värld är samarbetsplattformar där vi kan nå inte bara dem vi vanligtvis ser som våra allierade utan även en vidare krets länder av stor vikt.

Nordiska frågor sträcker sig långt utanför de nordiska länderna. Vi som tror på respekten för mänskliga rättigheter, ett öppet och fritt samhälle och öppna och trygga gränser ska och måste använda alla de verktyg som finns till hands. Den parlamentariska Östersjökonferensen är ett sådant verktyg, fru talman.

Mitt besked till regeringen är därför: Ta till er av våra rekommendationer! De kan vara den minsta gemensamma nämnare som öppnar dörrar för ytterligare och bredare samarbete, till gagn för Norden och hela vår region.

Anf. 148 PER-ARNE HÅKANSSON (S):

Fru talman! Samarbetet mellan de nordiska länderna står inför något av en nystart. I likhet med många andra som deltagit i debatten i dag gör jag det i min roll som ledamot av Nordiska rådet. Där uppfattar jag att det finns ett starkt engagemang för att vi ska fortsätta jobba med att stärka samarbetet i Norden.

Sedan Nordiska rådet bildades 1952 är den situation som vi just nu upplever under pandemin den kanske största utmaningen hittills. Stängda gränser har tårt på gemenskapen. Flera människor jag har mött som lever

eller bor nära gränserna kan, i likhet med vad vi hört i andra vittnesmål här i dag, beskriva hur misstro och motstridigheter gentemot grannlandets folk frodats.

Det är därför hoppfullt att lyssna till hur stort engagemanget är bland talarna och många här i salen för att vi med gemensamma krafter ska försöka se framåt och stärka banden mellan våra nordiska länder. Inte minst är regeringens aktiva arbete på detta område av stor vikt.

I det betänkande vi behandlar om regeringens skrivelse *Nordiskt samarbete* och Nordiska rådets svenska delegations redogörelse om verksamheten lyfts en rad frågeställningar på detta område fram. Jag vill, fru talman, passa på att yrka bifall till utrikesutskottets ställningstagande och därmed avslag på motionerna.

I arbetet för mänskliga rättigheter, demokrati och internationella konfliktlösningar genom diplomati har våra nordiska länder en stark tradition och också en internationell trovärdighet att falla tillbaka på. Detta är områden där det självklart behövs fortsatt kraft och engagemang.

Men det är i vardagen som också dessa frågor har sin utgångspunkt. Det är där vi bygger tillit och skapar förståelse för våra medmänniskor och varandra.

Det är genom att undanröja gränshinder i Norden, som människor kan uppfatta som krångliga och besvärliga, som vi påtagligt kan visa på att vi når det mål vi satt upp: att skapa världens mest integrerade region, med fokus på arbetsmarknad, sociala frågor samt utbildnings- och näringslivs-områdena.

I detta sammanhang kan särskilt lyftas fram det arbete som kontinuerligt bedrivs genom Gränshinderrådet och Gränshinderkommittén för att bevaka och följa upp dessa frågor. Där är ju målet att undanröja åtta till tolv gränshinder per år. Bland exempel som tas fram i Gränshinderrådets kontinuerliga kartläggning kan nämnas problem med bankkonton för gränspendlare, skillnader i föräldraförsäkringssystemen, läkemedelshantering, handläggningstider för vårdnadshavare, skattefrågor, e-recept och annat. Det är exempel där Gränshinderrådet kontinuerligt arbetar för att undanröja hinder.

Det saknas annars inte träffsäkra exempel på den grannsämja som har blivit ett signum sedan decennier tillbaka. Mellan Norge och Värmland har det i många år varit närmast klassiskt att lyfta fram devisen ”det är bäcken som är gränsen”. Mer dramatiskt än så har det inte varit. Konkurens har kanske funnits på idrottsområdet med vänskapligt sinnat utbyte.

Men nu, under pandemin, är det åtskilliga som har framfört hur tonen förändrats, och vi har också hört det från talarstolen här i dag. Ett stort missnöje skapades mot den norska regeringen för att man under lång tid inte tog de gränspendlare på allvar som mer eller mindre utestängdes från sina jobb eller sina hemresor. Situationen har hanterats, och vi kan se ljuset i tunneln. Men vi har också i dag hört beskrivningar av att det fortfarande finns saker kvar att göra för att nå fram helt och hållet.

På min egen hemmaplan, i Skåne, har den svensk-danska samvaron varit en del av vardagen. På båtarna mellan Helsingborg och Helsingör, på tåg eller bil över Öresundsbron till Kastrup och Köpenhamn eller på färjan mellan Rønne på Bornholm och Ystad bedrivs dagligen gränsöverskridande samarbete. Greater Copenhagen har blivit ett begrepp som kommuner och regioner arbetar utifrån.

Men när jag på senare tid i mina hemtrakter har vandrat vid Öresundskusten har jag visserligen kunnat se Danmark lika nära som tidigare, men utbytet har stått på vänt. Färjorna har stävat troget fram och tillbaka de 20 minuter det tar att resa från stad till stad, men den som har velat gå av har fått visa legitimation, rent av inte fått tillstånd att gå av alls eller har måst vara i karantän. Gränshandeln har mer eller mindre stannat av.

Nu ser vi att möjligheterna öppnas för bättre integration mellan Sverige och Danmark genom ett idogt arbete från regeringen och från aktörer som har intresse av ökad integration. Nu kan vi blicka framåt och se ljuset i tunneln.

I en annan del av landet har vi hört liknande rapporter. Det folkligt förankrade svensk-finska samarbetet har skapat en närmast gemensam stad av Haparanda och Torneå. Kommunerna har gått ihop om gemensam räddningstjänst, samarbete på hälso- och sjukvårdsområdet, gemensam språkskola och även gemensam golfbana och ytterligare fritidsanläggningar. Av ortsbör i Haparanda som jag nyligen pratat med förstår jag att situationen genom de gränsstängningar som nu visserligen efter hand luckrats upp kan ha skapat sår och motsättningar som det tar lång tid att läka och överbrygga.

Rapporter från Åland, som jag får genom Svensk-Åländska parlamentarikerföreningen, visar på den problematik bristen på rörelsefrihet medfört för Åland. Också där finns en stor förväntan på att det snart ska bli lättnader i restriktionerna, så att utbytet kan fortsätta.

När smittspridningen nu allteftersom ger med sig har vi en mödosam väg framåt gemensamt. Det finns som jag ser det ingen anledning att förstärka den nationalism eller provinsialism som växt fram, utan vi ska snarare se till de möjligheter våra nordiska länder har för en fortsatt utveckling i samarbete, med flitigt handels-, kultur- och samhällsutbyte.

Fru talman! Här i dag har också nämnts en rad samhällsområden att ta fasta på för en fortsatt god utveckling. Infrastrukturen är ett av dessa, till exempel förbindelserna i Öresund mellan Sverige och Danmark, som jag själv har varit engagerad för under åtskilliga år.

Vid den kommande sessionen för Nordiska rådet, som avhålls i slutet av denna månad, står frågor om cyberhot och pandemin i fokus. I den socialdemokratiska gruppen i Nordiska rådet har vi tagit fram en del prioriterade frågeställningar att arbeta med, som jag gärna betonar. Frågorna berör områden som integrerad arbetsmarknad, gemensamma fortsatta satsningar på innovation och insatser kring klimat och miljö samt inom området välfärd.

I januari beslutade utskottet för välfärd, där jag själv ingår, att fokusera på följande frågor under det kommande året: suicidprevention, jämställdhet på arbetsmarknaden, jämställdhet inom hälsa, metoo och antibiotikaresistens. Just antibiotikaresistens är ett arbete som också behöver bedrivas globalt, men där kan de nordiska länderna gå före med kunskap och utveckling. Det var redan 2014 som den tidigare svenske socialministern Bo Könberg lade fram en rapport angående vikten av att bekämpa antibiotikaresistens. Det är fortfarande ett prioriterat område där vi kan nå framåt genom vårt arbete och våra kunskaper.

Ja, det finns en rad områden att lyfta fram. Jag vill kanske också betona det som sker på arbetsmarknadens område och i arbetslivet. Det handlar om digitalisering, om framväxten av det nya arbetslivet och om vad det

innebär för människorna i vardagen. Slutsatsen blir att grundpelarna i den nordiska arbetslivs- och arbetsmarknadsmodellen behöver stärkas och förnyas, och vi behöver fler verktyg för att hindra segregering. Det skapar en starkare välfärd i Norden, och genom detta kan vi också utveckla alla de andra områdena i god samarbetsanda.

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 3 juni.)

Prot. 2020/21:132

2 juni

Nordiskt samarbete

§ 20 Europarådet

Europarådet

Utrikesutskottets betänkande 2020/21:UU13
Europarådet (skr. 2020/21:106 och redog. 2020/21:ER1)
föredrogs.

Anf. 149 MARKUS WIECHEL (SD):

Fru talman! Sverigedemokraterna har i Europarådets parlamentariska församling återkommande lyft en rad frågor som vi menar är direkta hot mot Europarådets kärnvärden. I många fall har detta skett tillsammans och i samförstånd med andra partier, just för att vi i den svenska delegationen oavsett partitillhörighet har en likalydande syn på Europarådets kärnvärden om demokrati, mänskliga rättigheter och rättsstatens principer. Det är naturligtvis mycket glädjande att det är så. Inte minst i tider som de vi nu lever i hoppas jag att det ska fortsätta.

Europarådet bildades 1949 av tio likasinnade länder i Västeuropa. Sverige var ett av dessa. Sedan dess har samarbetet också utökats rejält, och följden är dels en ökad potential att stärka viktiga värden, dels en svårighet att stå emot det vi skulle kalla för onda krafter. Demokratien är sorgligt nog på tillbakagång på flera håll, och det har vi sett flera exempel på. Pandemin har gjort att tidigare självklara friheter inte nödvändigtvis kommer att vara det längre.

Vi ser hur mindre demokratiskt sinnade stater passar på att införa oproportionerliga begränsningar av enskildas friheter, och det finns en uppenbar risk för att dessa stater utnyttjar rådande läge till att även efter pandemin begränsa fundamentala fri- och rättigheter.

I dessa tider ser vi dessutom spänningar som sorgligt nog har resulterat i fullskaliga krig. Medlemsländerna Azerbajdzjan, Turkiet och Ryssland har deltagit i militära angrepp mot fredligt och demokratiskt sinnade medlemsländer, med förödande konsekvenser.

Fru talman! I dessa frågor får det inte finnas något tvivel om var någonstans den svenska delegationen står. Glädjande nog har den svenska hållningen varit kompakt avseende stödet till Ukraina efter Rysslands inblandning i östra Ukraina och efter ockupationen av Krimhalvön. Ryssland förlorade som bekant sin rösträtt i församlingen, vilket stöddes av samtliga svenska ledamöter. Detta är någonting som är positivt.

Från vår delegation var enigheten total avseende synen på hur Ryssland har agerat fram till att Socialdemokraterna oväntat svek genom att tillåta den ryska delegationen att utan eftergifter återfå sina befogenheter. Detta svek var inte bara moraliskt felaktigt. Det har dessutom fullständigt underminerat församlingens trovärdighet.

Fru talman! Skurkstaterna Azerbajdzjans och Turkiets rättsvidriga anfallskrig mot det demokratiskt sinnade Armenien är likaså ett tydligt exempel på en konflikt där vi som delegation måste stå enade. Det får inte finnas några tvivel om att Armenien har vårt fulla stöd.

Fru talman! En fråga som Sverigedemokraterna har drivit aktivt är frågan om att motverka spridningen av sharia i Europa. Det är en företeelse som sorgligt nog blir allt vanligare i våra samhällen. Och det är något som hotar hela vårt samhälle, inte minst sexuella minoriteter och kvinnor.

Att värna kvinnor är en i sammanhanget mycket angelägen fråga mot bakgrund av Turkiets beslut att lämna Istanbulkonventionen, som upprättades i just Istanbul och som ironiskt nog hade Turkiet som första anslutningsland. Det kan inte nog poängteras hur viktigt det är att Istanbulkonventionen om våld mot kvinnor genomförs framgångsrikt i samtliga medlemsländer, inte minst i länder som Turkiet, där vi ser dokumenterade fall av just detta.

Som sverigedemokrat är det en självklarhet att agera mot fysiska, mentala och sociala övergrepp mot kvinnor. Detta är sorgligt nog en företeelse som i många fall, även i Sverige, ser ut att öka lavinartat.

Avslutningsvis, fru talman! Jag hade faktiskt en förhoppning om att företrädare för regeringspartierna i Sverige, Socialdemokraterna och Miljöpartiet, som påstår sig stå för såväl en demokratiöffensiv som en feministisk utrikespolitik, skulle lyfta frågan om Istanbulkonventionen mer. Men det kanske kan ändra sig i framtiden. Det får vi hoppas.

Med det sagt önskar jag yrka bifall till SD:s reservation i betänkandet.

Anf. 150 MOMODOU MALCOLM JALLOW (V):

Fru talman! Låt mig börja med att tacka ledamöterna i Sveriges delegation vid Europarådets parlamentariska församling för en hög aktivitetsgrad och engagemang.

Under 2020 har arbetet i Europarådets parlamentariska församling präglats av covid-19-pandemin, precis som det mesta, vad gäller såväl formerna för samarbetet som det politiska innehållet. Det har fungerat relativt bra med onlinemöten, om ni frågar mig. Man har också påverkat bland annat valet av nya domare och en generalsekreterare.

Europarådets parlamentariska församling har under året bevakat och debatterat pandemins konsekvenser för demokrati, rättsstaten och mänskliga rättigheter i medlemsländerna ur en rad synvinklar. Det handlar inte minst om hur det har påverkat kvinnor och minoritetsgrupper, såsom svarta och den romska gruppen. Detta har påverkat den fria rörligheten. Man har stängda gränser. Det har påverkat mötesfriheten. Vi har sett människor som har blivit gripna av polisen när de varit ute och demonstrerat. Vi har sett människor som har fått böta, människor som inte har kunnat vara hemma och jobba och som har varit tvungna att vara ute och som inte har kunnat observera restriktionerna.

Frågor som rör teknologier och artificiell intelligens har diskuterats. Etnisk profilering, om man använder artificiell intelligens för att profilera människor, har fått ökad uppmärksamhet i församlingen. Detsamma gäller frågor som rör migration, miljö och klimat inom Europarådets område.

Man kommer inte att hinna gå in på alla dessa saker, för tiden räcker inte. Men det är viktigt att nämna att detta diskuteras och lyfts på Europarådets dagordning.

Vi har också sett hur EU-länder och Sverige motsatte sig det föreslagna undantaget för patent för vaccin mot covid-19. Det var ett förslag som presenterades av Sydafrika och Indien. Det handlar om att eliminera hindren så att företagen kan överföra sin teknik och kunskap till andra produktionsanläggningar. Då skulle man massivt kunna tillverka alla doser som krävs och därmed kunna vaccinera världens befolkning så snabbt som möjligt. Under pandemins tid har vi sett det som kallas vaccinnationalism, där vartenda land i västvärlden på något sätt försöker tänka på sig självt och inte tänker på att detta är en global pandemi som behöver globala lösningar.

Sverige har varit ett av de länder som inte har velat stödja detta. Det är beklagligt, eftersom det finns många europeiska länder som har köpt mycket vaccin, tre fyra gånger mer än det som behövs, medan det finns fattiga länder som inte har möjlighet att ha vaccin.

Fru talman! Diskussionen i församlingen har också präglats av den fortsatta relationen till Ryssland vad gäller utvecklingen av mänskliga rättigheter, de konstitutionella ändringarna och hur dessa påverkar verkställigheten av domar från Europeiska domstolen för de mänskliga rättigheterna, Europadomstolen, samt Rysslands politik i sitt europeiska närområde.

Vid sidan av pandemin har församlingens arbete också präglats av samtal och debatter om olika konflikter mellan medlemsländer. Det handlar om Armenien, som nämndes här tidigare, och Azerbajdzjan, Ukraina och Ryssland, situationen i Turkiet och Turkiets agerande i närområdet och händelseutvecklingen i Polen och Belarus.

Fru talman! Låt mig nämna lite grann om Ryssland. Det finns en fortsatt bred uppslutning i kritiken mot Ryssland för dess aggression i östra Ukraina. Den principfasta kritiken mot Rysslands illegala annektering av Krim består likaså. Vi var eniga som delegation i den här frågan.

Det gäller också Polen. På motsvarande sätt består kritiken mot Polen för angreppen på aborträtten, rättsväsendets oberoende, kvinnors sexuella och reproduktiva hälsa och hbtq-rättigheter.

Fru talman! I min egenskap av församlingens generalrapportör för bekämpande av rasism och intolerans och koordinator för församlingens nätverk Parlamentarisk allians mot hat är frågan om rasism och hatbrott en central del av mitt arbete. Det är därför jag, fru talman, har fått i uppdrag att skriva en rapport om afrofofi och en rapport om islamofobi, som jag jobbar med just nu.

Vi har sett att rasismen har ökat i Europa, i medlemsländerna. I Frankrike har vi den senaste tiden sett lagar som förbjuder till exempel slöja, som påverkar muslimska kvinnor. Vi har sett rasismen öka i hela världen, men framför allt i västvärlden. I skuggan av George Floyd-mordet i USA har vi sett hur Black Lives Matter-rörelsen har växt i Europa och på något sätt väckt alla som inte trodde att rasismen fanns i Europa utan bara i USA och de andra länderna. Det gäller framför allt i Sverige. Detta förflyttar diskussionen från att man säger att rasismen inte finns här till att man nu säger: Vad kan vi göra åt den rasism som finns i Sverige och i Europa?

Fru talman! Europa och Europarådet genomgår alltså i flera avseenden en prövande tid. Utvecklingen och uppslutningen kring Europarådets kärnvärden – mänskliga rättigheter, demokrati och rättsstatens principer – är på flera områden fortsatt oroväckande. Rasism, högerextremism och främlingsfientliga krafter har fått betydande genomslag i flera av de

47 medlemsländerna. Och Black Lives Matter-rörelsen och covid-19-pandemin har ytterligare intensifierat dessa utmaningar.

Fru talman! Jämställdheten har tagit ett steg bakåt under coronapandemin. Pandemin har förstärkt strukturer av ojämlikhet mellan kvinnor och män. Kvinnors arbetslöshet har ökat mer än männens. Dessutom är kvinnor i lägre grad än män skyddade av sociala trygghetssystem. Samtidigt jobbar många kvinnor inom hälso- och sjukvården som är hårt pressad och belastad under pandemin.

Fru talman! FN uppskattar att våldet mot kvinnor har ökat med 20–30 procent under pandemin. Det innefattar både våld i nära relationer och politiskt våld mot kvinnor. I Sverige har flera kvinnojourer vittnat om ökad belastning. Därför är det viktigt att denna fråga fortsätter att spela en framträdande roll på församlingens dagordning.

Fru talman! Rätten till hälsa, till sin sexualitet och att bestämma över sin kropp är grundläggande mänskliga rättigheter. Det är dock en rättighet som kränks och inskränks i många medlemsländer. Över stora delar av jorden möter människor, oavsett kön, inskränkningar i sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter. Miljontals kvinnor och flickor saknar exempelvis tillgång till preventivmedel. Samtidigt beräknas 47 000 kvinnor och flickor dö årligen i samband med osäkra och illegala aborter enligt Världshälsoorganisationen.

Enligt FN:s befolkningsfond dör en kvinna varannan minut i världen av graviditets- eller förlossningskomplikationer. Den absoluta majoriteten – 94 procent – av de kvinnor som drabbas lever i låg- och medelinkomstländer. En tredjedel av alla kvinnor kommer att uppleva någon form av fysisk eller psykisk misshandel under sitt liv enligt FN:s kvinnokommision, 2020.

Europarådets konvention om förebyggande och bekämpning av våld mot kvinnor och våld i hemmet, den så kallade Istanbulkonventionen, är unik i det att det är det första bindande regionala instrumentet mot våld mot kvinnor i Europa. Den innehåller bland annat bestämmelser om förebyggande åtgärder, politiskt ansvar och lagstiftning.

Konventionen har signerats av 45 stater och EU. Trots det är det flera EU-länder som ännu inte har ratificerat den, däribland Litauen, Bulgarien och Tjeckien. Dessutom har Polens regering meddelat att man har för avsikt att lämna konventionen. För bara en månad sedan valde Turkiet att lämna den.

Det har under flera års tid kommit rapporter om mäns våld mot kvinnor i Turkiet, och valet att lämna konventionen visar att Erdoğan's regim inte ser allvarligt på dessa brott. Att länder backar från åtaganden om att skydda kvinnor från till exempel våldtäkt, könsstympning och tvångsäktenskap är allvarligt och oroväckande. Det är uppenbart att Europarådet behöver arbeta ännu mer för att få alla medlemsstater att skriva under och ratificera konventionen om förebyggande och bekämpning av våld mot kvinnor och våld i hemmet. En förutsättning för att kunna komma framåt i det arbetet är att även driva på om vikten av rätten till sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter i församlingen. Man måste driva frågan och se till att den fortsätter att stå på agendan.

Därför anser Vänsterpartiet, i enlighet med vår reservation, att Sverige ska driva på för att frågor om sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter

ska få ett större utrymme inom Europarådet och för att samtliga länder som undertecknat Istanbulkonventionen också ratificerar den.

Med dessa ord vill jag yrka bifall till Vänsterpartiets reservation 2.

Anf. 151 AZADEH ROJHAN GUSTAFSSON (S):

Fru talman! När Europarådet bildades 1949 efter andra världskriget var det med en övertygelse om att en bättre värld var möjlig, liksom ett Europa som stod upp för demokrati, mänskliga rättigheter och rättsstatens principer.

När vi i dag står här, i juni 2021, och debatterar Europarådet önskar jag att jag kunde hävda att de senaste 70 årens arbete står ohotat och att antalet demokratier och länder som verkar för kärnvärdena i Europa har ökat. Men tyvärr är verkligheten en helt annan.

I dag ser vi hur kärnvärdena demokrati, mänskliga rättigheter samt rättsstatens principer är satta under diskussion. Plötsligt är innebörden av dessa begrepp öppen för tolkning.

Vi ser hur utrymmet för civilsamhället minskar och hur hat och hot mot civilsamhällets företrädare ökar.

Vi ser hur krig har brutit ut mellan medlemsländer, senast ett fullskaligt krig mellan Armenien och Azerbajdzjan. Vi ser hur hbtq-personers rättigheter attackerats och hur homofobin breder ut sig.

Vi ser hur antalet demokratiska länder i Europa och EU har minskat sedan 2006. Faktum är att enligt affärstidningen *The Economist* demokratiindex har inga andra länder i världen sett en sämre utveckling för demokratin under de senaste tio åren än Polen och Ungern.

Fru talman! Vi ser också hur reaktionära krafter har bidragit till en stagnation gällande kvinnors rättigheter i ett flertal medlemsländer. Istanbulkonventionen som är det första juridiskt bindande regionala instrumentet om våld mot kvinnor i Europa och som har som syfte att skydda kvinnor och flickor mot alla former av våld och att förebygga, lagföra och avskaffa våld mot kvinnor och våld i hemmet är nu ifrågasatt.

Konventionen öppnades för undertecknande vid ett ministermöte i Istanbul i maj 2011. Turkiet blev det första landet att underteckna konventionen. I dag, tio år senare, finns det i stället en överhängande risk att Turkiet blir det första landet att lämna konventionen, tätt följt av Polen.

Europarådet måste verka för att alla medlemsländer ratificerar Istanbulkonventionen och att de som redan har gjort det stannar kvar i avtalet.

Även frågan om sexuell och reproduktiv hälsa och rättigheter, inte minst abortfrågan, har blivit högst aktuell då flera länder har valt att skärpa sin lagstiftning och på så sätt frånta kvinnor rätten att besluta om sin egen kropp. I vissa länder har nästintill alla former av abort förbjudits.

Här måste Europarådets röst bli tydligare. Angrepp mot kvinnors rättigheter är ett angrepp mot mänskliga rättigheter. Varje bakslag för kvinnors rättigheter ska ses som en varning för att sämre tider, i flera avseenden, är att vänta.

Den svenska delegationen i Europarådet har länge varit en stark röst för jämställdhetsfrågorna, och våra erfarenheter och kunskaper efterfrågas ständigt. Det måste vi slå vakt om. Vi kan med våra svenska erfarenheter både bidra till att utveckla jämställdhetsdebatten och verka för att Europarådet som institution utvecklas inom området, organisatoriskt som politiskt.

Fru talman! Listan över frågor där utvecklingen går åt fel håll må vara lång, men i Europarådet finns den kompetens och det arbete som krävs till stöd för mänskliga rättigheter, demokrati och rättsstatens principer.

Under pandemiåret har Europarådet dessutom visat på en överraskande förmåga att ställa om och anpassa sitt arbete efter rådande omständigheter. Den parlamentariska församlingens utskottsarbete, debatter och granskningar har fortskridit, och det har funnits en övertygelse om att utmaningarna och hoten mot Europarådets kärnvärden inte kommer att vänta ut pandemin. De måste bemötas nu.

Kopplat till pandemin har Europarådet också följt hur medlemsstaterna följer sina åtaganden om de mänskliga rättigheterna i hanteringen av åtgärder för att minska smittspridningen. Den parlamentariska församlingen har tagit fram ett antal rapporter, rekommendationer och resolutioner under 2020 med fokus på covid-19-pandemin och vikten av att upprätthålla respekten för och värnandet av mänskliga rättigheter.

Fru talman! Jag vågar hävda att Europarådets roll i dag är lika viktig som när rådet bildades. Om det 1949 handlade om att bygga ett mer demokratiskt Europa handlar det i dag mer om att värna om de stora framsteg som gjorts och våga ta debatten, granska och vara kritisk överallt där utvecklingen går åt fel håll.

Europarådet är lika viktigt för alla medlemsländer – i länder där demokratin ännu inte fått fotfäste, i länder där demokratin håller på att tappa fotfästet och i länder där demokratin står stabilt.

Vi behöver värna om att utveckla Europarådet. Demokratin och kampen för den kan nämligen aldrig tas för given. Kampen behöver föras varje dag, och demokratin behöver erövrats varje dag.

Anf. 152 MARKUS WIECHEL (SD) replik:

Fru talman! Jag tackar Azadeh Rojhan Gustafsson för ett intressant inlägg.

Vi har mycket gemensamt i den svenska delegationen, precis som jag nämnde i mitt anförande. Synen på Ryssland är, som bekant, en av de frågor där vi under de år som vi har varit representerade i Europarådet har haft en likalydande syn.

Det var många som för snart två år sedan blev chockade när Socialdemokraterna helt plötsligt bytte fot i frågan om Rysslands deltagande i delegationen. Bara veckor innan sessionen talades det om att Socialdemokraterna givetvis höll fast vid linjen om att Ryssland inte skulle ha rösträtt, vilket övriga partier stod för.

Mot bakgrund av detta lyfte jag upp frågan under förra veckans aktuella debatt om händelseutvecklingen i Ryssland. Jag ställde då frågan till utrikesminister Ann Linde om hur hon såg på att hennes partivänner Socialdemokraterna i Europarådet släppte in Ryssland i värmen igen i Europarådet. Jag citerar hennes svar: "När det gäller handlingarna i Europarådet är det naturligtvis den parlamentariska församlingen och de riksdagsledamöter som sitter där som får svara för sitt agerande."

Mot bakgrund av detta, fru talman, vill jag fråga Azadeh Rojhan Gustafsson hur hon ser på detta.

Anf. 153 AZADEH ROJHAN GUSTAFSSON (S) replik:

Fru talman! Jag tackar Markus Wiechel för denna viktiga fråga.

För oss handlar det om att vi började resonera om vad som egentligen har blivit annorlunda i Ryssland under den tid som Ryssland inte har ingått i Europarådet. Ser vi några förändringar? Eller handlar det om dem som egentligen behöver Europarådet som institution för att göra sina röster hörda, för att känna att de får uppbackning för sin sak, nämligen civilsamhällets olika organisationer, kvinnoorganisationer, hbtq-personers organisationer, journalister, de som försöker verka för ett annat Ryssland, de som under alla dessa år inte blivit hörda?

När vi resonerade om vad som hade blivit annorlunda och vad som hade förlorats under denna tid insåg vi att genom att Ryssland kommer tillbaka får dessa röster åtminstone höras, och vi som institution kan backa upp dem. Av den anledningen och utifrån de diskussioner som vi hade med ett flertal aktörer från bland annat Rysslands civilsamhälle landade vi i att det var rätt beslut att låta Ryssland återvända.

Jag håller med om att detta är svårt. Det var inte ett lätt beslut att fatta. Jag kan inte ens i dag säga att jag känner att det är helt fantastiskt att ha tillbaka Ryssland i Europarådet. Men jag tror att priset vi betalade när vi inte kunde kanalisera civilsamhällets röster, journalisters röster, var för högt när vi höll Ryssland utanför.

Anf. 154 MARKUS WIECHEL (SD) replik:

Fru talman! Det är lätt att resonera om att man har talat med civilsamhällets organisationer i Ryssland som tycker så och så. Det finns många civilsamhällsorganisationer som tycker raka motsatsen, som menar att Ryssland definitivt inte förtjänar en plats där. Ett av skälen är att Ryssland har struntat i de resolutioner som har kommit från Europarådet och vad man har sagt.

För mig och många andra känns det som att enda skälet till att Ryssland blev välkommen tillbaka igen stavas ekonomi. Det handlar om att de betalar tillräckligt mycket pengar för att få sitta där. Det är naturligtvis en ordning som jag inte kan acceptera, det vill säga att man kan köpa sig en plats i Europarådet som man definitivt inte förtjänar. Det sker trots att man med militär har angripit ett annat land, i det här fallet Ukraina, och har en historia av kränkningar av mänskliga rättigheter både i och utanför Ryssland där man fullständigt struntar i internationell rätt.

Vi kan inte ha en ordning där man tillåter länder att köpa sig den friheten att komma in i Europarådet igen på det sättet.

Fru talman! Ska vi tolka detta som att utrikesministern, den svenska regeringen, och Socialdemokraterna i Europarådet har olika syn på Rysslands vara eller icke vara i Europarådet?

Anf. 155 AZADEH ROJHAN GUSTAFSSON (S) replik:

Fru talman! Jag menar – och jag tror att mina socialdemokratiska kollegor i delegationen håller med mig – att mycket skulle kunna effektiviseras i Europarådet för att fortfarande ha en välfungerande institution men som ekonomiskt klarar sig bättre och utan Rysslands pengar. För oss har det aldrig handlat om den ekonomiska biten.

Precis som det finns de som talar emot har det också funnits starka röster som har talat för att genom att Ryssland kommer tillbaka kommer civilsamhället i Ryssland att höras bättre samt få backning och stöttning. Det var det vi tog fasta på.

I samband med att vi landade i beslutet att låta Ryssland återvända hade vi haft en diskussion internt i delegationen och med socialistgruppen i Europarådet. Hur diskussionerna har gått med Utrikesdepartementet känner jag faktiskt inte till, och jag kan alltså inte svara på det.

Anf. 156 BORIANA ÅBERG (M):

Fru talman! År 2020 var ett ovanligt år även i Europarådets parlamentariska församling. Som redan har nämnts präglades arbetet i hög grad av covid-19-pandemin när det gällde mötenas utformning och deras innehåll. Vår- och sommarsessionerna ställdes in, och höstsessionen ersattes med en utvidgad ständig kommitté i digitalt format.

Pandemin och dess aspekter i fråga om mänskliga rättigheter, demokrati och rättsstatens principer belystes i ett antal rapporter och debatter. Rapporternas roll är att guida och ge verktyg till medlemsländerna så att gränserna satta av Europakonventionen om de mänskliga rättigheterna inte överträds.

Särskild uppmärksamhet ägnades åt pandemins förödande påverkan på kvinnors och barns rättigheter. Lockdowns och andra inskränkningar av rörelsefriheten har resulterat i att familjevåldet mot kvinnor och barn har ökat dramatiskt i många länder.

Även kvinnornas rätt att bestämma över sin sexuella och reproduktiva hälsa har inskränkts på grund av pandemin. Länder som Malta och Polen har använt pandemin som förevändning att ytterligare begränsa rätten till abort.

Det konstaterades att barns och ungdomars behov under pandemin har fått stå tillbaka, något som kommer att ha långtgående efterverkningar, särskilt i länder där skolorna har hållits stängda. Bristen på socialt umgänge, och bristen på exempelvis kuratorshjälp, befars leda till en stor ökning av psykisk ohälsa bland barn och ungdomar.

Pandemin har också satt fingret på vikten av proportionalitet avseende åtgärder som inskränker individens rättigheter för att tillgodose samhällets behov av att begränsa smittspridningen. Det är oerhört angeläget att pandemin inte används som en förevändning att försvaga demokratin och inskränka de mänskliga rättigheterna. Vidare är det viktigt att alla restriktiva åtgärder är tidsbegränsade och att beslutsvägarna som har lett till dessa är transparenta.

Det är också värt att påminna om att demokrati och mänskliga rättigheter inte är någon lyx för goda, problemfria tider, utan tvärtom behövs de mest och måste försvaras som mest under tider av kris.

Fru talman! Det är ingen överdrift att säga att 2020 var ett mörkt år för de mänskliga rättigheterna.

Ännu en väpnad konflikt, eller snarare ett regelrätt krig, bröt ut mellan Azerbajdzjan och Armenien i Nagorno-Karabach med förödande konsekvenser för regionen och för de tusentals människor som tvingades fly.

Både före och efter undertecknandet av trepartsöverenskommelsen den 9 november har Azerbajdzjans president ägnat sig åt att förödmjuka arme-

nier i officiella tal och i medier, något som är helt oacceptabelt av ett land som är medlem i Europarådet.

Armeniska krigsfångar hålls kvar i Baku under mycket dåliga förhållanden trots att trepartsöverenskommelsen stipulerar ett fångutbyte och trots att denna ovärdiga behandling flagrant bryter mot konventionen om mänskliga rättigheter.

Trots uppmaningar från Europarådets parlamentariska församling fortsätter den inflammerade retoriken och de förnedrande handlingarna, senast med öppnandet av en park i Baku med en utställning av krigstroféer och parodiska, rasistiska avbildningar av armeniska soldater.

Fru talman! Även om Belarus inte är medlem i Europarådet måste den katastrofala situationen i landet nämnas, inte minst för att diktatorn Lukasjenkos agerande hotar hela Europa. Nedtvingandet av ett flygplan för någon vecka sedan visar att det inte finns några spärrar för hans strävan att tysta oppositionen. Det är fruktansvärt att det bara 60 mil härifrån pågår ett brutalt förtryck av det belarusiska folket.

Sedan det manipulerade presidentvalet i augusti förra året har situationen för mänskliga rättigheter kollapsat totalt. Brutala ingripanden sker dagligen. Flera tusen människor har kastats i fängelse under omänskliga förhållanden. Lagar som befriar polis och annan uniformerad personal från ansvar när de skadar demonstranter har antagits.

I september förra året framförde presidiet delegationens protest mot repressalierna i Belarus inför landets ambassadör på ett möte i riksdagen. Föga anade vi att under tiden diskuterades affärer med diktaturen, affärer som skulle garanteras med svenska skattebetalares pengar via Exportrådet. Detta är en mycket besvärande omständighet för regeringen som vi moderater förväntar oss kommer att utredas grundligt.

Fru talman! Så länge Ryssland håller diktatorn Lukasjenko under armarna kommer sanktionerna från EU:s sida att vara verkningslösa. Att stödja en diktatur är helt i linje med Rysslands agerande i övrigt. Det har varit föremål för debatt de senaste sju åren, sedan landet invaderade Krim och inledde aggressionerna i Donbass. Inte heller brotten mot de mänskliga rättigheterna i det egna landet har minskat, och det är fortfarande Ryssland som är motpart i flest pågående mål i Europadomstolen – närmare bestämt i 22 procent av målen.

Situationen för dem som driver mål mot Ryssland kompliceras ytterligare av att Ryssland förbehåller sig rätten att avgöra huruvida domstolsutslagen strider mot den ryska konstitutionen. Detta har gällt sedan 2015 men fick konstitutionell status i december 2020. Därför hålls oppositionspolitikern Aleksej Navalnyj i fängelse trots beslut från Europadomstolen.

I övrigt är förgiftningen av Navalnyj med nervgasgiftet novitjok ett skolexempel på hur för regimen misshagliga personer behandlas i Ryssland. De blir mördade som Nemtsov, Politkovskaja och Magnitskij.

Fru talman! Det finns ett ordspråk som lyder: Hundarna skäller, men karavanen drar vidare. Allt oftare känns det som om det ordspråket beskriver arbetet i Europarådets parlamentariska församling. Rapporter skrivs, länderna som bryter mot mänskliga rättigheter fördöms i debatter och resolutioner antas, men sedan händer ingenting. Snarare blir det fler länder som struntar i den parlamentariska församlingens rekommendationer.

Frågan om dessa länder även fortsättningsvis ska garanteras medlemskap är därför mycket berättigad. Det har uttryckts att medlemskap i

Europarådet gagnar medborgarna i länder med ytterst tveksamma demokratier – för att inte kalla dem autokratier eller renodlade diktaturer – och att dessa länder därför inte ska uteslutas. Men verkligheten visar något annat. Länder som Ryssland, Turkiet, Azerbajdzjan med flera bara ökar förtrycket av sina medborgare. Detta undergräver Europarådets trovärdighet. Är det då inte bättre att Europarådet blir en organisation för demokratier?

Fru talman! Slutligen vill jag rikta ett tack till delegationens ledamöter för deras arbete i respektive kommitté, för deras viktiga insatser som rapportörer och inte minst för deras engagemang i debatterna och under de digitala möten som vi haft på hemmaplan.

Stort tack också till Petra Sjöström och Johanna Ingvarsson på riksdagens internationella kansli för deras ovärderliga stöd!

Överläggningen var härmed avslutad.
(Beslut skulle fattas den 3 juni.)

§ 21 Anmälan om interpellationer

Följande interpellationer hade framställts:

den 1 juni

2020/21:784 Förare av tunga fordon som kör drogpåverkade

av *Thomas Morell* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:785 Insatser mot gängkriminalitet

av *David Josefsson* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:786 Utredningen om Bromma flygplats

av *Maria Stockhaus* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

§ 22 Anmälan om frågor för skriftliga svar

Följande frågor för skriftliga svar hade framställts:

den 1 juni

2020/21:3051 Amerikanskt spionage mot Sverige

av *Björn Söder* (SD)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:3052 Ny WHO-utredning om coronaviruset

av *Björn Söder* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:3053 En internationell utredning om flygkapningen i Belarus

av *Björn Söder* (SD)

till utrikesminister Ann Linde (S)

2020/21:3054 Medieutbildningar i Belarus

av *Hans Wallmark* (M)

till statsrådet Per Olsson Fridh (MP)

2020/21:3055 Stöd till det belarusiska civilsamhället

av *Hans Wallmark* (M)

till statsrådet Per Olsson Fridh (MP)

2020/21:3056 Elsituationen i Skåne under sommaren

av *Ann-Charlotte Hammar Johnsson* (M)

till statsrådet Anders Ygeman (S)

2020/21:3057 Undanhållande av information om amerikanskt spionage mot svenska politiker

av *Björn Söder* (SD)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2020/21:3058 Åtgärder mot de kriminella gängerna

av *Björn Söder* (SD)

till justitie- och migrationsminister Morgan Johansson (S)

2020/21:3059 Klassificering av torv som en hållbar resurs

av *Staffan Eklöf* (SD)

till miljö- och klimatminister Per Bolund (MP)

2020/21:3060 Gränsen från Tyskland till Sverige

av *Niels Paarup-Petersen* (C)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:3061 Säkerheten för den svenska styrkan i Mali

av *Alexandra Anstrell* (M)

till försvarsminister Peter Hultqvist (S)

2020/21:3062 En likvärdig vård i hela landet

av *Elisabeth Björnsdotter Rahm* (M)

till socialminister Lena Hallengren (S)

2020/21:3063 Fortsatta problem med Skenäsfärjan

av *John Widegren* (M)

till infrastrukturminister Tomas Eneroth (S)

2020/21:3064 Harmonisering av reserestriktioner

av *Helena Antoni* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

2020/21:3065 Ökat underrättelsehot mot svenska lärosäten

av *Marie-Louise Hänel Sandström* (M)

till statsrådet Mikael Damberg (S)

§ 23 Anmälan om skriftligt svar på fråga

Skriftligt svar på följande fråga hade kommit in:

den 1 juni

2020/21:2998 Tillsynen av skolor

av *Louise Meijer* (M)

till utbildningsminister Anna Ekström (S)

Prot. 2020/21:132
2 juni

§ 24 Kammaren åtskildes kl. 19.27.

Sammanträdet leddes
av förste vice talmannen från dess början till och med § 10 anf. 33 (delvis),
av andre vice talmannen därefter till och med § 11 anf. 66 (delvis),
av tredje vice talmannen därefter till och med § 14 anf. 98 (delvis),
av talmannen därefter till och med § 19 anf. 108 (delvis),
av andre vice talmannen därefter till och med § 20 anf. 149 (delvis) och
av förste vice talmannen därefter till dess slut.

Vid protokollet

EMMA PAAKKINEN

/Olof Pilo

§ 1 Anmälan om ersättare	1
§ 2 Anmälan om fördröjt svar på interpellation	1
§ 3 Ärenden för hänvisning till utskott	1
§ 4 Ärenden för bordläggning.....	2
§ 5 Genomförande av bestämmelsen i EU:s direktiv mot skatteundraganden för att motverka omvända hybrida mismatchningar.....	2
Skatteutskottets betänkande 2020/21:SkU23	2
(Beslut fattades under § 18.).....	2
§ 6 Justerad beräkning av bilförmån	2
Skatteutskottets betänkande 2020/21:SkU28	2
Anf. 1 BORIANA ÅBERG (M)	2
Anf. 2 ANNE OSKARSSON (SD)	4
Anf. 3 HAMPUS HAGMAN (KD)	5
Anf. 4 PATRIK LUNDQVIST (S).....	6
Anf. 5 BORIANA ÅBERG (M) replik.....	7
Anf. 6 PATRIK LUNDQVIST (S) replik.....	8
Anf. 7 BORIANA ÅBERG (M) replik.....	8
Anf. 8 PATRIK LUNDQVIST (S) replik.....	8
Anf. 9 HELENA VILHELMSSON (C).....	8
Anf. 10 TONY HADDOU (V).....	10
Anf. 11 HELENA GELLERMAN (L)	10
Anf. 12 REBECKA LE MOINE (MP).....	12
Anf. 13 BORIANA ÅBERG (M) replik.....	13
Anf. 14 REBECKA LE MOINE (MP) replik.....	13
Anf. 15 BORIANA ÅBERG (M) replik.....	13
Anf. 16 REBECKA LE MOINE (MP) replik.....	14
(Beslut fattades under § 18.).....	14
§ 7 Ändrade regler för mervärdesskatt vid handel med avfall och skrot.....	14
Skatteutskottets betänkande 2020/21:SkU30	14
(Beslut fattades under § 18.).....	14
§ 8 Riksrevisionens rapport om särskild löneskatt för äldre	15
Skatteutskottets betänkande 2020/21:SkU31	15
Anf. 17 HELENA VILHELMSSON (C).....	15
Anf. 18 PATRIK LUNDQVIST (S).....	15
(Beslut fattades under § 18.).....	15
§ 9 Uppsägning av skatteavtalet mellan Sverige och Grekland	15
Skatteutskottets betänkande 2020/21:SkU34	15
Anf. 19 ANNA VIKSTRÖM (S).....	15
Anf. 20 HELENA BOUVENG (M)	16
Anf. 21 ERIC WESTROTH (SD)	17
Anf. 22 HELENA VILHELMSSON (C).....	18
Anf. 23 TONY HADDOU (V).....	19
Anf. 24 HAMPUS HAGMAN (KD).....	19
Anf. 25 GULAN AVCI (L)	20

Anf. 26 REBECKA LE MOINE (MP).....	21
(Beslut fattades under § 18.)	21
§ 10 Uppsägning av skatteavtalet mellan Sverige och Portugal	21
Skatteutskottets betänkande 2020/21:SkU35	21
Anf. 27 ANNA VIKSTRÖM (S)	21
Anf. 28 HELENA BOUVENG (M).....	23
Anf. 29 DAVID LÅNG (SD).....	24
Anf. 30 HELENA VILHELMSSON (C)	26
Anf. 31 TONY HADDOU (V).....	27
Anf. 32 HAMPUS HAGMAN (KD).....	27
Anf. 33 GULAN AVCI (L).....	28
Anf. 34 REBECKA LE MOINE (MP).....	29
(Beslut fattades under § 18.)	29
§ 11 Luftfartsfrågor.....	30
Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU14	30
Anf. 35 JENS HOLM (V)	30
Anf. 36 DENIS BEGIC (S).....	31
Anf. 37 JENS HOLM (V) replik	33
Anf. 38 DENIS BEGIC (S) replik.....	34
Anf. 39 JENS HOLM (V) replik.....	34
Anf. 40 DENIS BEGIC (S) replik.....	35
Anf. 41 ÅSA COENRAADS (M)	35
Anf. 42 JENS HOLM (V) replik	38
Anf. 43 ÅSA COENRAADS (M) replik.....	38
Anf. 44 JENS HOLM (V) replik	38
Anf. 45 ÅSA COENRAADS (M) replik.....	39
Anf. 46 DENIS BEGIC (S) replik.....	39
Anf. 47 ÅSA COENRAADS (M) replik.....	40
Anf. 48 DENIS BEGIC (S) replik.....	40
Anf. 49 ÅSA COENRAADS (M) replik.....	41
Anf. 50 DAVID PEREZ (SD).....	41
Anf. 51 MIKAEL LARSSON (C).....	43
Anf. 52 MAGNUS JACOBSSON (KD)	45
Anf. 53 JENS HOLM (V) replik	47
Anf. 54 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	48
Anf. 55 JENS HOLM (V) replik	48
Anf. 56 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	49
Anf. 57 DENIS BEGIC (S) replik.....	49
Anf. 58 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	50
Anf. 59 DENIS BEGIC (S) replik.....	50
Anf. 60 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik.....	51
Anf. 61 HELENA GELLERMAN (L)	51
Anf. 62 DENIS BEGIC (S) replik.....	53
Anf. 63 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	54
Anf. 64 DENIS BEGIC (S) replik.....	54
Anf. 65 HELENA GELLERMAN (L) replik.....	55
Anf. 66 LORENTZ TOVATT (MP)	55
Anf. 67 JENS HOLM (V) replik	57
Anf. 68 LORENTZ TOVATT (MP) replik.....	58
Anf. 69 JENS HOLM (V) replik	58

Anf. 70 LORENTZ TOVATT (MP) replik	58
Anf. 71 MIKAEL LARSSON (C) replik.....	59
Anf. 72 LORENTZ TOVATT (MP) replik	59
Anf. 73 MIKAEL LARSSON (C) replik.....	60
Anf. 74 LORENTZ TOVATT (MP) replik	60
Anf. 75 TERES LINDBERG (S).....	61
Anf. 76 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	61
Anf. 77 TERES LINDBERG (S) replik	62
Anf. 78 MAGNUS JACOBSSON (KD) replik	62
Anf. 79 TERES LINDBERG (S) replik	63
(Beslut fattades under § 18.).....	63
§ 12 Avgift för intyg om godkänd bastjänstgöring	64
Socialutskottets betänkande 2020/21:SoU31	64
(Beslut fattades under § 18.).....	64
§ 13 Stärkt skydd för geografiska beteckningar och tydligare regler vid registrering av varumärken och företagsnamn i ond tro.....	64
Näringsutskottets betänkande 2020/21:NU23	64
Anf. 80 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M)	64
Anf. 81 JOSEF FRANSSON (SD).....	65
Anf. 82 PETER HELANDER (C).....	67
Anf. 83 CAMILLA BRODIN (KD)	68
Anf. 84 JOAR FORSSELL (L)	69
Anf. 85 ÅSA ERIKSSON (S).....	70
Anf. 86 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M) replik	72
Anf. 87 ÅSA ERIKSSON (S) replik	72
Anf. 88 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M) replik	73
Anf. 89 ÅSA ERIKSSON (S) replik	73
Anf. 90 LORENA DELGADO VARAS (V).....	73
(Beslut fattades under § 18.).....	74
§ 14 Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030.....	74
Näringsutskottets betänkande 2020/21:NU24	74
Anf. 91 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M)	74
Anf. 92 ERIC PALMQVIST (SD)	77
Anf. 93 LORENA DELGADO VARAS (V).....	79
Anf. 94 CAMILLA BRODIN (KD)	81
Anf. 95 MONICA HAIDER (S).....	83
Anf. 96 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M) replik	85
Anf. 97 MONICA HAIDER (S) replik.....	85
Anf. 98 ANN-CHARLOTTE HAMMAR JOHNSON (M) replik	85
Anf. 99 MONICA HAIDER (S) replik.....	86
Anf. 100 PETER HELANDER (C).....	86
Anf. 101 JOAR FORSSELL (L)	89

Anf. 102 MARIA GARDFJELL (MP).....	91
(Beslut fattades under § 18.)	93
§ 15 Nordiskt samarbete	93
Utrikesutskottets betänkande 2020/21:UU4.....	93
Anf. 103 HANS WALLMARK (M)	93
Anf. 104 ARON EMILSSON (SD).....	95
(forts. § 19).....	98
Ajournering.....	98
Återupptaget sammanträde.....	98
§ 16 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 27 maj	98
MJU18 Material och produkter avsedda att komma i kontakt med livsmedel	98
MJU19 Cirkulär ekonomi.....	100
§ 17 Beslut om ärenden som slutdebatterats den 1 juni	101
FiU33 Ändringar i regelverket om hantering av finansiella företag i kris	101
FiU47 Genomförande av ändringar i Solvens II-direktivet.....	101
FiU50 Nya kapitaltäckningsregler för värdepappersbolag	101
SoU16 Hälso- och sjukvårdens organisation m.m.....	102
§ 18 Beslut om ärenden som slutdebatterats vid dagens sammanträde.....	104
SkU23 Genomförande av bestämmelsen i EU:s direktiv mot skatteundandraganden för att motverka omvända hybrida mismatchningar	104
SkU28 Justerad beräkning av bilförmån	104
SkU30 Ändrade regler för mervärdesskatt vid handel med avfall och skrot.....	105
SkU31 Riksrevisionens rapport om särskild löneskatt för äldre.....	105
SkU34 Uppsägning av skatteavtalet mellan Sverige och Grekland.....	105
SkU35 Uppsägning av skatteavtalet mellan Sverige och Portugal	105
TU14 Luftfartsfrågor.....	105
SoU31 Avgift för intyg om godkänd bastjänstgöring	106
NU23 Stärkt skydd för geografiska beteckningar och tydligare regler vid registrering av varumärken och företagsnamn i ond tro	107
NU24 Nationell strategi för hållbar regional utveckling i hela landet 2021–2030	108
§ 19 (forts. från § 15) Nordiskt samarbete (forts. UU4)	109
Anf. 105 LINDA MODIG (C)	109
Anf. 106 LORENA DELGADO VARAS (V)	111
Anf. 107 KJELL-ARNE OTTOSSON (KD).....	113
Anf. 108 DIANA LAITINEN CARLSSON (S).....	115
Anf. 109 HANS WALLMARK (M) replik	117
Anf. 110 DIANA LAITINEN CARLSSON (S) replik	118
Anf. 111 HANS WALLMARK (M) replik	118
Anf. 112 DIANA LAITINEN CARLSSON (S) replik	119

Anf. 113	LINDA MODIG (C) replik	119
Anf. 114	DIANA LAITINEN CARLSSON (S) replik.....	120
Anf. 115	LINDA MODIG (C) replik	120
Anf. 116	DIANA LAITINEN CARLSSON (S) replik.....	121
Anf. 117	ARON EMILSSON (SD) replik.....	121
Anf. 118	DIANA LAITINEN CARLSSON (S) replik.....	121
Anf. 119	ARON EMILSSON (SD) replik.....	121
Anf. 120	DIANA LAITINEN CARLSSON (S) replik.....	122
Anf. 121	KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik.....	122
Anf. 122	DIANA LAITINEN CARLSSON (S) replik.....	123
Anf. 123	KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik.....	123
Anf. 124	DIANA LAITINEN CARLSSON (S) replik.....	124
Anf. 125	FREDRIK MALM (L)	124
Anf. 126	Statsrådet ANNA HALLBERG (S).....	125
Anf. 127	KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik.....	129
Anf. 128	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	129
Anf. 129	KJELL-ARNE OTTOSSON (KD) replik.....	130
Anf. 130	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	130
Anf. 131	HANS WALLMARK (M) replik	130
Anf. 132	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	131
Anf. 133	HANS WALLMARK (M) replik	131
Anf. 134	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	132
Anf. 135	LINDA MODIG (C) replik	133
Anf. 136	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	133
Anf. 137	LINDA MODIG (C) replik	134
Anf. 138	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	134
Anf. 139	ARON EMILSSON (SD) replik.....	135
Anf. 140	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	135
Anf. 141	ARON EMILSSON (SD) replik.....	136
Anf. 142	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	136
Anf. 143	LORENA DELGADO VARAS (V) replik	137
Anf. 144	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	137
Anf. 145	LORENA DELGADO VARAS (V) replik	137
Anf. 146	Statsrådet ANNA HALLBERG (S) replik	138
Anf. 147	CECILIE TENFJORD TOFTBY (M)	138
Anf. 148	PER-ARNE HÅKANSSON (S)	140
	(Beslut skulle fattas den 3 juni.)	143
§ 20	Europarådet	143
	Utrikesutskottets betänkande 2020/21:UU13	143
Anf. 149	MARKUS WIECHEL (SD)	143
Anf. 150	MOMODOU MALCOLM JALLOW (V).....	144
Anf. 151	AZADEH ROJHAN GUSTAFSSON (S)	147
Anf. 152	MARKUS WIECHEL (SD) replik.....	148
Anf. 153	AZADEH ROJHAN GUSTAFSSON (S) replik	149
Anf. 154	MARKUS WIECHEL (SD) replik	149
Anf. 155	AZADEH ROJHAN GUSTAFSSON (S) replik	149
Anf. 156	BORIANA ÅBERG (M)	150
	(Beslut skulle fattas den 3 juni.)	152
§ 21	Anmälan om interpellationer	152
§ 22	Anmälan om frågor för skriftliga svar.....	152

Prot. 2020/21:132
2 juni

§ 23 Anmälan om skriftligt svar på fråga.....	153
§ 24 Kammaren åtskildes kl. 19.27.	154

Tryck: Elanders Sverige AB, Vällingby 2021